

**Аксаментов О.И. Понятие и виды авиации по законодательству России и Украины/ Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник "Повітряне і космічне право": Зб. наук. пр. - К.: НАУ, 2013. - №2(27) - С.5-9.**

Воздушное законодательство образованных на постсоветском пространстве суверенных государств – бывших союзных республик ССР, отличается своей неоднородностью и противоречивостью. Не претендуя на уверенное знание содержания источников воздушного законодательства всех пятнадцати государств, ограничимся сравнительно-правовым анализом некоторых институтов таких источников только двух из них – Российской Федерации и Украины. Предметом исследования настоящей работы является сравнение таких системообразующих институтов воздушного права, как «авиация» и ее виды.

Так, если для определения права мы будем использовать наиболее распространенную в юридической доктрине нормативно-позитивную концепцию права, как социального регулятора – совокупности правовых норм, регулирующих общественные отношения, то прежде всего необходимо понять природу самих общественных отношений, регулируемых данной совокупностью правовых норм, то есть предмет права. Только конкретизировав общественные отношения по какому-либо признаку, допустимо говорить, что известная совокупность правовых норм образует отрасль права. Следовательно, ответить на вопрос, что является предметом воздушного права, представляется возможным только при условии, что заведомо известна суть общественных отношений, которые подлежат регулированию с использованием правового инструментария.

Исходя из вышеизложенного, под воздушным законодательством следует понимать совокупность источников права – нормативных правовых актов, в которых соответствующие нормы права материализуются. Другими словами, акт воздушного законодательства содержит нормы воздушного права. Однако, необходимо понимать всю условность при использовании понятия акт воздушного законодательства, исходя из того, что воздушное право как отрасль не является однородной по своей правовой природе, а следовательно, акт воздушного законодательства в то же самое время может быть и актом гражданского, уголовного, административного или процессуального законодательства.

Приведенные теоретические конструкции одинаково понимаются представителями юридической науки, относящейся к романо-германской правовой семье, а следовательно, правопорядки России и Украины устроены на единых концептуальных принципах, что указывает на предпосылки обнаружения большего сходства, нежели различия в правовом регулировании общественных отношений.

При изучении вопроса в исторической ретроспективе нетрудно заметить эволюционное, а порой даже революционное, изменение предмета воздушного права. Ввиду известных ограничений, представить развернутое изложение трансформации предмета воздушного права во времени, в данной работе не представляется возможным. Отсылаем читателя к более ранним работам автора. [1]

Ныне действующий Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ) вступил в силу 01.04.1997 и устанавливает правовые основы использования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации. Воздушное законодательство Российской Федерации регулирует отношения в области использования воздушного пространства, отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или

международным договором Российской Федерации, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации (ст.5 ВК РФ).

Можно констатировать некоторое расширение круга общественных отношений, составляющих предмет современного воздушного права, который включает в себя помимо отношений в области авиации, также и иные отношения в области использования воздушного пространства (запуск салютов, строительство высотных зданий и сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выбросы в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобная деятельность, которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения) (п.1 ст.11 ВК РФ). Иными словами, сегодня воздушное право регулирует любые отношения в области использования воздушного пространства, одной из разновидностей которых является отношения по использованию воздушного судна для полетов – авиация (вне зависимости от ее вида).

Необходимо, однако, учитывать, что общественные отношения, регулируемые воздушным законодательством каждого отдельно взятого государства, могут отличаться в различных правовых порядках. Воздушное право представляет собой комплексную отрасль права, а следовательно, общественные отношения, составляющие предмет воздушного права, характеризуются своей неоднородностью. Иными словами, воздушное право как отрасль права, представляет собой совокупность правовых норм, рассредоточенных в различных источниках права, и совсем не обязательно только в актах воздушного законодательства.

Так, ныне действующий Воздушный кодекс Украины (далее – ВКУ), принятый Верховной Радой Украины 19.05.2011 и вступивший в силу 17.09.2011, в отличие от предыдущего Воздушного кодекса Украины 1993 года, не дает нормативного определения понятия авиации [2]. В преамбуле ВКУ сказано, что Воздушный кодекс Украины устанавливает правовые основы деятельности в области авиации.

Однако, далее по тексту ВКУ используется термин «использование воздушного пространства», под которым понимается осуществление деятельности, связанной с полетами воздушных судов, с перемещением (пребыванием) материальных объектов в воздушном пространстве Украины, а также взрывными работами, пусками ракет, всеми видами стрельб, в том числе с целью оказания воздействия на гидрометеорологические процессы в атмосфере, представляющих угрозу безопасности полетов воздушных судов и других летательных аппаратов (п.1 ст.1 ВКУ).

Учитывая вышеизложенное, следует отметить, что понятие использование воздушного пространства по законодательству России и Украины фактически используется в одинаковом значении – деятельность в области авиации, а также деятельность, которая может создавать угрозу безопасности воздушного движения (полетов воздушных судов). Деятельность в области авиации же, во всяком случае, предполагает использование воздушного судна для полетов.

Далее, остановимся подробнее на классификации понятия авиации на виды. Так, в воздушном законодательстве России авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию (ст.20 ВК РФ). Известно, что при отсутствии единого классификационного критерия (признака), приведенные виды авиации будут представлять собой не научно-обоснованную классификацию, а обычное перечисление терминов, каждый из которых может иметь свое собственное, не зависящее от других терминов используемых в том же ряду, содержание.

Терминологическое единообразие является одним из необходимых условий существования системы любого отраслевого законодательства и воздушного законодательства России, в частности. Этим, во многом обусловлена сложность в понимании и применении источников права, что непосредственно влияет на динамику отношений, составляющих предмет правового регулирования.

В ВК РФ приводится легальная дефиниция «гражданская авиация» (ст.21), «государственная авиация» (ст.22) и «экспериментальная авиация» (ст.23). Деятельность в области авиации является частным случаем деятельности по использованию воздушного пространства. Как и любая деятельность по использованию воздушного пространства, авиация предполагает перемещение в воздушном пространстве людей и(или) предметов материального мира (вещей). Однако, квалифицирующим признаком такой деятельности, отличающим ее от других видов деятельности по использованию воздушного пространства, является то, что перемещение в воздушном пространстве людей и вещей производится пользователем воздушного пространства посредством воздушного судна.

Сам же пользователь воздушного пространства обозначается универсальным понятием эксплуатант, под которым в воздушном законодательстве РФ понимается физическое или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на законном основании, использующее данное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п.3 ст.61 ВК РФ) [3]. Однако необходимо помнить, что пользователь воздушного пространства именуется эксплуатантом только в том случае, если такое использование воздушного пространства охватывается понятием авиация.

Поскольку квалифицирующим признаком эксплуатанта является использование воздушного судна для полетов, следовательно, деятельность в области авиации всегда предполагает, что использование воздушного пространства осуществляется посредством использования воздушного судна по его целевому назначению, то есть – в качестве транспортного средства способного перемещаться в воздушном пространстве.

Как представляется, под авиацией следует понимать общественные отношения, одной из сторон которых всегда будет выступать эксплуатант, использующий воздушное судно для полетов. Принимая приведенное утверждение за исходную посылку, можем классифицировать авиацию на виды по такому критерию, как подлежащий удовлетворению «интерес».

Под гражданской авиацией следует понимать вид общественных отношений, в которых эксплуатант используя воздушное судно для полетов, удовлетворяет частный интерес – интерес конкретного физического или юридического лица или определенной группы лиц. Следовательно, гражданская авиация есть частная авиация. Удовлетворение частного интереса происходит путем вступления физических и(или) юридических лиц в имущественные отношения. Одним из участников таких отношений всегда будет являться эксплуатант, который использует принадлежащее ему правомерно воздушное судно для полетов.

Правовое регулирование имущественных отношений (отношений в области гражданской авиации) осуществляется нормами гражданского права. Следовательно, руководствуясь гражданско-правовым принципом диспозитивности, используя воздушное судно для полетов в целях гражданской авиации эксплуатант не может быть ограничен в выборе конкретного вида деятельности. Главное условие осуществления такой деятельности – чтобы она не противоречила закону, то есть была правомерной.

Как в российском, так и в украинском воздушном законодательстве, гражданская авиация, в свою очередь, подразделяется на коммерческую гражданскую авиацию и авиацию общего назначения (далее – АОН) (п.1 и п.2 ст.21 ВК РФ и абз.1 п.4 ст.4 ВКУ). Так,

гражданская авиация, используемая для предоставления услуг по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и(или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации (п.2 ст.21 ВК РФ). Из приведенного определения видно, что к коммерческой гражданской авиации законодатель отнес лишь те случаи, когда с помощью воздушного судна осуществляется перевозка и(или) выполняется авиационная работа. Иными словами, коммерческой гражданской авиацией считается деятельность по целевому использованию воздушного судна – выполнение полетов, с целью осуществления перевозки и(или) выполнения авиационных работ.

Воздушный кодекс Украины также ограничивает участие эксплуатанта в имущественном обороте в качестве предпринимателя только двумя возможными видами деятельности. В соответствии с абз.1 п.4 ст.4 ВКУ, гражданская авиация удовлетворяет потребности государства и граждан в воздушных перевозках и авиационных работах.

Для определения понятия авиации общего назначения (далее – АОН), российский законодатель использовал прием исключения: Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения (п.3 ст.21 ВК РФ). Иными словами, к АОН относится та сфера гражданской авиации, которая не является коммерческой гражданской авиацией.

Украинский же законодатель, с одной стороны, констатировал, что гражданская авиация удовлетворяет потребности государства и граждан в выполнении полетов в частных целях (абз.1 п.4 ст.4 ВКУ), но с другой стороны, тут же в Воздушном кодексе дословно повторил норму российского закона о том, что авиация общего назначения – авиация, которая не используется для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ (подп.11 п.1 ст.1 ВКУ). Указав правильный критерий о том, что эксплуатант АОН использует воздушное судно в личных целях, украинский законодатель (равно, как и российский законодатель) в то же самое время допускает ошибку, относя к авиации общего назначения любую иную деятельность, которая не относится к перевозке и авиационным работам. Необходимо было учесть, что помимо перевозки или авиационных работ, эксплуатант может осуществлять и иные виды предпринимательской деятельности, которые также должны быть квалифицированы, как деятельность в области коммерческой гражданской авиации. Следовательно, норма, если оставить в качестве приема юридической техники метод исключения, должна указывать либо на отсутствие возмездности в таких отношениях, либо на использование воздушного судна для удовлетворения своих собственных потребностей.

Под государственной авиацией следует понимать вид общественных отношений, в которых эксплуатант используя принадлежащее ему воздушное судно для полетов, удовлетворяет публичный интерес – интерес неопределенной группы лиц (какого-либо публично правового образования или государства).

Общественные отношения в области государственной авиации предполагают, что воздушное судно используется для целей выполнения государственных функций, относящихся к компетенции федеральных органов исполнительной власти. Деление государственной авиации на виды, предусмотренное п.1 ст.22 ВК РФ, производится с учетом предполагаемой задачи (государственной функции) – государственная военная авиация и государственная авиация специального назначения.

Украинское воздушное законодательство аналогичным образом вводит понятие «государственная авиация», однако без классификации его на субинституты – авиация, использующая воздушные суда в целях выполнения функций по обеспечению национальной безопасности и обороны государства и защиты населения, которые возлагаются на Вооруженные Силы Украины, другие военные формирования,

образованные в соответствии с законами Украины, органы внутренних дел, специально уполномоченные центральные органы исполнительной власти по вопросам гражданской защиты, органы охраны государственной границы Украины, таможенные органы (подп.30 п.1 ст.1 ВКУ).

Используя для деления авиации на виды такой классификационный критерий, как «интерес», не представляется возможным поставить в один ряд с гражданской авиацией и государственной авиацией то, что называется в национальном воздушном законодательстве России экспериментальной авиацией. Как следует из приведенного в ст.23 ВК РФ определения, под экспериментальной авиацией понимаются общественные отношения, где эксплуатант использует воздушное судно для полетов с целью удовлетворения частного интереса – интереса заказчика (для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных и научно-исследовательских работ), с одной стороны. С другой стороны, под экспериментальной авиацией понимается некая деятельность, не предполагающая использование эксплуатантом воздушного судна для полетов (испытание авиационной и другой техники), и, скорее подпадающая под понятие авиационная промышленность, нежели авиация.

К чести украинского законодателя нужно отметить, что он не воспринял, в отличие, например от узбекского законодателя [4], российский пример, и, воздушное законодательство Украины в части деления авиации на виды ограничивается только двумя видами – гражданская авиация и государственная авиация, что выглядит вполне логично, а самое главное – научно.

### ***Литература***

[1] Предмет воздушного права. Олег АКСАМЕНТОВ, Доцент кафедры транспортного права СПбГУ ГА, Эксперт Aviation Explorer по правовым вопросам, АЕХ.RU. 12.12.2012.

[2] Авиация как отрасль – это все виды предприятий, организаций и учреждений, деятельность которых направлена на создание условий и использование воздушного пространства человеком при помощи воздушных судов (ст.2 Воздушного кодекса Украины 1993 года, Закон Украины от 04.05.1993 №3167-ХІІ). Попытка нормативного определения авиации в законе в виде совокупного понятия соответствующих субъектов, на наш взгляд не имеет самостоятельного значения и использоваться в качестве универсальной дефиниции не может. Однако важно отметить, что в приведенном определении в качестве квалифицирующего признака авиации указано, что субъект осуществляет деятельность при помощи воздушных судов;

[3] Схожим образом понятие «эксплуатант» используется в ВКУ – юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее или предлагающее услуги по эксплуатации воздушных судов (подп.36 п.1 ст.1 ВКУ);

[4] Ст.23 Воздушного кодекса Республики Узбекистан, введен в действие Законом Республики Узбекистан от 07.05.1993 №863-ХІІ (в редакции Законов Республики Узбекистан от 26.12.1997 №349-І, от 26.05.2000, от 25.04.2003 №482-ІІ, от 08.07.2008 №ЗРУ-159).