

О ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫХ КАТЕГОРИЯХ В НАЦИОНАЛЬНОМ ВОЗДУШНОМ ПРАВЕ

Согласно абзацу 2 пункта 2 статьи 3 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему кодексу. Данное положение установило приоритет в использовании гражданско-правовых норм в зависимости от их местоположения в системе гражданского законодательства. Причем ГК РФ позиционирует себя первым среди равных (законов) в части регулирования имущественных, а также связанных с ними личных неимущественных общественных отношений. Впрочем, данный вопрос в науке гражданского права уже давно не является дискуссионным.

Следовательно, первый промежуточный вывод нашего исследования заключается в том, что нормы Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ), являющегося основным отраслевым актом воздушного законодательства и имеющего юридическую силу федерального закона, в части регулирования гражданско-правовых отношений не должны противоречить нормам ГК РФ.

Подзаконные правовые акты априори должны соответствовать федеральным законам.¹

© О.И. Аксаментов, 2011

* Доцент кафедры транспортного права Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации.

¹ Согласно пункту 3 статьи 90 Конституции РФ указы и распоряжения Президента Российской Федерации не должны противоречить Конституции Российской Федерации и федеральным законам.

Правительство РФ вправе принимать постановления, содержащие нормы гражданского права, на основании и во исполнение ГК РФ и иных законов, указов Президента РФ (п. 4 ст. 3 ГК РФ).

Вышесказанное в равной мере относится как к правовым нормам, которые устанавливают обязательное для исполнения правило поведения, конструируемым в различном сочетании элементов нормы права (гипотеза, диспозиция, санкция), так и к тем правовым нормам, которые вводят в гражданский оборот какой-либо институт, раскрывая его содержание, — так называемые нормы-дефиниции. В нашем исследовании мы остановимся на примере нескольких таких норм-дефиниций, на наш взгляд, наиболее ярко иллюстрирующих проблему существующих коллизий.¹

Прежде всего, о понятии и видах авиации. Сама дефиниция «авиация» в воздушном законодательстве не раскрывается, однако в статье 20 ВК РФ сказано, что авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную авиацию. Таким образом, мы имеем три института воздушного права, которые являются словосочетаниями, содержащими слово «авиация». Проблема, на мой взгляд, состоит в том, что сам термин «авиация» для всего воздушного законодательства является системообразующим. Следовательно, не раскрыв нормативно его содержание, мы рискуем допустить системную ошибку в дальнейшем нормативном правовом регулировании всей отрасли.

Попробуем разобраться в данном вопросе с позиции цивилиста. Так, определения гражданской авиации, государственной авиации и экспериментальной авиации приводятся соответственно в статьях 21, 22 и 23 ВК РФ. Определения начинаются примерно одинаково: авиация, используемая в целях... (гражданская и государственная авиация), и авиация, используемая для... (экспериментальная авиация).

«Использование» или «пользование» как одно из вещных правомочий означает извлечение полезных свойств из вещи. Пользоваться можно только таким объектом гражданского права, как вещь (ст. 128 ГК РФ). Следовательно, в приведенных выше определениях видов авиации, исключительно в целях научного анализа, можно было бы заменить термин «авиация» на термин «вещь».² А поскольку воздуш-

¹ Причем нас будут интересовать только универсальные нормы-дефиниции, которые не ограничиваются в применении только тем нормативным правовым актом, где они содержатся.

² Причем заменить не значит придать иной смысл, а именно заменить сам термин в данной норме.

ное законодательство РФ в основном регулирует отношения в области использования воздушного пространства, нетрудно понять, что такой вещью является воздушное судно.

Получаем следующую конструкцию: гражданская авиация предполагает использование воздушного судна в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, то есть в целях удовлетворения *частного интереса*. Государственная авиация предполагает использование воздушного судна в целях осуществления функций государства и обеспечения решения иных задач, то есть в целях удовлетворения *публичного интереса*. Таким образом, получается вполне стройная картина, где под авиацией мы понимаем общественные отношения, возникающие по поводу использования воздушного судна в воздушном пространстве, которые в свою очередь в зависимости от интереса (частного или публичного) можно еще более сузить (конкретизировать).¹ Использование воздушного судна в этих отношениях является конститутивным признаком.

Представляется также необходимым упомянуть о таком частноправовом институте, как договор перевозки. Во-первых, общественные отношения, которые возникают по поводу перемещения в пространстве людей или материальных ценностей, опосредуются договором перевозки пассажира или договором перевозки груза.² Следовательно, говоря о перевозке, мы должны четко себе представлять предмет договорных отношений и объект договора.

¹ Целью экспериментальной авиации, в частности, является проведение опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ (п. 1 ст. 23 ВК РФ). Отношения, которые предполагают осуществление данной деятельности (выполнение работ), регулируются нормами, объединенными в главе 38 ГК РФ (НИОКР), что в целом указывает на наличие в этих отношениях частного интереса, а следовательно, речь следует вести о гражданской авиации.

В том же случае, когда законодатель указывает на испытание авиационной и другой техники (п. 1 ст. 23 ВК РФ), то тут, на наш взгляд, об авиации говорить недопустимо, поскольку до тех пор пока не завершены испытания авиационной и «другой» техники, воздушное судно не допускается к использованию для полетов ни как средство производства, ни как предмет потребления. Речь в данном случае следует вести об отношениях в области авиационной промышленности, а не об авиации.

² О договоре перевозки почты и о договоре перевозки багажа допустимо говорить как о частных случаях договора перевозки груза, хотя и имеющих существенные особенности.

Во-вторых, общественные отношения, возникающие из перевозки, регулируются нормами, объединенными в главе 40 ГК РФ. И договор перевозки пассажира, и договор перевозки груза являются возмездными договорами, на что указывает обязанность пассажира и грузоотправителя произвести встречное предоставление перевозчику — оплатить перевозку (п. 1 ст. 785 и п. 1 ст. 786 ГК РФ). Следовательно, конструкции договоров перевозки пассажира и перевозки груза авторами Гражданского кодекса мыслятся как возмездные (коммерческие или предпринимательские).

В связи с этим определенное недоумение вызывает введенное в ГК РФ Федеральным законом от 18 июня 2006 года № 114-ФЗ определение «коммерческая воздушная перевозка». По смыслу норм ГК РФ «коммерческая» воздушная перевозка противопоставляется иной, «некоммерческой» или «бесплатной» воздушной перевозке. Например, гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

Объяснение такому нововведению может быть только одно. В русском тексте Конвенции о международной гражданской авиации,¹ в статье 5, в частности, говорится о воздушных судах, не занятых в *перевозке пассажиров, грузов или почты за вознаграждение или по найму*, но не в регулярных международных воздушных сообщениях. Очевидно, что по смыслу Чикагской конвенции речь идет о воздушных судах, используемых на безвозмездной основе. В тексте международного договора допустимо использовать терминологию, отличающуюся от терминологии национального законодательства стран — участников договора. Очевидно, что наименования институтов гражданского законодательства разных стран не совпадают терминологически, хотя могут не отличаться содержательно.

Использование термина «коммерческая воздушная перевозка» в воздушном законодательстве России невозможно без учета содержания института «договор перевозки», которое вкладывает в него ГК РФ. Коллизия усугубляется еще и тем, что в пункте 3 статьи 101 ГК РФ раскрывается понятие коммерческой воздушной перевозки: это воздушная перевозка, предоставляемая за плату, что очевидно

¹ Дос 7300. Совершена в Чикаго 07.12.1944. Издание девятое, 2006 год.

указывает на возможность существования перевозочных отношений на безвозмездной основе. В гражданском же праве данные отношения опосредуются безвозмездными договорами, например договором безвозмездного оказания услуг.

Положение о том, что если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены ВК РФ, применяются правила международного договора (ст. 3 ВК РФ), еще не означает, что в ВК РФ должна быть автоматически инкорпорирована вся терминология международных договоров. В том случае, если правовая норма по своей природе является гражданско-правовой, такая норма в первую очередь должна соответствовать нормам ГК РФ. Это объясняется тем, что гражданское право представляет собой единую однородную отрасль права, что позволяет говорить о необходимости отстаивать единообразные подходы в понимании и применении норм и институтов гражданского права, что в свою очередь является залогом стабильности гражданского оборота, а следовательно, и экономики государства.

В качестве еще одного примера коллизии между нормой ГК РФ и нормой гражданского права в ВК РФ упомянем о договоре фрахтования (чартере). Правовое регулирование данного института обеспечено только одной статьей 787 ГК РФ, где раскрывается предмет договора фрахтования.

В абзаце 2 статьи 787 ГК РФ сказано, что порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

Не трудно заметить, что к компетенции отраслевого транспортного законодательства относятся только два вопроса, касающихся правового регулирования данного института, — порядок заключения договора фрахтования и его форма.

Статья 104 ВК РФ вводит в воздушное законодательство понятие «договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)». При внимательном рассмотрении данной статьи можно определить, что она не имеет ничего общего с таким гражданско-правовым институтом, как чартер (договор фрахтования). В первом предложении нормы приводится предмет воздушного чартера, который в чистом виде не соответствует ни конструкции договора фрахтования, ни конструк-

ции договора аренды транспортного средства (как с экипажем, так и без экипажа).

Во втором предложении сказано, что осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется ВК РФ. Законодатель опять неаккуратно обошелся с Воздушным кодексом РФ и ввел, во-первых, понятие «чартерная воздушная перевозка», не соответствующее ГК РФ, а, во-вторых, во всем тексте ВК РФ отсутствуют нормы, регулирующие такие «чартерные воздушные перевозки».

Следует ли упоминать, что в основном нормативном правовом акте воздушного законодательства также отсутствуют нормы о порядке заключения договора фрахтования и о его форме.

В заключение хотелось бы согласиться с мнением именитых представителей цивилистической доктрины и выразить надежду на то, что законодатель учтет следующее пожелание.

De lege ferenda: Дополнить статью 3 ГК РФ пунктом 8 следующего содержания: «Нормы, институты, понятия и термины гражданского права не могут применяться или толковаться в иных отраслях законодательства и судами иначе, чем это установлено нормами гражданского права».¹

¹ Верховенство права и проблемы его обеспечения в правоприменительной практике: Международная коллективная монография. М.: Статут, 2009. С.187.