

Аксаментов О.И. Иногда, чтобы выиграть, нужно проиграть// Воздушное право России: развитие и перспективы. Научно-практическая конференция: Сборник докладов/ Университет ГА С.-Петербург, 2010 - С.141-146.

Решением Центрального районного суда города Барнаула от 02.03.2010 удовлетворены исковые требования Барнаульского транспортного прокурора в защиту неопределенного круга лиц. КГОУ ДО «Алтайский краевой центр детско-юношеского туризма и краеведения» и Митину В.В. запрещено выполнять полеты на парапланах до устранения нарушений закона. В кассационной инстанции коллегией по гражданским делам Алтайского краевого суда жалоба Митина В.В. оставлена без удовлетворения и решение суда первой инстанции вступило в силу. Имеет ли смысл продолжать отстаивать свои интересы в суде или признать правильной позицию Барнаульского транспортного прокурора и прекратить полеты на парапланах (пока что на территории Алтайского края)?

В резолютивной части решения суда первой инстанции говорится, что КГОУ ДО «Алтайский краевой центр детско-юношеского туризма и краеведения» должно воздержаться от выполнения полетов на сверхлегких воздушных судах до устранения нарушений закона, а именно:

1. Прохождения процедуры государственной регистрации и получения соответствующего свидетельства государственной регистрации сверхлегкого воздушного судна в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ;
2. Получения сертификатов летной годности на воздушные суда;
3. Получения страхового полиса ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами и перед пассажирами воздушного судна, а также страхового полиса жизни и здоровья членов экипажа.

Все ли верно в мотивировочной части решения по рассматриваемому делу? Попробуем разобраться, допустил ли суд первой инстанции нарушение норм материального права. Начнем с комментария по поводу устранения первого нарушения закона.

Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ), в п.1 ст.33 устанавливает *различный порядок* государственной регистрации для гражданских воздушных судов, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения (абз.1), с одной стороны, и для сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения (абз.2), с другой стороны.

Так, *гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения* подлежат государственной регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации. Детальная регламентация государственной регистрации гражданских воздушных судов (порядок) содержится в приказе Минтранса России от 02.07.2007 №85 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации», в п.1 которого сказано, что утвержденные настоящим приказом Правила не применяются в отношении сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, метеорологических шаров-пилотов и беспилотных неуправляемых аэростатов.

Приказ Минтранса России от 02.07.2007 №85 является *нормативным правовым актом федерального органа исполнительной власти (Федерального министерства)*,

зарегистрирован в Минюсте РФ 17.09.2007 №10142 в соответствии с п.8 Указа Президента РФ от 23.05.1996 №763 «О порядке опубликования и вступления в силу актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и нормативных правовых актов федеральных органов исполнительной власти».

В соответствии с п.10 Указа Президента РФ от 23.05.1996 №763, *нормативные правовые акты федеральных органов исполнительной власти*, кроме актов и отдельных их положений, содержащих сведения, составляющие государственную тайну, или сведения конфиденциального характера, *не прошедшие государственную регистрацию, а также зарегистрированные, но не опубликованные* в установленном порядке, *не влекут правовых последствий*, как не вступившие в силу, и не могут служить основанием для регулирования соответствующих правоотношений, применения санкций к гражданам, должностным лицам и организациям за невыполнение содержащихся в них предписаний. *На указанные акты нельзя ссылаться при разрешении споров.*

Аналогичной позиции придерживаются и высшие судебные инстанции. Так, Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 29.11.2007 №48 «О практике рассмотрения судами дел об оспаривании нормативных правовых актов полностью или в части» назвал следующие признаки нормативного правового акта:

- издание в установленном порядке уполномоченными субъектами публичной власти (органом государственной власти, органом местного самоуправления или должностным лицом);
- наличие в нем правовых норм;
- обязательность для неопределенного круга лиц;
- рассчитанность на неоднократное применение;
- направленность на урегулирование общественных отношений либо на изменение или прекращение существующих правоотношений.

Порядок государственной регистрации *сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения* устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Данное положение п.1 ст.33 ВК РФ *не указывает на необходимость регистрации* сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации с выдачей свидетельств о государственной регистрации. В то же время, данная норма является бланкетной, поскольку отсылает к порядку, установленному уполномоченным органом в области гражданской авиации.

В ст.6 ВК РФ сказано, что *под уполномоченными органами понимаются федеральные органы исполнительной власти*, а также органы, которым федеральным законом, указом Президента Российской Федерации или постановлением Правительства Российской Федерации предоставлены полномочия федерального органа исполнительной власти в соответствующей области деятельности и на которые возложена ответственность этого органа.

Поскольку порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения является обязательным для неопределенного круга лиц, а это возможно только в случае закрепления его в правовых нормах, следовательно, он должен быть предусмотрен нормативным правовым актом, принятым федеральным органом исполнительной власти в пределах его компетенции.

Функции федерального органа исполнительной власти исчерпывающим образом приведены в Указе Президента РФ «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» от 09.03.2004№314. В соответствии с п.3 Указа №314, федеральное министерство: а) является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и *нормативно-правовому регулированию* в установленной актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации сфере деятельности.

В соответствии с п.1 *Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации*, утвержденным постановлением Правительства РФ от 30.07.2004 №395 «Об утверждении Положения о министерстве транспорта Российской Федерации», *Минтранс России является Федеральным органом исполнительной власти* в области транспорта, осуществляющим функции по выработке государственной политики и *нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации*, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации, авиационно-космического поиска и спасания.

В настоящее время Минтранс России не утвержден особый порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения.

В своем решении суд первой инстанции ссылается на распоряжение Федерального агентства воздушного транспорта от 29.12.2008 №ГК-267-р «О совершенствовании процедур регистрации гражданских воздушных судов авиации общего назначения», в котором говорится, что до завершения работ по оформлению нормативного правового акта, устанавливающего порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, ее осуществление производить в порядке, установленном приказом Минтранса России от 02.07.2007 №85 «Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации».

Таким образом, Федеральное агентство воздушного транспорта сделало попытку своим актом (Распоряжением) восполнить пробел в правовом регулировании порядка государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения. Однако, как видно из вышеизложенного материала, данный пробел возможно восполнить единственным способом, а именно принятием соответствующего приказа Минтранса России, которым будет утвержден особый «Порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения». **Данный приказ обязательно должен быть зарегистрирован в Минюсте РФ и официально опубликован.**

В соответствии с п.5 Указа от 09.03.2004№314, *федеральное агентство: г) не вправе осуществлять нормативно-правовое регулирование* в установленной сфере деятельности и функции по контролю и надзору, кроме случаев, устанавливаемых указами Президента Российской Федерации или постановлениями Правительства Российской Федерации.

Норма права, содержащаяся в п.1 ст.33 ВК РФ касательно государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, говорит об обязательности такой регистрации, однако ввиду отсутствия должным образом утвержденного порядка такой регистрации, адресаты указанной нормы не имеют достаточных правовых средств для ее надлежащего исполнения. Сложившаяся ситуация,

ввиду отсутствия должного нормативного правового регулирования, не соответствует общеправовому критерию формальной определенности, ясности, недвусмысленности правовой нормы (формальной определенности закона). Данный вывод подтверждается правовыми позициями Конституционного суда Российской Федерации.

Так, в п.4 постановления Конституционного суда Российской Федерации от 21.01.2010 №1-П «По Делу о проверке конституционности положений части 4 статьи 170, пункта 1 статьи 311 и части 1 статьи 312 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации в связи с жалобами Закрытого акционерного общества «Производственное объединение «Берег», Открытых акционерных обществ «Карболит», «Завод «Микропровод» и «Научно-производственное предприятие «Респиратор», приводится следующая правовая позиция:

Общеправовой критерий формальной определенности, ясности, недвусмысленности правовой нормы (формальной определенности закона), обусловленный природой нормативного регулирования в правовых системах, основанных на верховенстве права, непосредственно вытекает из закрепленных Конституцией Российской Федерации принципа юридического равенства (статья 19, части 1 и 2) и принципа верховенства Конституции Российской Федерации и основанных на ней федеральных законов (статья 4, часть 2; статья 15, части 1 и 2). Неопределенность содержания правовых норм влечет неоднозначное их понимание и, следовательно, неоднозначное применение, создает возможность неограниченного усмотрения в процессе правоприменения и ведет к произволу, а значит - к нарушению указанных конституционных принципов, реализация которых не может быть обеспечена без единообразного понимания и толкования правовой нормы всеми правоприменителями (Постановления Конституционного Суда Российской Федерации от 25 апреля 1995 года N 3-П, от 15 июля 1999 года N 11-П и от 11 ноября 2003 года N 16-П).

Вторым нарушением, которое ответчики должны устранить, связано с необходимостью получения сертификата летной годности на сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения действует общее требование п.1 ст.36 ВК РФ, согласно которому гражданские воздушные суда допускаются к эксплуатации при наличии сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам).

В мотивировочной части решения приводится ссылка на п.1 Федеральных авиационных правил «Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения», утвержденных приказом Минтранса России от 17.04.2003 №118. Согласно данной норме, единичный экземпляр воздушного судна авиации общего назначения, не имеющий и не имевший сертификата типа, не производимый ранее и в настоящее время серийно, изготовленный в количестве 1 – 3 экземпляров, допускается к эксплуатации при наличии сертификата летной годности.

В этой части суд первой инстанции не полностью исследовал обстоятельства дела и, как следствие, не правильно применил норму материального права. Ни обучающиеся в КГОУ ДО «Алтайский краевой центр детско-юношеского туризма и краеведения» физические лица, ни сам Митин В.В., *никогда не использовали для полетов единичные экземпляры воздушных судов авиации общего назначения.* Все эксплуатируемые сверхлегкие воздушные суда (парaplаны) являются *серийного производства.* Следовательно, недопустимо ссылаться на неисполнение норм приказа Минтранса России от 17.04.2003 №118.

В соответствии с п.2 ст.36 ВК РФ, порядок выдачи сертификата летной годности (удостоверения о годности к полетам) устанавливается федеральными авиационными правилами. В настоящее время действуют Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 16.05.2003 №132 (Зарегистрированы в Минюсте РФ 06.06.2003 №4653). Согласно п.3 данных правил, настоящие Правила распространяются на экземпляры ВС, имеющие сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и подлежащие регистрации или зарегистрированные в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации. Причем важно, чтобы воздушное судно удовлетворяло обоим критериям: 1. сертификат типа (аттестат о годности к эксплуатации) и, 2. подлежат регистрации или зарегистрированы в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ.

Следовательно, пока не установлен особый порядок государственной регистрации сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, данные воздушные суда регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации не подлежат. Это означает, что Федеральные авиационные правила «Экземпляр воздушного судна. Требования и процедуры сертификации», утвержденные приказом Минтранса России от 16.05.2003 №132 не распространяются на сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения.

Ввиду изложенного выше, приходим к выводу, что на сегодняшний день в России отсутствуют достаточные правовые основания для того, чтобы эксплуатант мог исполнить требование п.1 ст.33 ВК РФ о государственной регистрации сверхлегкого гражданского воздушного судна авиации общего назначения, равно как и требование п.1 ст.36 ВК РФ о необходимости получения сертификата летной годности на конкретный экземпляр сверхлегкого гражданского воздушного судна. Следовательно, устранить нарушения закона в этой части невозможно.

Считаем, что суду первой инстанции следовало всесторонне изучить источники воздушного права, которые регулируют государственную регистрацию парапланов и сертификацию летной годности парапланов, причем, помимо источников воздушного права устанавливающих соответствующую обязанность, также те источники воздушного права, которые регламентирует порядок ее исполнения.

Третье нарушение закона, как следует из решения суда, заключается в необходимости получения страхового полиса ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами и перед пассажирами воздушного судна, а также страхового полиса жизни и здоровья членов экипажа. Устранение этого нарушения, на наш взгляд, не представляет никаких трудностей, поскольку в данном случае речь идет о заключении гражданско-правового договора. Необходимо обратиться к страховщику и согласовать с ним все существенные условия по каждому договору страхования.

По нашему мнению, ответчикам следует добиваться отмены вступившего в силу решения суда в порядке надзора.