

Аксаментов О.И. Предмет воздушного права// ТРЕТЬЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция: Сборник докладов/ Университет ГА С.-Петербург, 2013 - С.102-109.

Исходя из позитивно-нормативной концепции права, под отраслью права следует понимать совокупность правовых норм, которые регулируют вполне определенные общественные отношения. Если правила поведения, которые нормами права вводятся в жизнь, представляют собой содержание права, то формой права являются нормативные правовые акты – источники данной отрасли права. Форма права и его содержание диалектически связаны между собой, а следовательно взаимообусловлены и методологически оправданно рассматривать их вместе.

Теория права именуется те конкретные общественные отношения, которые требуют для их регулирования позитивного правового вмешательства, предметом отрасли права. Принимая парадигмальное значение данного утверждения, для ответа на вопрос о том, что является предметом воздушного права, следует ограничить круг всевозможных многообразных общественных отношений.

Известный русский цивилист, профессор И.С. Перетерский считал, что воздушное право есть область юриспруденции, изучающая право на воздушное пространство и определяющая пределы дозволенного использования этого пространства.

Планомерной разработке вопросы воздушного права стали подвергаться в конце XIX и начале XX века: 1) в связи с развитием фабрично-заводской гигиены (когда появился и сам термин воздушное право, *Luftrecht*), 2) особенно в связи с развитием авиации.

Если основным вопросом воздушного права является вопрос о праве на воздушное пространство, то специальными вопросами воздушного права является рассмотрение отдельных видов использования воздушного пространства. Из них представляет особое значение использование воздушного пространства для воздушных сообщений. Последняя отрасль разделяется на два отдела: 1) право радиотелеграфа и радиотелефона, и 2) право воздушных передвижений.

Право воздушных передвижений имеет в современной жизни особое практическое значение и подверглось наиболее тщательной разработке. В связи с этим право воздушных передвижений весьма часто – хотя и не точно – называется воздушным правом.¹

При изучении вопроса в исторической ретроспективе нетрудно заметить эволюционное, а порой даже революционное, изменение предмета воздушного права. Общественные отношения, возникающие по поводу чистоты воздуха в производственных помещениях фабрик и заводов, а равно отношения, возникающие по поводу передачи радиосигнала в пространстве (в том числе через государственную границу), являлись предметом воздушного права лишь самый непродолжительный период – пока право воздушных передвижений не вытеснило иные, не связанные с использованием воздушного пространства для перемещения людей и(или) материальных ценностей, отношения.

На рубеже позапрошлого и прошлого столетий широкую популярность получают полеты на аэростатах (воздушных шарах), в том числе на управляемых – дирижаблях.

¹ Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. – М.: Журнал «Вестник Воздушного Флота», 1923. – 143 с.

Осуществление таких полетов нередко именуется воздухоплаванием, поскольку аэростат является воздушным судном легче воздуха и использует для полета свойства «плаучести». А после осуществления первого управляемого полета на планере с двигателем братьями Райт (1903 год), постепенного увеличения числа воздушных судов и совершенствованием их технических характеристик, предметом воздушного права становятся общественные отношения, возникающие по поводу выполнения полетов. Полеты на планерах уже не могли охватываться понятием воздухоплавание, поскольку планер и его современные разновидности (самолет, вертолет), использует для нахождения в атмосфере иной физической принцип – воздействие аэродинамических сил на крыло. Такие общественные отношения стали именоваться авиацией (от англ. avis – птица) или отношениями в области авиации. Понятие авиация в современном значении включает в себя и воздухоплавание.

С течением времени предмет воздушного права продолжил трансформироваться, причем не во всех государствах он понимался одинаково. Так, по мнению профессора М.М. Волкова, предмет «советского» воздушного права составляют общественные отношения, возникающие при использовании воздушного пространства. При этом к воздушному праву относятся лишь те общественные отношения, которые непосредственно связаны с деятельностью гражданской авиации. В частности, воздушным правом регулируются отношения, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве, требования к экипажам и воздушным судам гражданской авиации, к аэродромам и аэропортам и т.д. Не относятся к воздушному праву отношения, возникающие в связи с полетами космических объектов через атмосферу при взлетах и посадках. Не регулируются воздушным правом полеты воздушных судов, входящих в состав вооруженных сил страны.²

Позиция профессора М.М. Волкова во многом обусловлена политическими и экономическими реалиями того времени. В тот период действовал Воздушный кодекс СССР 1961 года, который определял порядок деятельности гражданской авиации и гражданского воздухоплавания в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей народного хозяйства СССР и граждан. Интересен тот факт, что понятия авиация и воздухоплавание в Воздушном кодексе СССР 1961 года нормативно имели самостоятельное значение, однако порядок деятельности гражданского воздухоплавания не упоминался М.М. Волковым в качестве предмета правового регулирования нормами воздушного права.

По прямому указанию закона отношения в области государственной авиации и авиационной промышленности не регулировались советским воздушным законодательством, а именно – авиация и воздухоплавание авиационной промышленности, предназначенные для опытно-конструкторских, экспериментальных и исследовательских работ, воздушных судов авиационной промышленности, проходящих испытания, а также авиации Всесоюзного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ) (ст.3 ВК СССР 1961 года).

Несмотря на то, что Конвенция о международной гражданской авиации (совершена в Чикаго 07.12.1944, вступила в силу для СССР 14.11.1970), является

² Волков М.М. Советское воздушное право. Часть 1. Общая. Учебное пособие. – Л. 1969. – 50 с.

³ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 26.12.1961 (Утратил силу с 01.01.1984 в связи с изданием Указа Президиума ВС СССР от 11.05.1983 «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР»).

международным договором, на содержании Воздушного кодекса СССР 1983 года⁴ этот источник международного воздушного права практически не сказался. Помимо того, что сфера действия Воздушного кодекса СССР 1983 года также не распространялась на государственную авиацию и авиационную промышленность, данному закону не было известно деление гражданской авиации на виды – коммерческая гражданская авиация (Commercial Civil Aviation) и авиация общего назначения (General Aviation), что также можно объяснить только политическим и экономическим строем страны.

Так, в статье 3 говорилось, что Воздушный кодекс СССР определяет порядок деятельности авиации в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов воздушных судов и удовлетворения потребностей народного хозяйства СССР и граждан. Сфера действия Воздушного кодекса СССР распространяется: 1) на всю гражданскую авиацию в пределах СССР и, 2) на все гражданские воздушные суда СССР во время их нахождения за пределами СССР, если законы страны пребывания воздушного судна не требуют иного.

Законом СССР от 29.10.1990 была расширена сфера действия Воздушного кодекса 1983 года в отношении ряда статей, а именно – действие статей 11, 19, 25-29, 33-37, 39-65, 71, 142/1 и 143 настоящего Кодекса распространяется на всю авиацию СССР.

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 т.п.). 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

⁴ Указ Президиума Верховного Совета СССР от 11.05.1983 №9275-Х (Не применяется на территории РФ с 01.04.1997 в связи с принятием и вступлением в силу Воздушного кодекса РФ от 19.03.1997 №60-ФЗ).

правовых норм, рассредоточенных в различных источниках права, и совсем не обязательно только в актах воздушного законодательства.

Так, современная тенденция трансформации предмета воздушного права состоит во взаимном сближении предметов (расширении круга общественных отношений) таких комплексных отраслей как, воздушное право и космическое право, воздушное право и экологическое (природоохранное) право. В государствах Европейского Союза и Северной Америки такая трансформация уже привела к появлению новой отрасли – аэрокосмическое право. Появляются специализированные образовательные центры (напр. McGill's Institute of Air & Space Law (Монреаль, Канада) и International Institute of Air & Space Law (Лейден, Нидерланды)). В университетах создаются кафедры воздушного, космического и экологического права (напр. Национальный Авиационный Университет (Киев, Украина)).

Отношения в области авиации занимают центральное место среди иных отношений, составляющих предмет воздушного права. Их регулированию посвящено подавляющее большинство норм воздушного законодательства различных правовых систем, и воздушного законодательства Российской Федерации, в частности. Методологическая сложность исследования отношений в области авиации обусловлена тем, что понятие «авиация» является системообразующим для нескольких отраслей экономики и часто используется в различных терминах, представляющих собой словосочетания. Однако, само определение авиации ни в ВК РФ, ни в других актах национального воздушного законодательства не содержится⁵. Понятие авиации не раскрывается и в международных договорах⁶.

Так, 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.

⁵ Справедливости ради хотим отметить, что понятие авиации все-таки приводится в Федеральном законе от 08.01.1998 №10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации», в ст.1 которого, сказано, что в настоящем Федеральном законе применяются следующие основные понятия: авиация - государственная авиация (государственная военная авиация и государственная авиация специального назначения), гражданская авиация, экспериментальная авиация, авиационная промышленность, авиационная инфраструктура, единая система организации воздушного движения и авиационная техника (в ред. Федерального закона от 23.07.2010 №183-ФЗ).

Как представляется, данное определение не является универсальным и не может использоваться в других актах воздушного законодательства, по следующим основаниям: во-первых, приведенное понятие является собирательным и включает в себя вполне самостоятельные, с точки зрения содержания, термины; во-вторых, сфера правового регулирования Федерального закона от 08.01.1998 №10-ФЗ четко определена в преамбуле закона, где сказано, что настоящий Федеральный закон определяет правовые основы государственного регулирования развития авиации в Российской Федерации; в третьих, начало ст.1 прямо говорит о «пространственных» пределах использования приведенных в нем понятий – «В настоящем Федеральном законе применяются следующие основные понятия».

⁶ Так, в Конвенции о международной гражданской авиации, понятие авиации используется только в контексте использования гражданского воздушного судна.

Употребление в законодательстве (а равно и в международном договоре) термина «использование» равнозначно термину «пользование», что означает правомочие на извлечение полезных свойств из вещи. Строго формально, пользоваться можно только таким объектом гражданского права, как вещь, то есть предметом материального мира способным удовлетворять потребности человека. Следовательно, когда мы встречаем в норме права словосочетание «авиация используемая», мы должны читать «вещь используемая».

В ВК РФ приводится легальная дефиниция «гражданская авиация» (ст.21), «государственная авиация» (ст.22) и «экспериментальная авиация» (ст.23). Причем, данные понятия раскрываются через понятие «авиация» с указанием на сферу ее применения. Опять же, законодатель употребляет термин «пользование», что недвусмысленно указывает на то, что под «авиацией» следует понимать некую вещь, полезные свойства которой извлекаются ее владельцем в процессе ее использования в тех или иных общественных отношениях. Очевидно, что для целей авиации такой вещью является ни что иное, как воздушное судно.

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). 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.

Согласно абзацу 2 п.2 ст.3 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ), нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему кодексу. Следовательно, нормы 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.

Гражданская авиация, в свою очередь, подразделяется на коммерческую гражданскую авиацию и авиацию общего назначения (далее – АОН). 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.

Поскольку предметом гражданской авиации являются имущественные общественные отношения, следовательно, правовое регулирование этих отношений должно подчиняться принципам гражданского права, в частности – принципу дозволенной направленности гражданско-правового регулирования. Указание в п.2 ст.21 ВК РФ только на два вида деятельности (перевозки и(или) авиационные работы) не следует рассматривать в качестве исчерпывающего перечня. Субъекты гражданского права могут осуществлять любую правомерную деятельность, если иное не предусмотрено законом. Гражданские права могут быть ограничены на основании федерального закона и только в той мере, в какой это необходимо в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства (п.2 ст.1 ГК РФ).

Для определения понятия авиации общего назначения (далее – АОН), 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.

Налицо, отсутствие единого классификационного критерия и, в целом, слабая юридическая техника изложения правовой нормы, что недопустимо для источника права такого уровня, как федеральный закон. Справедливости ради хотим упомянуть, что в нынешнем виде определения коммерческой гражданской авиации и АОН введены Федеральным законом от 18.07.2006 №114-ФЗ). В первоначальной редакции говорилось, что гражданская авиация, используемая для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ, которые осуществляются за

плату, относится к коммерческой гражданской авиации (п.2 ст.21 ВК РФ первоначальной редакции), а гражданская авиация, используемая *на безвозмездной основе*, относится к авиации общего назначения (п.3 ст.21 ВК РФ первоначальной редакции).

Как представляется, изменения, введенные в ст.21 ВК РФ Федеральным законом от 18.07.2006 №114-ФЗ ясности в части правового регулирования, точно не добавили.

Науке гражданского права известна такая классификация вещей, как предмет потребления и средство производства. В случае, если вещь используется для удовлетворения своих личных потребностей, она считается предметом потребления. Когда же вещь используется с целью получить прирост в имуществе, то мы имеем дело со средством производства.

С точки зрения гражданского права, воздушное судно является вещью. Следовательно, если на воздушном судне выполняются полеты с целью удовлетворения потребностей самого эксплуатанта – физического лица (пилота), то в данный момент времени воздушное судно будет являться предметом потребления. Равным образом это утверждение относится и к случаям использования воздушного судна эксплуатантом – юридическим лицом.

Если эксплуатант (пилот) использует воздушное судно с целью заработать любым законным способом, то в данный момент времени он владеет средством производства. Является ли воздушное судно предметом потребления или средством производства – зависит от цели использования воздушного судна в данный момент времени. То есть, это временный статус.

Таким образом, если в данный момент времени воздушное судно является средством производства, то оно используется в коммерческой гражданской авиации. Если же воздушное судно является предметом потребления, то оно используется в целях АОН.

Возмездность использования гражданской авиации является одним из квалифицирующих признаков, лежащих в основе деления гражданской авиации на подвиды.

Гражданскому праву известно понятие предпринимательской деятельности, под которой понимается самостоятельная, осуществляемая на свой риск деятельность, направленная на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке (п.1 ст.2 Гражданского кодекса РФ). Отсюда, предмет коммерческой гражданской авиации составляют общественные отношения, один из участников которой осуществляет на свой риск самостоятельную деятельность, направленную на систематическое получение прибыли, и в то же время зарегистрирован в качестве предпринимателя в установленном законом порядке. Частными случаями такой деятельности является осуществление воздушных перевозок и(или) выполнение авиационных работ.

В то же время необходимо понимать, что воздушное судно в каждый конкретный момент времени может использоваться в самых разнообразных общественных отношениях. Так, например, когда в целях так называемой «деловой авиации» выполняется заказной рейс на возмездной основе, то данный рейс охватывается понятием коммерческая гражданская авиация. Если же выполняется «деловой» рейс для нужд собственника воздушного судна, то он попадает в категорию АОН.

Воздушная перевозка опосредуется договором перевозки, который в свою очередь всегда предполагает встречное предоставление (плату). То же самое относится и к группе договоров на выполнение авиационных работ. Все эти договоры априори являются возмездными, а следовательно, деятельность, которая ими опосредуется, будет осуществляться в рамках коммерческой гражданской авиации. Конечно, могут возникать терминологические трудности. Например, не всякое перемещение в пространстве будет являться перевозкой. Иногда корректнее будет употребить термин транспортировка. Во всяком случае, перечислить все возможные виды использования воздушного судна невозможно. Но, если мы будем иметь четкое представление о признаках, характеризующих эту деятельность, то мы без труда сможем отнести ее либо к коммерческой гражданской авиации, либо к АОН.

Таким образом, помимо представления о том, является ли воздушное судно средством производства или предметом потребления, необходимо также учитывать характер самой деятельности. Если она подпадает под признаки предпринимательской деятельности, то тогда мы имеем дело с коммерческой гражданской авиацией. Если отсутствует хотя бы один из приведенных в определении предпринимательской деятельности признаков, то правомерно отнести ее к АОН.

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.

К эксплуатантам *государственной военной авиации* относятся: 1) Вооруженные Силы Российской Федерации и, 2) привлекаемые для решения задач области обороны Российской Федерации другие войска, воинские формирования и органы.

К эксплуатантам *государственной авиации специального назначения* относятся Федеральные органы исполнительной власти, на которые возложены решение задач в области обеспечения безопасности Российской Федерации, сфере обеспечения безопасности объектов государственной охраны, сфере внутренних дел, а также в областях таможенного дела, космической деятельности, гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в том числе обеспечения безопасности людей на водных объектах и пожарной безопасности.

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.

Сведения об авторе:

Аксаментов Олег Игоревич, 1978 г.р., окончил юридический факультет Санкт-Петербургского Государственного университета (2000), а в 2003 году - аспирантуру (кафедра коммерческого права). С 2000 года по настоящее время - ассистент, старший преподаватель кафедры, доцент кафедры Транспортного права Академии Гражданской авиации, а затем Санкт-Петербургского Государственного университета Гражданской авиации (СПбГУ ГА). Читаемые дисциплины: Воздушное право, Транспортное право, Хозяйственное право. Более 20-ти научных и научно-публицистических работ по воздушному праву. Руководитель Центра воздушного права СПбГУ ГА.