

УДК 347.82:656.7

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ В СВЯЗИ С ПОВРЕЖДЕНИЕМ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА АЭРОДРОМАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

А.Э. РАУ

Статья представлена доктором юридических наук, профессором Юрьевым С.С.

В статье рассматривается вопрос о правовом регулировании отношений, возникающих в связи с повреждением гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации.

Ключевые слова: инцидент, предмет доказывания, авиационное происшествие.

Правовое регулирование отношений, связанных с повреждением гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации, имеет сложную структуру и состоит из комплекса правовых норм, относящихся к разным отраслям права.

Так, Гражданский кодекс Российской Федерации и Воздушный кодекс Российской Федерации, а также принятые на основе последнего подзаконные акты предопределяют предмет доказывания и обстоятельства, подлежащие установлению по рассматриваемым делам. Арбитражно-процессуальный кодекс Российской Федерации устанавливает общую процедуру сбора и исследования доказательств по делу, использования их в процессе. На этой процедуре построена научно-методическая основа оказания юридической помощи по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации, отражающая порядок и очередность действий адвоката или иного лица, оказывающего юридическую помощь по делам о повреждении гражданских воздушных судов.

Однако наибольшую сложность при оказании юридической помощи по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации представляет использование норм воздушного законодательства.

К нормам воздушного законодательства необходимо обращаться в случае определения прав и обязанностей, а также ответственности субъектов правоотношений, связанных с повреждением гражданских воздушных судов на аэродромах.

При этом следует отметить существование ряда правовых норм, содержащихся в ведомственных нормативных актах гражданской авиации 90-х годов, некоторые из которых не были опубликованы. Эти акты до принятия новых нормативных документов или их прямой отмены продолжают действовать, а значит, регулировать общественные отношения. Так, этими актами зачастую определяются обязанности и ответственность того или иного юридического лица – доверителя адвоката, осуществляющего свою деятельность на территории аэродрома.

Одним из важных вопросов в делах о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации является определение момента и обстоятельств повреждения воздушного судна, поскольку, в частности, вопросы возмещения вреда при повреждении воздушного судна в полете и на земле регулируются различными нормами права, а следовательно, различным будет основание иска, свои особенности будет иметь и доказательственная база.

В силу п. 1 ст. 95 Воздушного кодекса Российской Федерации авиационное происшествие или инцидент с гражданским, государственным или экспериментальным воздушным судном Российской Федерации либо с воздушным судном иностранного государства на территории Российской Федерации подлежат обязательному расследованию.

В этой связи адвокату или иному лицу, оказывающему юридическую помощь по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах, необходимо знать и использовать в работе важный документ – Правила расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации, утвержденные постановлением Правительством Российской Федерации от 18.06.1998 г. № 609 (ПРАПИ).

При этом необходимо иметь в виду, что согласно п. 2 ст. 95 Воздушного кодекса Российской Федерации и пп. 1.1.5 п. 1.1 ПРАПИ целями расследования авиационного происшествия или инцидента является установление причин авиационного происшествия или инцидента и принятие мер по их предотвращению в будущем. Установление чьей-либо вины и ответственности не является целью расследования авиационного происшествия или инцидента.

Любое судебное или административное разбирательство, направленное на установление доли чьей-либо вины или ответственности, проводится отдельно от расследования, выполняемого в соответствии с ПРАПИ. Процесс расследования, предусмотренный ПРАПИ, не предполагает отстаивания или защиты интересов участвующих сторон.

Как справедливо отмечает В.А. Свиркин, в ПРАПИ представлены в большинстве случаев процедурные (процессуальные) аспекты расследования. В этом нормативном акте полностью отсутствует схема оценки доказательств, собранных в процессе расследования, процедура причинно-следственного анализа и т.д. В ПРАПИ не определены источники информации, имеющие статус доказательств (физическое обследование, документация, записи данных, опросы, моделирование и т.п.) [4].

Представляется, что адвокату или иному лицу, оказывающему юридическую помощь по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах, необходимо хорошо разбираться не только в правовой регламентации деятельности всех юридических лиц (их сотрудников) на аэродромах Российской Федерации, но и в технической стороне вопроса (например, иметь представление о конструкции воздушных судов).

Кроме того, необходимо изучать и работать с международными документами, большую часть среди которых занимают, конечно же, документы, принимаемые в рамках Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Специалисты отмечают, что сегодня авторитет ИКАО в области обеспечения высокого уровня безопасности полетов и авиационной безопасности настолько высок, что все государства, даже не члены, стремятся выполнять технико-юридические предписания ИКАО досконально либо путем прямого применения, либо путем введения их в национальное законодательство [5].

Сложность заключается в том, что ряд документов ИКАО не имплементированы в национальное законодательство Российской Федерации, а следовательно, возникает вопрос, можно ли при работе по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации (например, при обосновании иска) ссылаться на них.

На наш взгляд, обязательно нужно использовать для аргументации своей позиции нормы и стандарты ИКАО, а также Конвенцию о международной гражданской авиации и приложения к ней. Представляя собой международный договор Российской Федерации, Конвенция в силу ч. 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации является частью правовой системы Российской Федерации. Что касается иных документов ИКАО (документы, циркуляры, руководства и др.), то их следует использовать лишь постольку, поскольку это позволяет усилить позицию, основанную на иных нормах международного или национального права.

Таким образом, отношения, возникающие в связи с повреждением гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации, регулируются комплексом юридических норм, содержащихся в международных договорах в области гражданской авиации и документах ИКАО, а также нормами гражданского, воздушного, трудового, арбитражно-процессуального и иного национального законодательства, в связи с чем при анализе конкретных правоотношений

по делу о повреждении гражданского воздушного судна необходимо использование совокупности международных и российских актов в их правовой взаимосвязи.

Считаем, что к делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации следует относить только те дела, правоотношения по которым возникают в связи с повреждением гражданского воздушного судна, находящегося на аэродроме как с выключенными двигателями, так и с включенными двигателями, но до момента использования тяги двигателей для взлета и по окончании пробега при посадке.

Проиллюстрировать эту мысль позволит приведение в качестве примера следующих событий: столкновение гражданского воздушного судна с объектами на земле (людьми, животными, транспортными средствами на ВВП, рулежных дорожках, перронах, фонари, указатели, мачты освещения, здания и т.д.); столкновение двух гражданских воздушных судов при рулении; повреждение двигателя воздушного судна при рулении до взлета и после посадки (попадание в двигатель посторонних предметов); повреждение воздушного судна при буксировке на стоянку (до запуска и после выключения двигателей); повреждения при загрузке-выгрузке багажа, грузов, почты и при техобслуживании; при уборке снега снегоуборочной техникой; при заправке воздушного судна.

Так, 4 июля 2010 г. Ту-154 авиакомпании «Оренбургские авиалинии» при выезде на взлетную полосу задел левым крылом автобус Sobus 3000, в котором перевозили пассажиров к трапу другого самолета. В результате столкновения у воздушного судна был разбит левый габаритный маячок, у автобуса повреждена верхняя угловая часть кузова¹.

1 июня 2001 г. при рулении по перрону воздушное судно Ил-96-300 авиакомпании «Домодедовские авиалинии» столкнулось правой вертикальной законцовкой крыла с вертикальным хвостовым оперением воздушного судна Ил-62 М ГУАП «Сахалинские авиатрассы», стоявшего на стоянке. Оба судна получили значительные повреждения².

15 мая 2004 г. во время буксировки воздушного судна Ту-154, принадлежавшего ОАО «Аэрофлот-Российские авиалинии», с места стоянки Терминала I аэропорта Шереметьево к месту запуска двигателей для выполнения рейса произошло столкновение с автомобилем Daimler Benz, принадлежавшем ОАО «Международный аэропорт Шереметьево». В результате столкновения воздушное судно получило значительные механические повреждения элементов конструкции.

21 октября 2005 г. в аэропорту Иркутск в процессе выполнения разгрузочных работ, при разгрузке багажника воздушного судна Боинг-767-300 авиакомпании «Трансаэро» и выгрузке контейнеров на механический погрузчик контейнеров (SLT), был отломлен замок крепления контейнера. Разгрузку осуществляли сотрудники ФГУП «Аэропорт «Иркутск». Причиненный ущерб оценивался примерно в 300 000 рублей [2].

18 марта 2004 г. на воздушном судне Ил-96-300 после посадки и заруливания на МС-5 терминала 2 Шереметьево при проведении послеполетного осмотра воздушного судна и двигателей была обнаружена погнутость лопатки вентилятора двигателя № 4. Из отчета по результатам расследования авиационного события следует, что причиной повреждения лопатки РК вентилятора и рабочих лопаток КВД явилось попадание постороннего предмета в ГВТ двигателя во время пробега после посадки воздушного судна в аэропорту Шереметьево [3].

Примечательно, что одно и то же авиационное событие в правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими и государственными воздушными судами в Российской Федерации именуется по-разному. Так, событие, связанное с обслуживанием, хранением или транспортировкой воздушного судна, при котором произошла его утрата, в Правилах расследования авиационных происшествий и инцидентов с государственными воздушными судами в Российской Федерации, утвержденных

¹ Из личного архива автора.

² Из личного архива автора.

постановлением Правительства Российской Федерации от 02.12.1999 г. № 1329, называется «наземное происшествие».

При этом в названных правилах в отличие от ПРАПИ имеется такое понятие, как «серьезный авиационный инцидент с повреждением воздушного судна», т.е. авиационный инцидент, при котором восстановление воздушного судна, получившего повреждение, возможно и экономически целесообразно. Согласно правилам к серьезным авиационным инцидентам с повреждением воздушного судна не относятся повреждения, устраняемые путем замены агрегатов и не требующие применения технологий, не предусмотренных руководством по технической эксплуатации воздушного судна.

Кроме того, для правильного определения лица, которое понесло убытки вследствие повреждения гражданского воздушного судна на территории аэродрома, необходимо установить, на каком правовом основании и кем эксплуатировалось воздушное судно в момент повреждения. Необходимые сведения о владельце гражданского воздушного судна (в частности, его собственнике) следует искать в Едином государственном реестре прав на воздушные суда и сделок с ними, Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации, а также в документах, подаваемых в уполномоченный орган по сертификации эксплуатантов вместе с заявкой на сертификацию.

Сказанное позволяет сделать вывод о специфичности работы по делам о повреждении гражданских воздушных судов на аэродромах Российской Федерации. Учитывая, что деятельность по оказанию юридической помощи по делам о повреждении гражданских воздушных судов обладает высокой степенью специфичности (предполагающей невозможность имитации компетентности субъектом оказания юридической помощи), адвокат (или иное лицо, ее осуществляющее) обязан обладать специальными знаниями в узкой области (узкой специализацией), прежде всего – в области авиации.

ЛИТЕРАТУРА

1. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 26.01.2009 г. по делу № А41-К1-8396/07//СПС КонсультантПлюс.
2. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 29.02.2008 г. по делу № А19-8950/07//СПС КосультантПлюс.
3. Постановление Федерального арбитражного суда Московского округа от 28.01.2008 г. по делу № А41-К1-8877/07//СПС КонсультантПлюс.
4. **Свиркин В.А.** Нормативная правовая регламентация обеспечения объективности расследования авиационных происшествий и инцидентов // Транспортное право. - 2008. - № 3.
5. **Соловьева Т.Л.** Влияние международных организаций гражданской авиации на формирование нормативной правовой базы обеспечения безопасности воздушного транспорта // Транспортное право. - 2008. - № 4. - С. 17.

THE LEGAL REGULATION OF THE RELATIONS, ARISING IN THE CONNECTION WITH DAMAGE OF CIVIL AIRCRAFTS AT AIRFIELDS OF RUSSIAN FEDERATION

Rau A.E.

In the article the question of legal regulation of the relations arising in the connection with the damage of the civil aircrafts at in airdromes of the Russian Federation is considered.

Key words: incident, fact to be proven, aviation, aviation accidents.

Сведения об авторе

Рау Александр Эдуардович, 1952 г.р., окончил Томский государственный университет (1992), преподаватель Центра подготовки персонала института аэронавигации ФГУП «Госкорпорация по ОрВД», автор 15 научных работ, область научных интересов – прикладные исследования правовых проблем авиационной безопасности.