

УДК 347.823.32: 347.214.2

К ВОПРОСУ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ЮРИДИЧЕСКИ ЗНАЧИМЫХ ОСНОВАНИЙ КЛАССИФИКАЦИИ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ В КАЧЕСТВЕ ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

А.Э. РАУ

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

Статья посвящена основаниям классификации летательных аппаратов в качестве гражданских воздушных судов. Изложены доводы о том, что гражданское воздушное судно – это летательный аппарат, обладающий особыми техническими характеристиками, официально подтвержденными государством.

Ключевые слова: гражданское воздушное судно, объект недвижимости, государственная регистрация.

В юридической науке, законотворчестве и правоприменении постоянно уделяется серьезное внимание проблемам терминологии, ибо, как правильно отмечает Т.Л. Канделаки, терминология является «основой любой профессиональной информации».¹

Можно привести немало примеров из практики, когда толкование того или иного термина влекло различные юридически значимые последствия для субъектов правоотношений.

Касаясь данной проблемы, весьма верно писал отечественный ученый, доктор юридических наук В.М. Савицкий: «Особое место в языке закона занимают термины, т.е. слова (или сочетания слов), которые являются наименованиями определенных юридических понятий. Неразрывно связанный с выработанным юридической наукой понятием, термин выступает не только как его представитель, его символ в нормотворческой практике, но и как средство установления объема данного понятия, а также передачи и адекватного восприятия информации, сосредоточенной во взаимосвязанных терминах. Поэтому точные, упорядоченные терминологические системы отраслевых законов активно содействуют развитию в нужном направлении определенных групп общественных отношений, не говоря уже о том, что они служат импульсом для новых научных исследований, опирающихся на четкие и устоявшиеся термины. Напротив, неупорядоченная терминология, отражающая аморфность, неопределенность системы понятий, снижает информативные возможности закона, отрицательно сказывается на правоприменении, ведет к нескончаемым и бесплодным спорам в теории и на практике».²

Что же касается наименований технически сложных объектов, для которых законодателем установлен особый правовой режим гражданского оборота и эксплуатации, то в данном случае смысловая точность употребляемого термина имеет непреходящее практическое значение. В этом отношении правомерность употребления термина «гражданское воздушное судно» не вызывает, на первый взгляд, каких-либо сомнений. Однако ввиду отсутствия легального определения этого термина говорить о точном правовом содержании обозначаемого им понятия не представляется возможным, хотя, как известно, термин должен быть понятен даже вне контекста закона, что является критерием точности термина.³

Дать юридическое определение понятия «гражданское воздушное судно» - значит отделить его от понятий государственных и экспериментальных воздушных судов, то есть, по существу, отграничить различные правовые режимы. В этой связи следует подчеркнуть, что именно осо-

¹ Канделаки Т.Л. Семантика и мотивированность термина. - М.: Наука, 1977. - С. 3.

² Савицкий В.М. Язык процессуального закона (вопросы терминологии). - М.: Наука, 1987. - С. 22-23

³ См.: Лоте Д.С. Основы построения научно-технической терминологии. - М.: Наука, 1961. - С. 74; Квитко И.С. Термин в научном документе. - Львов, 1976. - С. 16-17

бенности правового режима указанных летательных аппаратов приводят нас к мысли о необходимости введения в правовой оборот этого сугубо технического, как может показаться, термина. В данном случае нельзя не согласиться с выводами И.Ф. Казьмина, который, исследуя общие проблемы права в условиях научно-технического прогресса, констатировал, что «*неюримические термины*, попав в законодательство, не теряя своей главной, неюримической функции, одновременно приобретают (в контексте данного акта) и некоторое правовое значение, так как обозначают либо объект, либо другие стороны моделируемых нормами правоотношений».⁴

Представляется, что законодателю необходимо дать юридическое определение гражданского воздушного судна, так как на практике невозможно установить права на какой-либо предмет (а следовательно, и защитить надлежащим образом права и законные интересы участников правоотношений) без достаточно ясного представления о том, что же понимается под этим предметом, или, по меньшей мере, какими основными признаками он характеризуется.

С технической точки зрения гражданское воздушное судно - это аэронавигационное средство для передвижения в воздухе.

Однако Воздушный кодекс Российской Федерации (далее – ВК РФ) не относит воздушные суда, используемые в гражданской авиации, к транспортным средствам. В соответствии со ст. 21 ВК РФ гражданская авиация - это авиация, используемая в целях обеспечения потребности граждан и экономики.

По ст. 32 ВК РФ воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от земли или воды.

В соответствии с главой 1 («Определения») Приложения 2 к Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7.12.1944 г.) воздушное судно – любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет его взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности. Аналогичное определение содержится и в Приложении 11 к названной Конвенции.

Правовые основы государственного регулирования развития авиации в Российской Федерации определяет Федеральный закон от 08.01.1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации». Основные понятия, использованные в названном федеральном законе, перечислены в его статье 1 (государственное регулирование развития авиации; авиация; авиационная деятельность; авиационная промышленность; авиационная инфраструктура; авиационная организация; авиационная техника; авиационная техника двойного назначения; летательные аппараты). При этом под «летательными аппаратами» закон понимает «самолеты, вертолеты, авиационные, авиационно-космические ракеты, аэростаты, дирижабли, планеры, автожиры, дельтапланы и другие летательные аппараты», которые могут быть военными, гражданскими и экспериментальными.

Таким образом, так как ВК РФ не содержит толкование понятия «гражданское воздушное судно», один и тот же летательный аппарат сегодня может рассматриваться как гражданское воздушное судно, а завтра - как государственное (в зависимости от его ведомственной принадлежности).

Согласно ст. 130 ГК РФ воздушное судно, подлежащее государственной регистрации, признается недвижимым имуществом (к недвижимым вещам отнесены только воздушные суда, подлежащие государственной регистрации).

Однако гражданским законодательством Российской Федерации не определен момент, с которого гражданское воздушное судно признается объектом недвижимости. Решение этого вопроса позволило бы устанавливать возможность распространения на гражданское воздушное судно правил обращения недвижимого имущества и, в частности, норм о государственной ре-

⁴ Казьмин И.Ф. Общие проблемы права в условиях научно-технического прогресса. – М.: Юридическая литература, 1986. - С. 147.

гистрации прав на недвижимость. Чем четче этот момент будет определен, тем стабильнее будет оборот гражданских воздушных судов в Российской Федерации. По данной проблеме заслуживает поддержки отраженная в средствах массовой информации позиция российских ученых В.Д. Бордунова, Б.П. Елисеева, А.Я. Капустина, С.С. Юрьева, выступающих за принятие современного закона о регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними.

В соответствии со ст. 33 ВК РФ воздушные суда, предназначенные для выполнения полетов, подлежат государственной регистрации. Гражданские воздушные суда, за исключением сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, - в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ с выдачей свидетельства о государственной регистрации или в государственном реестре гражданских воздушных судов иностранного государства при условии заключения соглашения о поддержании летной годности между Российской Федерацией и государством регистрации. сверхлегкие гражданские воздушные суда авиации общего назначения – в порядке, установленном уполномоченным органом в области гражданской авиации. Ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов России возлагается на уполномоченный орган в области гражданской авиации.

Из п. 4 ст. 33 ВК РФ следует, что любое воздушное судно, зарегистрированное или учтенное в установленном порядке в Российской Федерации, приобретает национальную принадлежность Российской Федерации.

В настоящее время действуют Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации (далее – Правила), утвержденные приказом Минтранса России от 02.07.2007 г. № 85 (с 14 декабря 2004 г. до 02 июля 2007 г. государственное регулирование регистрации гражданских воздушных судов в РФ отсутствовало). Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 23.06.2008 г. № 467 Федеральное агентство воздушного транспорта и Федеральная служба по надзору в сфере транспорта совместным приказом от 04.08.2008 г. № 231/ГК-886фс в целях обеспечения исполнения государственных функций, временно, до издания соответствующими ведомствами актов и до завершения процедур передачи государственных функций по государственной регистрации гражданских воздушных судов, в соответствии с утвержденными Правилами установили порядок взаимодействия.

Приказ утратил силу в связи с передачей государственных функций Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в Федеральное агентство воздушного транспорта (приказ от 22.01.2009 г. № НЛ-24фс/ № 21).

В настоящее время государственную регистрацию гражданских воздушных судов, ведение Государственного реестра гражданских воздушных судов Российской Федерации в соответствии с п.п. 5.4.14. п. 5 положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта осуществляет Росавиация (постановление Правительства РФ от 27.01.2009 г. № 43).

Правила определяют порядок государственной регистрации и выдачи свидетельств о регистрации гражданских воздушных судов, предназначенных для выполнения полетов, ведения Государственного реестра гражданских воздушных судов РФ и внесения в него изменений, выдачи свидетельств об исключении гражданских воздушных судов из Государственного реестра, присвоения государственных и регистрационных опознавательных знаков и нанесения их на гражданские воздушные суда. Правила не применяются в отношении сверхлегких гражданских воздушных судов авиации общего назначения, метеорологических шаров-пилотов и беспилотных неуправляемых аэростатов.

В указанных Правилах сказано, что Государственный реестр содержит данные о гражданских воздушных судах и их собственниках (п. 4), однако акт регистрации гражданского воздушного судна в Государственном реестре не является актом регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним (п. 5), а свидетельство выдано для целей регистрации и не является документом, удостоверяющим право собственности на воздушное судно (п. 7 свидетельства о регистрации гражданского воздушного судна).

Ранее определение «гражданское воздушное судно» содержалось в приказе Минтранса России от 12.10.1995 г. № ДВ-110 (который был отменен приказом Минтранса России от 14.12.2004 г. № 44), где устанавливалось, что гражданское воздушное судно – это воздушное судно, используемое в гражданской авиации и имеющее соответствующий сертификат (аттестат) летной годности.

Действовавший в 1962-1983 гг. Воздушный кодекс СССР, вступивший в силу 01 января 1962 г., не содержал определения понятия «воздушное судно». Однако в ст. 9 этого кодекса указывалось, что к гражданским воздушным судам относятся все летательные аппараты (как легче, так и тяжелее воздуха), за исключением летательных аппаратов, входящих в состав вооруженных сил. В Воздушном кодексе СССР от 11 мая 1983 г. (действовал до 01 апреля 1997 г.) в ст. 12 давалось определение гражданских воздушных судов СССР.

Как уже отмечалось, действующий Воздушный кодекс Российской Федерации не содержит определения понятия «гражданское воздушное судно». Кроме того, в ВК РФ не включено толкование понятия «полет», оно имеется в Федеральных авиационных правилах полетов в воздушном пространстве РФ; согласно п.п. 65 п. 7 названных Правил полет – это движение воздушного судна с начала взлета до окончания посадки.

Термин «полет» в его общепотребительном смысле означает каждое движение в пространстве используемых человеком или контролируемых им летательных аппаратов. Критерии «предназначенных для выполнения полетов» ВК РФ и Правила регистрации гражданских воздушных судов РФ не устанавливают, что дает основания толковать эти обстоятельства по-разному, в зависимости от наличия или отсутствия специальных знаний и задач субъекта такой оценки.

Полагаем, что нельзя дать определение гражданского воздушного судна, основываясь на таком свойстве летательного аппарата, как нахождение его в полете или способность совершать полет. Сама способность подниматься в воздух не может являться определяющим признаком для правового содержания понятия «гражданское воздушное судно».

Таким образом, основываясь только на действующем содержании статей ВК РФ (в частности, ст. 21 ВК РФ) и Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов РФ нельзя сделать вывод, что к гражданским воздушным судам относятся воздушные суда, используемые для обеспечения потребностей граждан и экономики.

В соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации индивидуальная определенность является одним из основных признаков недвижимого имущества. Существенно, что юридическое требование определенности вещи происходит не из субъективной воли законодателя, а лишь оформляет фактические, тысячелетиями сложившиеся правила гражданского оборота такого имущества. Весьма трудно представить сделку, когда, например, укрепленная огневая точка вооруженных сил может быть продана как жилое строение – даже если оформить некий документ, что это именно жилое строение. Точно также гражданское воздушное судно приобретает свои качества не от наличия или отсутствия записи в определенном реестре, но в силу своих, только ему присущих технических характеристик. Рассматривая проблемы методологии права, отечественный ученый, академик Д.Б. Керимов очень точно пишет: «Любой предмет, явление или процесс обладает и своим содержанием, и своей формой. Нет содержания без формы, равно как нет формы без содержания. Вместе с тем каждый предмет, явление или процесс имеет специфическое содержание и соответствующую ему форму. В свою очередь содержание и форма обладают своими особенностями связи, соотношения и взаимодействия. Это относится и к такому сложному социальному образованию, каковым является право и его проявления, в частности в законодательстве».⁵

⁵ Керимов Д.А. Методология права (предмет, функции, проблемы методологии права). – М.: Аванта+, 2000. – С. 173.

Из истории известны случаи, когда никакие переделки военных самолетов в гражданские воздушные суда не могли скрыть черты «родителей» и в должной мере не обеспечивались задачи, возлагаемые на гражданскую авиацию.⁶

Это означает, что гражданское воздушное судно становится таковым не в силу его записи в тот или иной реестр, а по причине особых технических свойств летательного аппарата, официально проверенных и подтвержденных государством.

Полагаем, что гражданское воздушное судно приобретает присущие ему индивидуализирующие признаки уже непосредственно в процессе выпуска с завода-изготовителя и получения таким воздушным судном, в установленном авиационными властями порядке, сертификата летной годности. С момента получения воздушным судном сертификата летной годности можно говорить о наличии у этого воздушного судна особых, только ему присущих данных, свойств и качеств, то есть делать вывод о индивидуальной определенности летательного аппарата как «гражданского воздушного судна».

TO THE QUESTION OF ESTABLISHMENT OF LEGALLY SIGNIFICANT CRITERIA OF CLASSIFICATION OF AIRCRAFTS AS CIVIL AIRSHIPS

Rau A.

The article is related to the criteria of classification of the aircraft as civil airships. The civil airship is considered as an aircraft having particular performance attributes, officially confirmed by the state.

Сведения об авторе

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

⁶ По данному вопросу см.: История авиации. Библиографический указатель / Сост. А.А. Демин, Б.С. Коган, Д.А. Соболев. – М.: Янус-К, 2003; Авиация ПВО России и научно-технический прогресс: боевые комплексы и системы вчера, сегодня, завтра: Монография / Под ред. Е.А. Федосова. – М.: Дрофа, 2005; Авиация ВВС России и научно-технический прогресс. Боевые комплексы и системы вчера, сегодня, завтра / Под ред. Е.А. Федосова. – М.: Дрофа, 2005; Бычков В.Н. Летопись авиации и воздухоплавания. – М.: Academia, 2006.