

УДК 347.82:340.130:656.7

ПРАВОВОЙ РЕЖИМ АВИАЦИОННЫХ РАБОТ

О.И. АКСАМЕНТОВ

Статья представлена доктором юридических наук, профессором Городовым О.А.

В статье приводится краткий обзор действующих источников права, посвященных правовому регулированию деятельности по выполнению авиационных работ. Определяется статус эксплуатанта коммерческой гражданской авиации, поскольку данная деятельность предполагает использование воздушного судна в предпринимательских целях. Приводится аргументация того, что авиационные работы относятся к понятию родовому, собирательному, которое охватывает различные виды деятельности с использованием воздушного судна для полетов. В то же время данная деятельность раскрывается через такие виды объектов гражданских прав, как гражданско-правовая работа или гражданско-правовая услуга, а отношения, которые возникают по поводу такой деятельности, характеризуются как имущественные.

Ключевые слова: авиационные работы, воздушное судно, эксплуатант, договор на выполнение авиационных работ, коммерческая гражданская авиация.

1. В соответствии с п.1 ст.114 Воздушного кодекса РФ (далее - ВК РФ) к авиационным работам относятся работы, выполняемые с использованием полетов гражданских воздушных судов в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Цитируемая норма указывает, что авиационные работы выполняются посредством транспортного средства, предназначенного для перемещения в воздушном пространстве – воздушного судна, причем, гражданского воздушного судна. Гражданские воздушные суда используются в целях гражданской авиации (коммерческой гражданской авиации и/или авиации общего назначения). Использование воздушного судна в целях коммерческой гражданской авиации означает, что на воздушном судне осуществляются воздушные перевозки и/или выполняются авиационные работы (п.2 ст.21 ВК РФ). Иными словами, коммерческая гражданская авиация предполагает использование воздушного судна в качестве средства производства в отличие от авиации общего назначения, где воздушное судно используется для удовлетворения личных потребностей.

Необходимо отметить, что до изменения данной нормы Федеральным законом от 18.07.2006 г. №114-ФЗ, в п.1 ст.114 ВК РФ специально не указывалось на то, что авиационные работы могут выполняться с использованием именно гражданских воздушных судов. Это позволяло предполагать, что авиационные работы могли также выполняться с использованием как государственных, так и экспериментальных воздушных судов [1], что, на наш взгляд, больше соответствовало духу гражданского оборота.

Воздушному судну как объекту гражданских прав (вещи) совершенно безразлично, в каких целях выполняется на нем полет. Но данным указанием законодатель ограничил круг возможных субъектов гражданского права до эксплуатантов - владельцев гражданских воздушных судов, что в целом не согласуется с принципом дозвоительной направленности гражданско-правового регулирования.

Более того, гражданское воздушное судно становится таковым после его регистрации в Государственном реестре гражданских воздушных судов [2], а государственное воздушное судно должно быть зарегистрировано в Государственном реестре государственных воздушных судов [3]. Экспериментальное воздушное судно должно быть учтено в порядке, установленном уполномоченным органом оборонной промышленности [4]. И единственным правовым последствием после внесения воздушного судна в соответствующий реестр или учета воздушного судна в

установленном порядке является то, что воздушное судно приобретает национальную принадлежность Российской Федерации (п.4 ст.33 ВК РФ).

2. Использование гражданского воздушного судна для полетов является обязательным признаком всякой авиационной работы. Лицо, использующее гражданское воздушное судно для полетов в целях коммерческой гражданской авиации, является эксплуатантом коммерческой гражданской авиации. Поскольку коммерческая гражданская авиация является подвидом гражданской авиации (п.2 ст.21 ВК РФ), следовательно, государственное регулирование деятельности в области коммерческой гражданской авиации осуществляется уполномоченным органом в области гражданской авиации (ст.24 ВК РФ).

В соответствии с п.1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации [5] 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.

Порядок проведения обязательной сертификации юридических и физических лиц, выполняющих авиационные работы, установлен приказом Министерства транспорта РФ от 23.12.2009 г. №249 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к проведению обязательной сертификации физических лиц, юридических лиц, выполняющих авиационные работы. Порядок проведения сертификации».

До введения в действие приказа Минтранса России от 23.12.2009 г. №249 сертификация эксплуатантов, выполняющих авиационные работы, производилась в соответствии с приказом Минтранса России от 04.02.2003 г. №11 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации» (зарегистрирован в Минюсте России от 24.03.2003 г. №4314). Теперь же приказ Минтранса России от 04.02.2003 г. №11 устанавливает только, как следует из его нового названия, сертификационные требования к физическим и юридическим лицам, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Видимо Минтрансу России известны также и «некоммерческие воздушные перевозки», о чем ни в одном нормативном правовом акте Минтранса России, естественно, не упоминается. Однако рассмотрение данного вопроса не входит в настоящее исследование.

Более того, достаточно странным представляется отступление Минтрансом России от официальной терминологии Воздушного кодекса РФ. Пунктом 3 ст.61 ВК РФ в отечественное воздушное законодательство введено универсальное понятие эксплуатант, которое раскрывается через понятия гражданин или юридическое лицо. Следовательно, неиспользование, а тем более замена этого понятия на «физическое или юридическое лицо» представляется некорректным с точки зрения юридической техники.

3. Использование гражданского воздушного судна в качестве средства производства во всяком случае предполагает вступление эксплуатанта в имущественные отношения с другими участниками гражданского оборота и опосредуется гражданско-правовым договором. В том случае, если объектом договора являются действия (деятельность), требующие использования воздушного судна, то данный договор характеризуется как договор на выполнение авиационных работ. Стороны договора на выполнение авиационных работ самостоятельно выбирают договорную конструкцию, соответствующую виду авиационной работы, которую необходимо выполнить. Соответственно выбор сторонами договорной конструкции непосредственно зависит от природы объекта договора, то есть от конкретного вида действий (деятельности), которые (-ую) обязуется выполнить подрядчик с использованием воздушного судна.

Таким образом, под авиационными работами следует понимать один из способов использования воздушного судна в целях коммерческой гражданской авиации (в предпринимательских целях). Возмездность использования гражданской авиации является одним из квалифицирующих признаков, лежащих в основе деления гражданской авиации на подвиды (ст. 21 ВК РФ).

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 ГК РФ). Отсюда, осуществление воздушных перевозок и(или) выполнение авиационных работ составляет предмет коммерческой гражданской авиации, которая предполагает самостоятельную, осуществляемую на свой риск деятельность, направленную на систематическое получение прибыли лицом, зарегистрированным в качестве предпринимателя в установленном законом порядке.

Было бы ошибочно полагать, что к коммерческой гражданской авиации относится исключительно деятельность по осуществлению перевозок и (или) выполнению авиационных работ. Исходя из вышеприведенного определения предпринимательской (коммерческой) деятельности, эксплуатант (пилот), использующий воздушное судно в качестве средства производства, то есть для осуществления деятельности, направленной на систематическое получение прибыли, вне зависимости от вида деятельности, будет использовать воздушное судно в целях коммерческой гражданской авиации. Принимая во внимание вышеизложенное, и исключительно в научных целях, представляется допустимым использование понятия предпринимательская гражданская авиация как равнозначное понятию коммерческая гражданская авиация.

4. В п.1 ст.114 ВК РФ приводится примерный перечень сфер общественной деятельности, где возможны авиационные работы: в сельском хозяйстве, строительстве, для охраны окружающей среды, оказания медицинской помощи и других целей, перечень которых устанавливается уполномоченным органом в области гражданской авиации. Из буквального толкования п.1 ст.114 ВК РФ видно, что «другие цели» выполнения авиационных работ могут быть установлены только уполномоченным органом в области гражданской авиации, что противоречит таким принципам гражданского права как принцип дозвоительной направленности гражданско-правового регулирования и принцип свободы договора (пп. 1 и 2 ст.1 ГК РФ).

На сегодняшний день нет уполномоченного органа в области гражданской авиации, к компетенции которого относится установление перечня различного целевого назначения авиационных работ. Следовательно, дать исчерпывающий перечень конкретных видов деятельности, относящихся к авиационным работам, сегодня не представляется возможным. Более того, положение об отнесении установления перечня целей выполнения авиационных работ (читай, видов авиационных работ) к компетенции уполномоченного органа в области гражданской авиации *de lege ferenda* не должно существовать, поскольку является нарушением принципа свободы договора (п.2 ст.1, ст.421 ГК РФ).

До недавнего времени сохранял юридическую силу ведомственного нормативного правового акта приказ Федеральной службы воздушного транспорта России от 09.12.1999 г. №130 «О классификации работ по видам и их назначению», содержание которого не вполне корректно соотносилось с его названием. Так, в п.1 приказа от 09.12.1999 г. №130 впервые была введена дефиниция «транспортной работы», которая раскрывалась через понятие «перевозка».

В п. 2 приказа от 09.12.1999 г. №130 приводился перечень работ по применению авиации в отраслях экономики, где также несложно отметить слабый уровень юридической техники. Так, несмотря на то, что цитируемый приказ был принят в целях дальнейшего совершенствования классификации авиационных работ по видам и их назначению, в нем отсутствовал единый классификационный критерий перечня «работ», которые раскрывались через: «полеты» (пп.2.1-2.2., 2.9-2.11, 2.13); «обслуживание» (пп.2.4-2.6, 2.12); «производство» (п.2.7); «перегонка» (п.2.8); «перевозки» (п.2.14).

Более того, в п.2.15 приказа от 09.12.1999 г. №130 говорилось, что к работам по применению авиации в отраслях экономики относятся также прочие виды работ по договорам с предприятиями и организациями, оплачиваемые заказчиком. Данное положение позволяет говорить о том, что приведенный в приказе от 09.12.1999 г. №130 перечень видов авиационных работ

являлся открытым, а следовательно, стороны договора на выполнение авиационных работ могли согласовать любые иные работы, нежели, приводятся в цитируемом приказе, что согласуется с принципом свободы договора, а также с принципом дозвоительной направленности гражданско-правового регулирования (п.2 ст.1, ст.421 ГК РФ).

5. В п.2 ст.114 ВК РФ говорится, что общие правила выполнения авиационных работ и правила выполнения авиационных работ определенных видов устанавливаются Федеральными авиационными правилами. Под правилами выполнения авиационных работ (как общими, так и отдельных видов) следует понимать обязательные для сторон договора на выполнение авиационных работ правила поведения публично-правового характера. Однако, как представляется, установленная п.2 ст.114 ВК РФ норма изложена не совсем корректно с юридико-технической точки зрения. Речь в данном случае следует вести о правилах, устанавливающих порядок выполнения полетов при выполнении авиационных работ, что в целом соответствует предмету регулирования воздушного законодательства и воздушного кодекса в частности.

Так, в п.46 Федеральных правил использования воздушного пространства (далее – ФПИВП), утвержденных постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 г. №138, сказано, что использование воздушного пространства приграничной полосы при выполнении авиационных работ осуществляется при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения территориального органа Федеральной службы безопасности Российской Федерации. А в соответствии с п.49 ФПИВП, авиационные работы над населенными пунктами выполняются при наличии у пользователей воздушного пространства разрешения соответствующего органа местного самоуправления.

6. В п.3 ст.114 ВК РФ говорится, что органы законодательной и исполнительной власти субъектов Российской Федерации имеют право устанавливать условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение, связанные с экологическими особенностями соответствующей территории или с особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей. Согласование указанных условий и ограничений возлагается на заказчика авиационных работ.

Данная норма является бланкетной, поскольку отсылает к правопорядку, установленному на уровне органов государственной власти субъекта РФ. В то же время, установление условий выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение зависит от усмотрения компетентного органа государственной власти субъекта РФ. Однако для данного усмотрения недостаточно только одной воли органа законодательной или исполнительной власти субъекта РФ. Необходимо, чтобы установленные условия выполнения авиационных работ и ограничения на их выполнение были сопряжены с одним из (или с двумя одновременно) предусмотренных в п. 3 комментируемой статьи юридических фактов, а именно: экологическими особенностями соответствующей территории или особым режимом нахождения на этой территории транспортных средств и людей.

7. Ст. 115 ВК РФ «Договор на выполнение авиационных работ». Название договора не всегда правильно отражает суть имущественных отношений, которые стороны действительно имели в виду при выборе данной правовой конструкции. Иными словами, договор, который стороны выбрали для фиксации возникшего правоотношения, должен максимально точно соответствовать существу дел, предмету договора. Более того, условие о предмете договора во всяком случае является существенным при заключении любого договора (абз. 2 п.1 ст. 432 ГК РФ), а следовательно, стороны обязательно должны достигнуть соглашения по этому условию, иначе договор не будет считаться заключенным. Предмет договора на выполнение авиационных работ приводится в п.1 ст.115 ВК РФ.

8. Существенными условиями, кроме предмета договора, являются условия, которые названы в законе или иных правовых актах как существенные или необходимые для договоров данного вида (абз.2 п.1 ст.432 ГК РФ). По договору на выполнение авиационных работ подрядчик (эксплуатант) обязуется выполнить для заказчика авиационные работы в порядке, в сроки, в

объеме и на условиях, которые предусмотрены этим договором. Заказчик обязуется предоставить предусмотренный договором объем авиационных работ в установленные сроки и оплатить авиационные работы (п.1 ст.115 ВК РФ).

Нетрудно выделить следующие существенные условия договора на выполнение авиационных работ: порядок, срок, объем и условия выполнения авиационных работ.

В п.2 ст.115 ВК РФ говорится, что договором на выполнение авиационных работ должны быть также предусмотрены: порядок использования и поддержания в эксплуатационном состоянии аэродромов, посадочных площадок и их оборудования; создание необходимых жилищно-бытовых условий для отдыха членов экипажей воздушных судов; иные условия обеспечения выполнения авиационных работ исходя из их особенностей. Данные условия равно как и условие о предмете договора относятся к существенным, требуют обязательного согласования сторонами и отражения в договоре.

Цена договора на выполнение авиационных работ выражается через дефиницию «тариф». В п.3 ст.115 ВК РФ сказано, что тарифы на выполнение авиационных работ устанавливаются на основе договора. Таким образом, условие о цене также является существенным для договоров на выполнение авиационных работ.

9. Стороны договора на выполнение авиационных работ именуются – «подрядчик» и «заказчик», но из этого не следует, что договор на выполнение авиационных работ является договором подрядного типа. Напротив, понятие договора подряда в некоторых случаях может быть шире понятия договора на выполнение авиационных работ. Например, если для выполнения договора подряда будет использоваться воздушное судно по целевому назначению (для полетов), то данный договор будет характеризоваться как договор на выполнение авиационных работ. Но сами авиационные работы могут составлять только часть единого цикла подрядных работ.

Также не следует, что договор на выполнение авиационных работ является разновидностью договора подряда. Так, скажем, договор строительного подряда как специальный вид договора подряда в то же время может быть и договором на выполнение авиационных работ при наличии видообразующего признака – использование при производстве работ воздушного судна.

Приведенный ход рассуждений вполне применим и в том случае, когда договор на выполнение авиационных работ имеет правовую форму договора возмездного оказания услуг с присущими ему квалифицирующими признаками.

Договор на выполнение авиационных работ не является самостоятельной правовой конструкцией. Это определение является родовым для договоров как предусмотренных, так и не предусмотренных действующим гражданским законодательством, с учетом иных присущих договору на выполнение авиационных работ признаков.

10. Поскольку отношения, которые возникают между сторонами договора на выполнение авиационных работ, по своей природе являются имущественными, следовательно, они подлежат регулированию нормами гражданского права. Этим предопределяется круг источников права, которыми следует руководствоваться при ответе на поставленный вопрос о том, какие действия могут подпадать под понятие авиационных работ.

Основным нормативным правовым актом гражданского законодательства является Гражданский кодекс РФ. Нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему Кодексу (п.2 ст.3 ГК РФ).

К другим законам, регулирующим данные конкретные отношения, относится Воздушный кодекс РФ, где авиационным работам отводится отдельная глава XVI, которая, в свою очередь, состоит из двух статей – 114 «Авиационные работы» и 115 «Договор на выполнение авиационных работ».

11. С точки зрения гражданского права договор на выполнение авиационных работ независимо от выбранной сторонами правовой конструкции его закрепления во всяком случае будет являться консенсуальным, возмездным и взаимным договором. Консенсуальным договор является потому, что для его заключения необходимо и достаточно только согласование всех существенных условий договора (п.1 ст.432 ГК РФ).

О возмездной природе договора на выполнение авиационных работ говорит обязанность заказчика оплатить авиационные работы (п.1 ст.115 ВК РФ).

Взаимным или двухсторонне обязывающим признается договор, в котором права и обязанности есть у каждой из сторон договора.

ЛИТЕРАТУРА

1. Воздушный кодекс РФ: Федер. закон № 60-ФЗ от 19 марта 1997 г. (в действующей редакции).
2. Об утверждении Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов РФ: приказ Минтранса РФ от 02.07.2007 г. № 85 (ред. от 17.11.2009 г.) (зарегистрирован в Минюсте РФ от 17.09.2007 г. № 10142, п. 3).
3. Об утверждении Федеральных авиационных правил государственной регистрации государственных воздушных судов: приказ Минтранса РФ от 28.11.2002 г. № 460 (ред. от 16.03.2009) (зарегистрирован в Минюсте РФ от 20.03.2003 г. № 4293, п. 3).
4. О Министерстве промышленности и торговли РФ: постановление Правительства РФ от 05.06.2008 г. № 438 (в действующей редакции).
5. Об утверждении Положения о Министерстве транспорта РФ: постановление Правительства РФ от 30.07.2004 г. № 395 (в действующей редакции).

LEGAL REGIME OF AERIAL WORKS

Aksamentov O.I.

In article the short review of operating sources of the right devoted legal regulation to activity on performance of aerial works is resulted. The status of operator commercial civil aviation as the given activity assumes aircraft use in commercial the purposes is defined. The argument of is resulted that aviation works concern concept patrimonial, collective which covers various kinds of activity with use of the aircraft for flights. At the same time, the given activity reveals through such kinds of objects of the civil rights as civil-law work or civil-law service, and relations which arise concerning such activity, are characterized as civil law.

Key words: aerial works, aircraft, operator, contract for the fulfillment the aerial works, commercial civil aviation.

Сведения об авторе

Аксаментов Олег Игоревич, 1978 г.р., окончил Санкт-Петербургский государственный университет (2000), старший преподаватель, доцент кафедры транспортного права Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, автор 25 научных работ, область научных интересов – воздушное право, воздушное частное право, транспортное право, теория гражданского права.