

Рау А.Э., Юрьев С.С. О социальных основаниях научной разработки проблем оказания правовой помощи при повреждениях воздушных судов в аэропортах Российской Федерации// Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата, №1, 2010.

Начавшийся в конце прошлого века переход от плановой государственной экономики к так называемой «рыночной экономике», идеологической основой которой была теория «невидимой руки рынка», якобы способной эффективно регулировать общественные процессы, решив ряд проблем социалистического хозяйства, породил новые проблемы, вызванные частнокапиталистическим способом производства и распределения материальных благ. Это, в свою очередь, привело к возникновению новых сфер приложения сил адвокатов, специализирующихся на оказании юридической помощи предприятиям [1]. Одной из таких сфер является транспортная отрасль.

Развитие всех видов транспорта приобретает в современных условиях высокую значимость. Одним из наиболее перспективных является авиационный транспорт (прежде всего гражданская авиация). Способность доставить пассажиров и грузы практически в любую точку земного шара, экономические выгоды и преимущества воздушных перевозок превращают авиацию в основной вид транспорта, осуществляющий свою деятельность в широких масштабах.

Рост перевозок пассажиров авиакомпаниями Российской Федерации в 2008 г. увеличился на 11% по сравнению с 2007 г. и составил около 50,1 миллиона человек (заметим, однако, что около 50% пассажиров перевезено российскими авиакомпаниями на воздушных судах иностранного производства).

При этом постоянной задачей в области авиации является обеспечение безопасности движения, в том числе при маневрировании воздушных судов на поверхности аэродромов. Вместе с тем, ежегодно на аэродромах и в аэропортах гражданской авиации России повреждается значительное количество воздушных судов гражданской авиации. По данным Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, в 2006 г. было зафиксировано 105 таких случаев, в 2007 г. – 87, за первое полугодие 2008 г. – 24 случая. Жизнь подтверждает правоту ученых, на основе анализа объективных фактов указывающих на смену ряда научных парадигм, непосредственно затрагивающих юриспруденцию. Как отмечает член-корреспондент РАН, доктор юридических наук Г.В. Мальцев, прежде всего радикально изменяются фундаментальные научные понятия «порядка» и «организованности», пронизывающие всю архитектуру права, так как согласно теории организации сложных и сверхсложных динамических систем (синергетике), порядок и беспорядок (хаос) являются периодически сменяющимися друг друга фазами единого процесса развития [2]. Для нас в этой парадигме важен тот, пусть и утилитарный, вывод, что любые действия законодателя и правоприменителя, направленные на недопущение авиационных происшествий (равно как и на недопущение правонарушений в целом), могут серьезно ограничить, но не исключить абсолютно указанные негативные явления. Иллюстрацией этого вывода может быть, в частности, широко применяемая при информации об авиакатастрофах ссылка на так называемый «человеческий фактор» как вполне исчерпывающее, хотя и малопонятное объяснение сложных процессов. В этой связи следует отметить социальную обусловленность научной разработки проблем оказания правовой помощи по делам, связанным с повреждением воздушных судов на земле (на аэродромах и в аэропортах).

Существенно, что научный анализ и исследование указанных вопросов представляется необходимым на современном этапе не только для сугубо научных целей, но и для формирования юридической практики – например, в соответствии с налоговым законодательством суммы возмещения причиненного ущерба можно включать в состав расходов предприятия только в том случае, если они уплачены на основании решения суда.

Более того, следует констатировать даже не недостаточность (как это обычно бывает), а полное отсутствие исследований адвокатской деятельности по оказанию доверителю квалифицированной юридической помощи по делам, связанным с повреждением воздушных судов гражданской авиации России на аэродромах и в аэропортах (на земле).

Конечно, понятны сложности, вызванные как спецификой общественных отношений на транспорте, так и неудовлетворительным состоянием правового регулирования авиационной отрасли. Главным национальным актом законодательства в данной сфере является Воздушный кодекс Российской Федерации (ВК РФ), устанавливающий (как указано в его преамбуле) правовые основы использования воздушного пространства и деятельности в области авиации. Однако единый понятийный аппарат авиационного законодательства отсутствует. В соответствии с ВК РФ использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения. Но ни ВК РФ,

ни Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации и иные нормативные акты не содержат толкования понятия «безопасность воздушного движения». В соответствии с подпунктом 3 пункта 2 указанных Правил «безопасность использования воздушного пространства» определяется как «комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам». По главе 1 («Термины и определения») Наставления по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85), действовавшего в российской авиации более 20 лет, безопасность полетов – комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы для жизни и здоровья людей. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2008 г. №641-р утверждена государственная программа обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации; во введении сказано, что безопасность полетов воздушных судов гражданской авиации представляет собой состояние авиационной транспортной системы, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска. «Понятийный хаос» вызывает резкую критику авиационных специалистов и правоведов, которые справедливо признают нынешнее состояние правового регулирования авиационной отрасли в России неудовлетворительным.[3] Вместе с тем, указанные обстоятельства предопределяют необходимость и усиливают теоретическую и практическую значимость научной разработки методики деятельности адвоката по указанной категории дел.

ССЫЛКИ

- [1]. По данному вопросу см.: Мирзоев Г.Б. Юридическая защита предпринимательства в России. Историко-правовой анализ. – М.: Закон и право, ЮНИТИ, 1997; Юрьев С.С. «Бизнес-адвокатура». Оказание квалифицированной юридической помощи организациям в условиях глобализации и укрепления российской государственности. В кн.: Адвокатская деятельность и адвокатура в России. Часть 2. Особенная часть, специализация: учебник. – М.: Эксмо, 2007, С. 741-777, и др.
- [2]. См.: Мальцев Г.В. Социальные основания права. – М.: Норма, 2007, С. 85 и сл.
- [3]. По данной проблеме см., напр.: Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. О концепции совершенствования российского воздушного кодекса// Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия «Воздушное право» – М.: МГТУ ГА, 2009, №144 (7), С. 5 и сл.; Евкин В.И., Мнишко В.В., Юрьев С.С. О некоторых вопросах законодательного регулирования аэронавигационного обслуживания // Научный вестник МГТУ ГА №144 (7), С. 17; Рау А.Э. К вопросу об установлении юридически значимых оснований классификации летательных аппаратов в качестве гражданских воздушных судов// Научный вестник Московского государственного технического университета гражданской авиации. Серия «Воздушное право» – М.: МГТУ ГА, 2009, №144 (7), С. 37-41.