

УДК 347.82.01

ВОЗДУШНОЕ ПРАВО КАК ПОДОТРАСЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА (ТЕОРЕТИЧЕСКИЙ АСПЕКТ)

М.Ю. ЛЕБЕДЕВА, А.Ю. ПИДЖАКОВ

Определяется место воздушного права в транспортном праве России. Рассматриваются понятие и сущность воздушного и транспортного права. Анализируются концепции транспортного права.

Ключевые слова: воздушное право, транспортное право, комплексные отрасли, подотрасль, транспортные отношения.

Впервые о понятии и значении воздушного права высказывался М.М. Волков в научной литературе в 1970-х гг.

Понятие «воздушное право» им сформулировано как «совокупность правовых норм, устанавливающих порядок использования воздушного пространства и деятельность гражданской авиации... в целях охраны интересов государства, обеспечения безопасности полетов и удовлетворения потребностей народного хозяйства ... и граждан в воздушных передвижениях и других применениях авиации»¹.

Предмет 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, не подлежащих государственной регистрации.

Наука воздушного права носит «межотраслевой» характер.

Отдельные стороны исследуемых в ней проблем находят свое отражение в других отраслях юридических наук и, прежде всего, в административном и гражданском праве. Проблема перевозок исследуется в гражданском праве. Вопросы управления гражданской авиацией, порядок наложения административных штрафов за нарушение действующих на воздушном транспорте правил и т.д. рассматриваются административным правом. Вопросы отвода земель для нужд гражданской авиации относятся к земельному праву.

Однако это вовсе не означает, что воздушное право состоит из отдельных институтов или их частей, взятых из различных отраслей права. Такой упрощенческий подход может привести к ошибочным выводам.

Во-первых, не все институты воздушного права в одинаковой степени анализируются в той или иной отрасли права.

Во-вторых, многие проблемы в силу ряда причин не исследуются вообще или исследуются не достаточно глубоко.

В-третьих, специалисты различных отраслей права нередко объективно лишены возможности комплексно исследовать ту или иную область воздушного права.

В любом случае воздушное право входит как составляющая часть в транспортное право, диалектически связанное с другими отраслями права, опирается на достижения в области правовых наук.

¹ Волков М.М. Предмет и система советского воздушного права. - Л., 1974. - С. 7.

Но и в вопросе о понятии и месте самого транспортного права в системе российского права до настоящего момента не утихают споры между цивилистами, а также представителями иных направлений российской правовой науки.

Диапазон высказываемых предложений по этому поводу достаточно широк. Одни предлагают признать транспортное право самостоятельной правовой отраслью с выделением отдельных подотраслей; другие настаивают на существовании комплексных отраслей права; третьи считают, что в данном случае следует вести речь о комплексном законодательстве.

Для начала сформулируем понятие системы российского права как внутреннего соединения взаимосвязанных и взаимодействующих между собой правовых общностей, основу которых составляет Конституция и которые функционально направлены на регулирование общественных отношений во всех сферах жизнедеятельности общества и государства².

Система права, равно как и любая другая система, характеризуется наличием строго определенной структуры, внутренней организации и элементов, связанных между собой устойчивыми связями. Принято считать, что система права отражает объективно существующую внутреннюю структуру права, которая сложилась исторически и определяется характером регулируемых общественных отношений. В структуре российского права принято выделять следующие правовые образования: отрасли права, правовые институты и правовые нормы. Самым крупным элементом системы права является отрасль права, которая характеризуется двумя основными критериями, позволяющими разграничить ее с другими правовыми отраслями: предметом и методом правового регулирования.

Как известно, предмет показывает, какие общественные отношения регулирует данная отрасль права, а метод какими способами, средствами, приемами регламентируются данные общественные отношения. Общественные отношения в рамках одной отрасли права должны обладать предметным единством, устойчивостью и повторяемостью. Они всегда объективны, и задача государства и общества состоит в придании им соответствующей правовой формы.

Предмету той или иной отрасли права не может быть противопоставлен метод правового регулирования. На это обращает внимание С.С. Алексеев: «Метод - это не нечто внешнее к праву, а само содержание правового регулирования, рассматриваемое под углом зрения юридических признаков. Ведь мы выделяем определенный вид общественных отношений в качестве самостоятельного предмета права потому, что эти отношения по своей объективной природе требуют специфической формы правового регулирования»³.

В свою очередь, С.С. Алексеев выделяет базовые, профилирующие отрасли: конституционное, гражданское, административное, уголовное, гражданско-процессуальное, административно-процессуальное и уголовно-процессуальное право. К специальным отраслям он отнес трудовое, земельное, финансовое, семейное, уголовно-исполнительное право и право социального обеспечения.

Кроме того, по мнению С.С. Алексеева, существуют и комплексные отрасли, соединяющие институты различных правовых отраслей. К числу таковых он относит и транспортное право.

В транспортном праве выделяют также подотрасли, исходя из деления транспорта на виды. Например, Н.В. Мишина называет предметом железнодорожного права качественно однородную и относительно самостоятельную группу взаимосвязанных общественных отношений между железнодорожными организациями, предприятиями и их клиентами, направленных на организацию и осуществление перевозочного процесса на железнодорожном транспорте и оказание услуг по использованию его инфраструктуры⁴.

² Мозолин В.П. Современная доктрина и гражданское законодательство. - М.: ЗАО «Юстицинформ», 2008. - С. 19.

³ Алексеев С.С. Предмет советского гражданского права и метод гражданско-правового регулирования // Антология уральской цивилистики: 1925-1989: сб. ст. - М.: Статут, 2001. - С. 10.

⁴ Мишина Н.В. Железнодорожное право как подотрасль транспортного права: постановка проблемы // Транспортное право. - 2008. - № 2. - С. 6-9.

Представители морского транспорта в более категоричной форме утверждают, что морское право является самостоятельной отраслью права, содержание которой определяется отношениями, складывающимися на морском транспорте и в торговом мореплавании⁵.

Ряд правоведов относит транспортное право к комплексным правовым отраслям⁶. С предложениями о конструировании комплексных отраслей права категорически не согласен В.А. Тархов. По его мнению, понятие комплексной отрасли является терминологическим недоразумением⁷.

В целом, в юридической науке различают несколько подходов к определению круга отношений, именуемых как «транспортные отношения» и составляющих предмет транспортного права.

Преобладающей является концепция, что предметом транспортного права являются общественные отношения, связанные с транспортировкой грузов, пассажиров и багажа и возникающие у транспортных организаций и индивидуальных перевозчиков с клиентурой, а также между самими перевозчиками как одного, так и разных видов транспорта при осуществлении перевозочного процесса. Большую часть этих общественных отношений составляют отношения из перевозки грузов, пассажиров и их багажа, грузобагажа. Перемещение этих объектов представляет собой перевозку железнодорожным, морским, внутренневодным, воздушным, автомобильным и иным городским наземным электрическим транспортом. К иным общественным отношениям, регулируемым нормами транспортного права, должны быть причислены общественные отношения, не связанные с перевозкой или связанные, но не выражающиеся в перемещении объектов.

Другая концепция основывается на утверждении, что «транспортными отношениями являются все общественные отношения, связанные с функционированием транспортного комплекса»⁸, в связи с чем к транспортным относят отношения по договору перевозки и иным гражданско-правовым договорам, отношения, складывающиеся в процессе государственного регулирования управления транспортом, контроля и надзора за соответствующей транспортной деятельностью. Данный подход представляется нам наиболее обоснованным, поскольку отражает комплексный характер транспортного права. Однако и он встречает сопротивление. Так, И.А. Стрельникова отмечает: «С нашей точки зрения он представляется несколько спорным. Механическое соединение нескольких групп разноотраслевых общественных отношений в предмете транспортного права не вызывает автоматического преобразования гражданско-правовых, административно-правовых и иных общественных отношений в специфические транспортные отношения. Они по-прежнему сохраняют свою отраслевую принадлежность. Следовательно, в этом смысле их неверно именовать собственно транспортными»⁹.

В последнее время делаются попытки обоснования существования комплексных правовых отраслей с точки зрения межотраслевых связей.

Так, М.Ю. Чельшев, который разработал основы учения о межотраслевых правовых связях гражданского права, отмечает существование комплексных правовых отраслей в системе права наряду с базовыми ("материнскими") правовыми отраслями, а соответствующие комплексные отрасли законодательства, по его мнению, представляют собой определенный источник (или один из них) права¹⁰. К комплексным отраслям автор относит и транспортное право, отмечая

⁵ Жудро А.К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. - М., 1953.

⁶ Райхер В.К. Общественно-исторические типы страхования. - М.; Л.: Изд-во АН СССР, 1947. - С. 190, 194; Егиазаров В.А. Транспортное право: учебник. - 6-е изд., перераб. и доп. - М.: ЗАО Юстицинформ, 2008. - С. 7.

⁷ Тархов В.А. Гражданское право. - М.: Изд. группа Юрист, 2007. - С. 35.

⁸ Бобылев А.И. Место транспортного права в системе российского права // Транспортное право. - 2005. - № 1. - С. 10.

⁹ Стрельникова И.А. Актуальные проблемы транспортного права России на современном этапе его развития (теоретический аспект). Проблемы гражданского и трудового права // Современное право. - № 11. - 2011.

¹⁰ Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. - Казань: Изд-во Казан. гос. ун-та, 2008. - С. 155.

его предметное единство - отношения по организации транспортного (перевозочного) процесса и дифференциацию отношений (например, по видам транспорта)¹¹.

На взгляд С.Ю. Морозова, «нет оснований признавать транспортное право ни самостоятельной, ни комплексной отраслью права. К самостоятельным правовым отраслям транспортное право не может быть отнесено по той причине, что в данном случае нельзя однозначно определить ни предмет, ни метод правового регулирования. В различных сочетаниях предлагается включать в предмет транспортного права целый ряд разнородных по своей правовой природе общественных отношений, среди которых имущественные, властно-организационные, трудовые, финансовые, земельные отношения»¹².

Продолжая отстаивание своей концепции на понятие «транспортное право», С.Ю. Морозов отмечает, «что ни о какой однородности общественных отношений в транспортной сфере не может быть и речи. Можно ли считать однородными по своей природе отношения по лицензированию транспортной деятельности и по перевозке? Очевидно, что нет. Причем круг общественных отношений, относимых к транспортному праву, определяется каждый раз по субъективному усмотрению того или иного лица, рассматривающего данную проблематику. Например, одни авторы включают трудовые отношения в транспортных организациях в предмет транспортного права, а другие нет. Некоторые делают акцент на оказании услуг в сфере перевозочной деятельности, при этом совершенно не затрагивая организационных отношений. Кроме того, каждому виду общественных отношений, охватываемых транспортным правом, соответствует свой метод правового регулирования, позволяющий определить:

- правовое положение участников регулируемых отношений;
- порядок возникновения субъективных прав и обязанностей;
- средства их обеспечения;
- характер санкций»¹³.

Таким образом, с точки зрения принципов построения российской системы права, транспортное право не является самостоятельной отраслью (как, например, государственное, административное, гражданское, трудовое и т.д.) именно, потому, что отсутствие однородных общественных отношений в предмете транспортного права и единого метода правового регулирования не дают оснований для закрепления за транспортным правом в целом статуса самостоятельной отрасли права.

Транспортное право сочетает в себе как частно-правовые, так и публично-правовые правила и конструкции и является комплексным правовым образованием в том смысле, что нормы, в него входящие, не связаны единым методом и механизмом правового регулирования.

Транспортное право не является самостоятельной отраслью права, а представляет собой комплексную отрасль законодательства, сочетающую в себе нормы нескольких отраслей права, которые регулируют различные по своему видовому содержанию общественные отношения, составляющие относительную сферу транспортной жизнедеятельности.

Помимо общего правового регулирования транспортные отношения регулируются транспортными уставами и кодексами. В этой связи С.С. Алексеев правильно отмечает, что комплексные образования обособляются не в любых нормативных юридических актах, а главным образом в актах кодифицированных.¹⁴

Транспортное право, как отрасль законодательства, само подвергается известной систематизации (дифференциации), причем его система одновременно входит в общую систему права.

¹¹ Чельшев М.Ю. Основы учения о межотраслевых связях гражданского права. - Казань: Изд-во Казан. гос. ун-та, 2008. - С. 161-163.

¹² Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - Серия: Магистр. - С. 21.

¹³ Морозов С.Ю. Транспортное право: учеб. пособие. - М.: Издательство Юрайт, 2012. - Серия: Магистр. - С. 22-24.

¹⁴ Алексеев С.С. Предмет советского гражданского права и метод гражданско-правового регулирования // Антология уральской цивилистики: 1925-1989: сб. ст. - М.: Статут, 2001. - С. 161-163.

Базу такой дифференциации составляет выделение основных, общих для всей отрасли положений общей части.

Общая часть транспортного права включает основные положения о понятии, возникновении, осуществлении и защите прав и ответственности, субъектах и объектах транспортного оборота, правовом регулировании транспортных пространств, а также о сроках и некоторые другие правила общего порядка, применимые ко всем транспортным правоотношениям. Она имеет важное системообразующее, теоретико-познавательное и вместе с тем практическое, правоприменительное значение, ибо составляющие ее правила так или иначе учитываются при применении всех других норм.

С этой точки зрения можно сказать, что все остальные нормы составляют особенную часть транспортного права. Но это понятие применительно к транспортному праву обычно не используется, ибо многообразие составляющих его норм столь велико, что неизбежно требует дальнейшей развернутой дифференциации.

Итак, транспортное право делится на подотрасли наиболее крупные группировки норм, регулирующих однородные группы отношений и имеющих свои общие положения.

Среди подотраслей транспортного права особняком стоит воздушное право, как совокупность правовых норм, регламентирующих деятельность системы воздушного транспорта, обеспечивающих условия эксплуатации авиационной техники, аэронавигационного обслуживания полетов над государственной территорией и за ее пределами.

Можно предложить рассматривать воздушное право как особую *подсистему* транспортного права, направленную на обеспечение охраны интересов государства, безопасности полетов и выполнение воздушных перевозок в воздушном пространстве.

ЛИТЕРАТУРА

1. Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю. Современные проблемы транспортного права: монография // СПб., ГАСУ, 2013.
2. Лебедева М.Ю., Маслаков В.П., Пиджаков А.Ю. Институциональные аспекты регулирования рыночных отношений в авиакомпаниях России: монография (электронный ресурс) ISBN 78-5-906223036, Киров, МЦНИП, 2013.
3. Пиджаков А.Ю., Лебедева М.Ю. Воздушный транспорт СССР в довоенные годы // Научный Вестник МГТУ ГА. - 2011. - № 170 (8).

THE AIR LAW AS THE SUB-SECTOR OF THE TRANSPORT LAW (THEORETICAL ASPECT)

Lebedeva M.J., Pidzakov A.J.

The place of air transport law is determined in transport law of Russia in this article. The concept and essence of air and transport law is observed in this memoir. The concept of transport law is also analyzing in the article.

Key words: air transport law, transport law, branch of law, sub law, transport relations.

Сведения об авторах

Лебедева Марина Юрьевна, окончила Ленинградский государственный университет (1983), кандидат юридических наук, доцент, заведующая кафедрой транспортного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, эксперт ЕС по проблемам гражданской авиации, автор более 120 научных работ, область научных интересов - правовые проблемы воздушного транспорта.

Пиджаков Александр Юрьевич, 1955 г.р., окончил Ленинградский государственный университет (1980), Академию гражданской авиации (2000), доктор исторических наук, доктор юридических наук, заведующий кафедрой международного права Санкт-Петербургского университета гражданской авиации, автор более 320 научных работ, область научных интересов - историко-правовые и международные проблемы гражданской авиации.