

ИСТОРИЧЕСКИЕ ЭТАПЫ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОПРОСОВ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ВОЗДУШНЫХ ПОЛЕТОВ

И. В. Гринев

*соискатель кафедры теории и истории государства и права юридического факультета Белорусского государственного университета,
Белорусский государственный университет,
ул. Ленинградская, 8, 220030, г. Минск, Республика Беларусь,
givru922@mail.ru*

Рассматриваются проблемные вопросы обеспечения безопасности воздушных полетов, подчеркнута важность нормативного регулирования в данной сфере и необходимость создания его единых механизмов. Особое внимание уделено выявлению основных этапов нормативного регулирования обеспечения безопасности полетов.

Ключевые слова: Безопасность воздушных полетов; нормативное регулирование; этапы нормативного регулирования.

HISTORICAL STAGES OF FORMATION AND DEVELOPMENT OF LEGAL REGULATION OF AIR SAFETY ISSUES

I. V. Grinev

*post-graduate student of the Department of Theory and History of State and Law of the Law Faculty of the Belarusian State University,
Belarusian State University, 8, Leningradskaya Str., 220030, Minsk, Republic of Belarus,
givru922@mail.ru*

The problematic issues of ensuring the safety of air flights are considered, the importance of regulatory regulation in this area and the need to create its unified mechanisms are emphasized. Special attention is paid to the identification of the main stages of regulatory regulation of flight safety.

Keywords: Safety of air flights; regulatory regulation; stages of regulatory regulation.

С появлением первых летательных аппаратов возникла проблема обеспечения безопасности воздушных полетов, которая в дальнейшем исследовалась в основном теми прикладными науками, которые изучали законы и закономерности возникновения, развития и парирования особых (нештатных) ситуаций, возникающих при эксплуатации воздушного транспорта. Так, основу становления и развития обеспечения безопасности полетов создавали положения таких наук как аэродинамика, системотехника, теория надежности сложных систем, общая инженерная и авиационная психология, эргономика, общая и авиационная педагогика, математическая статистика (включая и теорию вероятностей) и др. Кроме того, важной эмпирической основой развития вопросов обеспечения безопасности полетов служили результаты анализа реальных авиационных происшествий, инцидентов и вызвавших их причин.

Таким образом, длительный период основным предметом научного исследования в вопросах безопасности полетов являлось состояние и функционирование авиационной системы в целом или отдельных ее структурных элементов, каждый из которых оказывал влияние на безопасность полетов, их взаимодействие или взаимовлияние в условиях возникновения и развития особых (нештатных) ситуаций.

При этом все большее значение, как отмечают ученые, стала приобретать нормативное регулирование многих вопросов в сфере обеспечения безопасности полетов. Особо важное место в нормативном регулировании занимали и занимают

технические нормы, которые используются для регулирования поведения человека в его отношениях с природой и техникой, указывая, как человек должен обращаться с орудиями труда, механизмами, реагировать на воздействие сил природы. Технические нормы представляют собой разработанные на основе знания законов техники и технологии правила работы с техническими и природными объектами. В силу своей значимости часть из них находит закрепление в законодательстве — это технические условия, различные ГОСТы, нормы и правила пожарной безопасности, классы опасности отходов производства и потребления, правила безопасности движения транспортных средств и т. д.

Именно появление в нормативных правовых актах предписаний, имеющих технический характер, поставило перед правоведами проблему изучения природы таких норм. Сравнительно недавно рядом ученых было высказано мнение о возможности существования юридических норм с техническим содержанием, которые в юридической науке получили название "техничко-юридических норм" (А. Ф. Черданцев) [1], хотя в отдельных источниках они именуется как "юридико-технические" (А. Б. Венгеров) [2]. Такие нормы, регулирующие отношения типа «человек-машина», «человек-природа», в основном действуют в материально-производственной и управленческой сферах. Например: правила противопожарной безопасности, правила эксплуатации всех видов транспорта, в том числе воздушного и др.

Рассматривая вопросы обеспечения безопасности полетов, следует подчеркнуть, что они весьма многоаспектны, иногда противоречивы и в большинстве носят проблемный характер. При этом следует иметь в виду, что на сегодняшний день невозможно создать абсолютно безопасное воздушное судно и риск авиационного происшествия все рано будет иметь место [3, с. 18-19].

В связи с этим решение задач обеспечения безопасности полетов должно осуществляться на строго научной основе. Именно с этой целью необходимо изучение предыдущего исторического опыта воздействия права и его норм на обеспечение безопасности воздушных полетов.

Анализируя историческое развитие правового регулирования обеспечения безопасности полетов, прежде всего следует выделить ряд его важнейших этапов.

Так, на наш взгляд, первый этап - это период с 1903 по 1921 годы, когда имела место самостоятельная государственная практика правового регулирования, основанная на нормах действующего в каждом государстве административного законодательства относительно в целом государственной и общественной безопасности с необходимым привлечением к ответственности правонарушителей, а также появление первичной кодификации норм воздушного законодательства.

Второй этап (1921-1961 гг.) характеризовался появлением первых воздушных кодексов и дальнейшей специализацией воздушного законодательства (конкретизации нормативных предписаний) путем принятия правовых норм в развитие общих предписаний воздушного кодекса.

Третьему этапу (1961-1970 гг.) было свойственно расширение сферы правового регулирования и повышение его статуса (до уровня законов) путем введения в воздушные кодексы ряда статей, регулирующих новые сферы авиационной деятельности.

На четвертом этапе (1970-1997 гг.) в связи с принятием Глобального плана развития авиации ИКАО и Глобального плана (обеспечения) безопасности полетов ИКАО происходит имплементация и гармонизация национального законодательства с международным воздушным законодательством.

Пятому этапу (1997 г. – по настоящее время) в связи с наличием различного уровня развития авиации в государствах, входящих в Международную организацию гражданской авиации, характерно появление концептуально-правовых основ регулирования обеспечения безопасности полетов, основанных на постоянно-

развивающихся стандартах безопасности и призванных соответствовать развивающемуся представлению пассажиров и компетентных лиц (авиационного сообщества) о приемлемом уровне безопасности полетов.

На последних двух этапах особое значение приобретает регионально-правовое регулирование, основанное на индивидуальном уровне и скорости развития правового регулирования авиационной сферы в регионе и учитывающее требования Стандартов и Рекомендуемой практики с учетом их развития, основанных на концептуальных требованиях Глобального плана обеспечения безопасности полетов. В СНГ такой региональной организацией является МАК (Межгосударственный авиационный комитет, штаб-квартира которого находится в Москве).

Отдельное место среди этих этапов занимают чрезвычайные периоды (Вторая мировая война, региональные войны (Корея, Афганистан и др.), когда правовое регулирование осуществлялась в условиях военного времени и когда технические лаборатории и конструкторские бюро были максимально приближены к авиационному производству и ремонтным мастерским прифронтовой зоны, а работники авиационной промышленности, авиационные механики и другие лица, причастные к этому, руководствовались в своих действиях последними, еще не опробованными приемами и методами ремонта авиационной техники и др.

В этот период нормативные требования регламентация безопасности полетов часто не выполнялись и не действовали, а многие упущения в обеспечении безопасности полетов были списаны на военное время, что не содействовало эффективному выявлению, выработки мероприятий предотвращения опасных факторов и реализации этих мероприятий, для предотвращения (снижения уровня) аварийности. В связи с этим следует подчеркнуть, что вопросу обеспечения безопасности полетов и его правового регулирования в военное время, являющемуся отдельной исследовательской темой, ученые почти не уделяли должного внимания.

В целом выполнение задач обеспечения безопасности полетов, в том числе в части его нормативного регулирования, должно осуществляться на строго научной основе. Требуют научного исследования многие вопросы, касающиеся обеспечения безопасности полетов. Так, на наш взгляд, необходимо теоретическое обоснование создание единых механизмов правового регулирования и их единообразного применения, определение места правового института безопасности полетов в системе права, выработка единообразного терминологического аппарата и т. д. Дальнейшие научные изыскания в этой области в значительной мере будут содействовать обеспечению безопасности полетов.

Библиографические ссылки

1. Черданцев А. Ф. Понятие технико-юридических норм и их роль в формировании общественных отношений / А. Ф. Черданцев // Советское государство и право. 1964. № 7. С. 134-138.
2. Венгеров А. Б. Право и информация в условиях автоматизации управления. (Теоретические вопросы) / А. Б. Венгеров. М. : Юридическая литература. 1978. 208 с.
3. Гринев И. В. Концептуальные основы безопасности полетов и деятельности по установлению причин авиационных происшествий / И. В. Гринев // Сборник докладов пятой научно-практической конференция по воздушному праву, 16 октября 2015 года, Санкт Петербург. / Университет ГА. СПб. :УГА, 2015 С. 18-23.