

Перетерский Иван Сергеевич

Воздушное право

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 32
ББК 66
И17

И17 **Иван Сергеевич П.**
Воздушное право / Перетерский Иван Сергеевич – М.: Книга по Требованию, 2023. –
143 с.

ISBN 978-5-521-27667-7

ISBN 978-5-521-27667-7

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2023

© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2023

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

ВВЕДЕНИЕ.

§ 1. Понятие воздушного права.

Предметом возд. права является изучение правовых норм, касающихся использования возд. пространства для человеческих потребностей. •

Потребности эти являются многообразными. Воздух обуславливает существование всякого органического процесса; он необходим нам для дыхания и потому он есть основное условие человеческой жизни и человеческой деятельности; через посредство воздушного пространства распространяются звук, обоняемые газы; наконец, в новое время воздушное пространство является ареной для передвижения при помощи воздушных судов; оно же служит для передачи сообщений с помощью радиотелеграфа и радиотелефона.

Все эти разнообразные проявления человеческой деятельности имеют между собою некоторый общий признак. Последний заключается в том, что при юридическом рассмотрении всякого случая использования воздушного пространства возникает один и тот же вопрос — вопрос о праве на воздушное пространство.

Какие и кому принадлежат права на воздушное пространство, каков объем этих прав—этот вопрос лежит и в основании известного еще римскому праву требования, предъявляемого владельцем земли к своему соседу—владельцу мастерской о невыпуске на его участок зловонного дыма, и в притязании государства, чтобы два других государства, им разделенные, не сносились шифрованными радиотелеграммами через воздушное пространство, лежащее над территорией этого государства.

Поэтому воздушное право есть область юриспруденции, изучающая право на воздушное пространство и определяющая пределы дозволенного использования этого пространства.

Планомерной разработке вопросы воздушного права стали подвергаться в конце прошлого и начале нынешнего столетий: 1) в связи с развитием фабрично-заводской гигиены (когда появился и самый термин воздушное право, *Luftrecht*), 2) особенно в связи с развитием авиации. В настоящее время эта отрасль

юриспруденции уже обрисовалась в своих основных чертах, и появилась возможность говорить о системе воздушного права.

Основным вопросом, как уже было отмечено, является вопрос о праве на воздушное пространство.

Специальными вопросами возд. права является рассмотрение отдельных видов использования возд. пространства. Из них представляет особое значение использование воздушного пространства для воздушных сообщений. Последняя отрасль разделяется на два отдела: 1) право радиотелеграфа и радиотелефона, и 2) право воздушных передвижений.

Право воздушных передвижений имеет в современной жизни особое практическое значение и подвергалось наиболее тщательной разработке. В связи с этим право воздушных передвижений весьма часто—хотя и не точно—называется воздушным правом.

Настоящая работа посвящена рассмотрению юридических вопросов, возникающих в связи с возд. передвижением. Однако, по соображениям практического удобства (и в виду необходимости рассмотрения в настоящем курсе и некоторых основных проблем воздушного права в собственном смысле этого слова)—мы удерживаем в качестве общего названия термин „воздушное право“.

Имеются ли основания признавать воздушное право самостоятельной отраслью правоведения?

Вопреки мнению некоторых наиболее горячих адептов воздушного права, последнее не является особой юридической дисциплиной. Но это еще не означает ненужности и неправильности самостоятельного изучения воздушного права.

Помимо того, что значение воздушного права является необходимым для всех работников по самым разнообразным отраслям применения воздушного флота, следует, с чисто теоретической стороны, отметить, что в юриспруденции, наряду с отдельными юридическими науками, издавна имеются самостоятельные и обособленные объекты изучения: трудовое право, авторское право и т. п. Воздушное право занимает то же положение: в него входят элементы различных юридических дисциплин; права государственного, международного, частного, уголовного, финансового. Но воздушное право не есть сборник беспорядочно нагроможденных сведений, случайно надерганных из разных юридических дисциплин. Элементы воздушного права имеют внутреннее единство, и в этом коренится законность существования воздушного права в качестве самостоятельного и единого объекта научного изучения. Кроме того, на необходимость самостоятельного существования воздушного права указывают еще следующие основания:

1. До тех пор, пока элементы воздушного права являются рассеянными между отдельными юридическими дисциплинами, не представляются обеспеченными ни единство метода в изучении этих элементов, ни единообразие выводов, и в этом случае самые основные проблемы,—о существе права на воздушное пространство и т. п.,—изучаются случайно и неполно.

2. Во многих своих элементах воздушное право находится в ближайшей связи с техникой воздушных передвижений. Если нет этой связи, то, в виду быстрого прогресса авиации, многие выводы оказываются безжизненными и устаревшими. Связь воздушного права с техникой, в целях экономии сил, требует обособленного изучения воздушного права.

§ 2. История развития воздушного права.

1. Деятельность частных лиц и учреждений.

Выявление норм, определяющих условия и порядок возд. передвижения, совершается посредством двух сил: а) деятельности государства и его органов (законодательства, международные соглашения, административные распоряжения, судебная практика), б) творчества отдельных лиц. Эти две, формально раз'единенные, силы находятся друг с другом в глубокой внутренней связи. С одной стороны, выводы науки права весьма часто обуславливают содержание вновь издаваемых актов. С другой же стороны, содержание законодательных актов дает науке права материал для догматической разработки соответственных вопросов и для теоретических построений. В законодательстве лежит залог прогресса науки права, в науке права лежит залог прогресса законодательства.

Однако, значение этих двух сил в истории развития возд. права не одинаково. В течение первого периода этой истории (до войны 1914 г.), решающее влияние на это законодательство, имело не законодательство, а наука права.

В самом начале XX ст. (в 1900—1902 гг.), в то время, когда законодательства по воздушному праву вовсе не было, за отсутствием потребности,—смелый теоретический ум (французский ученый Поль Фошиль), в предвидении будущего и почерпая материал для своих конструкций не из фактов действительной жизни, но лишь из веры и грядущее социальное значение воздушных передвижений,—наметил едва ли не все основные проблемы воздушного права и дал их посильное разрешение (и до настоящего времени многие воззрения П. Фошиля являются господствующими в науке воздушного права и законодательствах). Дальнейшее развитие представляет ту же картину. Первые законодательные акты появились уже после того, как соответственные вопросы были подробно разработаны отдельными

представителями доктрины и учеными обществами. Большую роль в этом процессе сыграло и то обстоятельство, что аэро-клубы различных стран—учреждения, сыгравшие огромную роль в деле развития воздушных передвижений—обратили серьезное внимание на регулирование воздушных передвижений (т.-е. на воздушное право), издали некоторые распоряжения в этой области—и эти распоряжения, частные по своему существу, за отсутствием законов, долгое время имели как бы законодательное значение (напр., французский воздушный кодекс), тем более, что почти все авиаторы входили в состав аэро-клубов, и выполнение ими регламентов аэро-клубов являлось для них обязательным, как для членов. Правительства же всячески покровительствовали этой первичной регламентации воздушных передвижений, вносившей порядок в новое дело.

1. Институт Международного права (частное ученое общество, ежегодно собирающееся для обсуждения наиболее важных вопросов международного права) первый вступил на путь разработки воздушного права. На Брюссельской сессии 1902 года Институт обсуждал составленный П. Фошилем регламент о юридическом режиме аэростатов. На Гентской сессии 1906 г. Институт посвятил свое внимание вопросу о юридической нормировке беспроволочного телеграфа и в связи с этим обсудил вопрос о праве государства на воздушное пространство. На Парижскую сессию 1910 г. Фошиль представил новый, весьма обширный, проект международной конвенции о воздушном передвижении в мирное и военное время. На Мадридской сессии 1911 года Институт рассмотрел эту конвенцию и принял ряд резолюций, устанавливающих основные принципы воздушного права.

2. Всеобщий конгресс мира в Руане в 1903 г. принял резолюцию о свободе воздуха и о необходимости регламентировать употребление воздушных судов во время войны.

3. Международные конгрессы по авиации (3-й в Милане в 1906 г. и 4-й в Нанси в 1909 г.) высказались о необходимости юридической регламентации воздушного передвижения.

4. В 1909 г. при Аэро-Клубе Франции был учрежден „Международный юридический Комитет Авиации“. Этим Комитетом были организованы 3 международных юридических конгресса (в 1911 г. в Париже, в 1912 г. в Женеве и в 1913 года во Франкфурте на-Майне), на которых был выработан „Воздушный Кодекс“, заключающий в себе правила по всем наиболее существенным вопросам права воздушных передвижений.

5. В 1910 г. в Вероне был созван частный международный юридический конгресс для рассмотрения вопросов, связанных с воздушным передвижением. На этом конгрессе был принят ряд

резолюция, касающаяся основных принципов права воздушных передвижений.

6. В 1910 года Аэро-Клуб Франции выработал регламент воздушного передвижения и проект Международного воздушного кодекса.

7. Международная Юридическая Ассоциация (учреждение, аналогичное Институту Международного права) заслушала на своей Парижской Конференции в 1912 г. ряд докладов, посвященных праву воздушных передвижений, и образовала комиссию для подробного обсуждения соответствующих вопросов. Доклад этой комиссии был заслушан на следующей Конференции, происходившей в Мадриде в 1913 г., но к определенной резолюции Конференция прийти не могла.

8. XXXI Съезд немецких юристов (в Вене в 1913 году) вынес постановление о гражданской ответственности за убытки, причиненные воздушным передвижением.

9. XVII сессия междупарламентского союза мира (в Женеве в 1912 года) образовала комиссию для выработки ограничений воздушной войны.

10. XIX сессия Всемирного Конгресса мира (также в Женеве в 1912 г.) приняла резолюцию о необходимости полного воспрепятствования воздушной войны.

11. Международная Воздухоплавательная Федерация на 9-ом годичном собрании в Швенингене в 1913 г. приняла проект конвенции о международном воздушном сообщении.

12. 1 января 1914 года Германский союз летчиков издал регламент воздушного передвижения.

В течение войны 1914—1918 гг. деятельность частных учреждений и союзов совершенно заглохла, что объясняется неминуемым в условиях войны ослаблением общественно-культурной жизни. После окончания войны общественная разработка вопросов возд. права стала постепенно возобновляться (хотя и не в столь широких размерах, как раньше: основные вопросы возд. права являются уже фиксированными как в законодательствах, так и в теоретических исследованиях).

Из послевоенных конференций по вопросам возд. права следует отметить:

1) происходившую 26—27 апреля 1918 г. в Стокгольме конференцию представителей Швеции, Дании, Норвегии и Финляндии, имевшую своей целью установить контакт между обществами по воздушному передвижению северных стран и облегчить воздушное сообщение между указанными странами. Эта конференция установила ряд тезисов по различным вопросам воздушного права;

2) 4-й Международный юридический конгресс в Монако, в декабре 1921 г., занимавшийся вопросами о проведении в жизнь Конвенции Лиги Наций 1919 г.;

3) 5-й Международный юридический конгресс в Праге, в сентябре 1922 г., занимавшийся вопросами о посадках, о национальности возд. судов и о гражд. ответственности;

4) Конференцию Международной Юридической Ассоциации, происходившую летом 1922 г. в Буенос-Айресе и занимавшуюся вопросами международного частного и уголовного возд. права.

Кроме того, при Международной Федерации Аэроклубов (в Париже) учреждена специальная комиссия по возд. праву в составе представителей Аэро-Клубов Франции, Бельгии, Англии, Италии, Японии, Голландии, Швеции и Швейцарии.

II. Законодательства и международные соглашения.

Историю развития воздушного права следует делить на два периода, разделенных между собой мировой войной 1914—1918 гг.

В первый период воздушное передвижение, в частности авиация, носило, главным образом, спортивный и экспериментальный характер, и массовой эксплуатации воздушного передвижения еще не было. Поэтому и законодательные акты этой эпохи еще не опираются на необходимый опытный материал; законодатель идет ощупью, часто не столько регулирует существующее, сколько предугадывает будущее. Лишь в некоторых вопросах (охрана стратегических интересов) у законодателя имеется твердая почва.

После войны, развившей авиапромышленность и внесшей колоссальный прогресс в область техники, возникло широкое применение воздушного передвижения, и юридическая нормировка его сделалась жизненной необходимостью.

А. Период до 1918 г.

I. Национальные законодательства.

Россия. На основании закона 5 июля 1912 г. о государственной измене в 1912—1914 гг. был издан военным и морским министрами ряд распоряжений о запретных зонах и о воспрещении иностранным воздухоплавателям перелетать наши границы.

Франция. 21 ноября 1911 г. был издан президентом республики декрет о воздушном передвижении. В развитие этого декрета был издан ряд местных распоряжений, напр., распоряжение префекта парижской полиции от 2 августа 1912 г. о передвижении воздушных судов над гор. Парижем и циркуляры м-ра Внутренних Дел от 13 января и 18 июля 1913 г. об устройстве аэродромов. 17 декабря 1913 г. декрет 1911 г. был

переиздан с некоторыми изменениями, обусловленными указаниями опыта. 24 октября 1913 г. был издан декрет о запретных зонах. Наконец, в том же 1913 г. в Палату Депутатов был внесен законопроект о воздушном передвижении. Однако, парламент не рассмотрел этого проекта до наступления мировой войны.

Англия. 2 июня 1911 г. был утвержден „Акт о воздушной навигации“. Содержание этого акта не отвечает его широкому заглавию: в нем устанавливается лишь возможность объявления известных зон запретными для воздушного передвижения и определяется наказуемость лиц, нарушивших эти запрещения. Этот акт был изменен актом 1913 г., заключающим в себе дальнейшие стеснения воздушного передвижения. На основании полномочий, содержащихся в этих актах, государственным секретарем были изданы распоряжения 1 марта 1913 г. о воздушной обороне (запретные зоны, правила передвижения, режим иностранных воздушных судов) и 22 сентября 1913 г. — о воспрещении самолетам производить полеты над Лондоном.

Германия. Нормировка воздушного права в Германии началась с издания местными административными властями обязательных постановлений, устанавливающих правила о запретных зонах, о разрешениях на воздушное передвижение, об осмотре воздушных судов и экзаменах для пилотов. Сюда относятся: распоряжения прусских м-ров Внутренних Дел и общественных работ от 22 октября 1910 г. и 5 августа 1913 г., распоряжение баварского м-ра Внутренних Дел от 11 октября 1911 г. и т. д. Особняком стоит Саксонский закон 15 апреля 1913 г. о принудительном отчуждении земель, нужных для воздушного передвижения. 31 января 1914 г. был внесен в Рейхстаг и принят Рейхстагом в первом чтении проект императорского закона о воздушном передвижении. Дальнейшего движения проект не получил.

Швейцария. 26 сентября 1913 г. Союзный совет издал циркуляр о таможенном досмотре прибывающих из-за границы воздушных судов.

Австрия. Регламентация воздушного права заключалась в издании распоряжений органами административной власти. 22 октября 1912 г. Министерством Торговли было издано распоряжение о концессионном порядке выдачи разрешений на воздушное передвижение в виде промысла. 20 декабря 1912 г. М-вом Внутренних Дел издано распоряжение „о полицейских мероприятиях против опасностей для государственной и личной безопасности со стороны воздушных судов“. 20 января 1913 г. тем же Министерством было издано распоряжение о запретных зонах. Наконец, 16 февраля 1913 г. было издано особое распоряжение о запретных зонах для Боснии и Герцеговины.

Голландия. 19 января 1808 г. был издан закон, воспрещавший выпуск воздушных шаров, на которых имеются лампы, факелы или другие горящие предметы. Этот закон представляет лишь исторический интерес.

Швеция. 7 сентября 1914 г. был издан закон о воспрещении полетов без особого разрешения.

Норвегия. 18 августа 1914 г. было издано распоряжение о запретных зонах.

Сербия. 21 февраля (6 марта) 1913 г. был издан закон о воздушном передвижении, предусматривающий почти все основные вопросы воздушного права.

Америка. Сев.-Амер. Соедин. Штаты не издали общего закона о воздушном передвижении. Но некоторые отдельные штаты, пользуясь широкой законодательной автономией, восполнили этот пробел, и законы о воздушном передвижении были изданы штатом Коннектикут 1 января 1912 г., штатом Массачусетс — 13 мая 1913 г. и городом Кассими (Флорида) — 17 июля 1908 г.

2. Международные соглашения.

Международные соглашения (и попытки к достижению таковых) в области воздушного права затрагивает две группы вопросов:

1. Вопросы военного права: 1) декларацией Брюссельской конференции 1874 г. было признано, что лица, посланные на возд. шарах для передачи депеш или для поддержания связи между различными частями армии или территорий, признаются, в случае изятия их в плен, не шпионами, а обыкновенными военнопленными; декларация эта не получила, однако, ратификации; 2) I-я Гагская конференция 1899 г. воспроизвела правило Брюссельской декларации и воспретила на 5 лет метание снарядов или взрывчатых веществ с возд. шаров; 3) II-я Гагская конференция 1907 г. сохранила правило о воздушноплавателях, взятых в плен, и установила возможность реквизиции аппаратов для воздушного передвижения; воспрещение метания снарядов или взрывчатых веществ воспроизведено не было; 4) Лондонская конференция 1908—1909 гг. объявила возд. суда условной контрабандой (в течение войны 1914—1919 гг. все воевавшие государства изменили это правило в том смысле, что возд. суда были объявлены контрабандой безусловной, т.-е. подлежащей захвату при всяких условиях).

2. Вопросы мирного права. По инициативе французского правительства в 1910 г. в Париже собралась международная конференция для регламентации международно-правовых вопросов, связанных с воздушным передвижением в мирное время.

Однако, эта конференция, длившаяся 6 недель, ни к каким результатам не привела: представители отдельных стран, связанные инструкциями делегировавших их правительств, не могли прийти к соглашению по вопросам, касающимся воздушного передвижения в мирное время. Причину этого неуспеха можно видеть в нежелании крупных государств отказаться от чисто военного взгляда на авиацию и связать себя какими-либо обязательствами в этом отношении.

26 июля 1913 г., в связи с некоторыми дипломатическими инцидентами, происшедшими по поводу перелета германскими воздушными судами французской границы, французское и германское правительства подписали соглашение, в виде обмена писем, о тех правилах, которые должны применяться к воздушным судам, прибывающим из другой стороны. Это соглашение, устанавливающее ряд правил полицейского характера, не представляет большого теоретического интереса. Оно было уничтожено войной 1914 г. и после войны не возобновлено.

Б. Период после 1918 г.

Важнейшим законодательным актом второго периода является конвенция, заключенная Лигой Наций в 1919 г. Эта конвенция, обладающая серьезными достоинствами с технической точки зрения, во многом предопределила постановления национальных законодательств и оказала сильное влияние на все развитие воздушного права. Поэтому рассмотрение законодательных актов этого периода уместно начать с международных соглашений и, в частности, с конвенции Лиги Наций.

І. Международные соглашения.

А) Конвенция Лиги Наций 1919 г.

13 октября 1919 г. представителям государств Лиги Наций была подписана конвенция о воздушных передвижениях. Конвенция, содержащая в себе 43 статьи, разделяется на 9 глав: общие правила (1—4), национальность воздушных судов (5—10), удостоверения о пригодности воздушного судна к полетам и свидетельства личного состава (11—14), допущение к полетам над иностранной территорией (15—18), правила под'ема, пути и посадки (19—25), запретный груз (26—29), государственные воздушные суда (30—33), Международная комиссия по воздушному передвижению (34), заключительные постановления (35—43). Конвенция дополняется семью техническими приложениями:

А—об опознавательных знаках, В—об удостоверениях о пригодности воздушных судов к полетам, С—о судовых книгах, D—правила об огнях, сигналах и порядке движения, Е—о ми-

нимальных условиях, требуемых для получения пилотского бреве, F—о международных картах и обозначениях на земле, G—о собирании и рассылке метеорологических сведений, и H—о таковых.

Конвенция вступает в силу в отдельных государствах после ратификации ее в этих государствах и сообщения этих ратификаций другим договаривающимся государствам (43). Государства, которые не принимали участия в войне 1914—1919 гг., могут присоединиться к конвенции посредством заявления об этом французскому правительству (41). Государство, которое принимало участие в войне 1914—1919 гг., но не подписало конвенции, может присоединиться к ней только в том случае, если оно входит в Лигу Наций, или же на его присоединение последует согласие всех государств, подписавших мирный договор с указанным государством. После 1 января 1923 г. достаточно, в этом последнем случае, согласие $\frac{3}{4}$ государств, участвующих в конвенции (42). Выход государства из конвенции действителен только после соответственного заявления, которое может быть подано не ранее 1 января 1922 г. и получить силу не ранее как через год после подачи заявления (ст. 43).

Наиболее существенные постановления К. будут указаны ниже, при рассмотрении отдельных вопросов воздушного права. Здесь же следует отметить лишь некоторые организационные постановления и правила об изменении постановлений конвенции.

В качестве центрального органа применения и развития конвенции учреждена Международная комиссия по воздушному передвижению в составе представителей всех государств, участвующих в конвенции. Комиссия собирает и сообщает государствам всякого рода сведения, касающиеся международных воздушных сообщений, радио, метеорологии и медицины, обеспечивает издание воздушных карт и может вносить изменения в правила приложений к конвенции. Эти изменения должны быть одобрены $\frac{3}{4}$ голосов комиссии. Изменения текста самой конвенции вырабатываются также комиссией, но вступают в силу после утверждения их договаривающимися государствами.

Наконец, следует упомянуть, что конвенция возлагает на договаривающиеся государства ряд обязанностей общего характера, в частности—обязанность содействовать международным мероприятиям в следующих областях: а) собирания и распространения метеорологических сведений, б) издания воздушных карт и установления отличных земных знаков, в) употребления радио (ст. 35).

Несогласия двух или более государств в толковании конвенции разрешаются постоянным международным судом Лиги Наций, а до учреждения этого суда—особо избираемым третейским судом. Разногласия по техническим вопросам, регламенти-