

УДК 347.82: 656.7

ОСНОВНЫЕ ЧЕРТЫ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АВИАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В 20 – 40-Х ГОДАХ XX ВЕКА

О.О. ЧЕРНАЯ

Статья представлена доктором юридических наук профессором Юрьевым С.С.

В статье освещаются основные черты нормативного регулирования авиационной деятельности в 20 – 40-х годах XX века.

Ключевые слова: воздушное пространство, авиация, воздушное право.

Вопрос о правовом регулировании отношений, касающихся использования воздушного пространства, возник сразу с появлением первых воздушных судов. Как отмечает С.С. Юрьев, «воздушное право родилось прежде всего из потребностей жизни и было обусловлено рождением пилотируемой ции»¹. Каковы условия передвижения в воздушном пространстве, каковы границы воздушного пространства того или иного государства, для каких целей может быть и должно быть использовано воздушное пространство? На все эти вопросы должна была ответить зарождающаяся отрасль права – воздушное право.

К сожалению, труды отечественных ученых по данной проблеме после 1917 года были забыты, советские ученые искали собственные подходы к правовому регулированию этих отношений. Что же понималось под воздушным правом в 20 – 40-е годы XX века?

«Воздушное право есть область юриспруденции, изучающая право на воздушное пространство и определяющая пределы дозволенного использования этого пространства»². Такое определение дает в своем труде 1922 года «Воздушное право» И.С. Перетерский. Однако в работе «Проблемы права воздушной войны» 1925 года И.С. Перетерский наделяет воздушное право другим содержанием, говорит о том, что «право регулирует не использование воздушного пространства, а использование воздушных средств авиации и воздухоплавания»³. Такую же точку зрения высказал и другой советский ученый - В.Н. Дурденевский.

Учеными воздушное право не выделялось в самостоятельную отрасль, его тесно связывали с другими отраслями транспортного права, такими как водное, железнодорожное, и создание правовых норм было продиктовано практической необходимостью. Важно было регламентировать передвижение по воздуху, выделить зоны воздушного пространства, которые не могли пересекать летательные аппараты других государств в условиях накаленной обстановки между странами, вопросы права собственности на воздушные суда и авиаимущество, а также регламентировать труд работников воздушного флота.

После первой мировой войны усилилась роль воздушного транспорта. В связи с техническим прогрессом в области авиации, было необходимо двигаться вперед и в регулировании правовых норм воздушного права. Авиационная деятельность колоссально развивается, в мире происходят существенные изменения в области авиации, что подвигает советских ученых к изучению и разработке воздушного права.

В СССР работы по нормативно-правовому обеспечению авиационной деятельности начались в Главном управлении Гражданского воздушного флота (Главвоздухфлот) в 1918 году. Большую роль в развитии советского воздушного права играет деятельность таких ученых, как И.С. Перетерский, С.Б. Крылов, А.А. Штипельман. Их труды можно назвать энциклопедией того времени по воздушному праву. Так, И.С. Перетерский дает четкий анализ международным соглашениям о воздушном передвижении, характеризует конвенции того времени. Изучение воздушных конвенций других стран имеет огромное практическое значение для СССР. Россия не являлась до 1920 года участником воздушных конвенций. Упоминание, связанное с советской авиацией, впервые встречается в 1920 году в соглашении с Финляндией - это правило, которое гласит, что «при соблюдении действующих общих положений

¹ Юрьев С.С. К вопросу о доктринальных основаниях воздушного права // Транспортное право. - 2008. - № 3. - С. 35.

² Перетерский И.С. Воздушное право. - М.: «Вестник Воздушного Флота», 1922. - С. 3.

³ Перетерский И.С. Проблемы права воздушной войны. - М.: «Вестник Воздушного Флота», 1925. - С. 6.

российские невооруженные летательные аппараты имеют право поддерживать воздушное сообщение через Печенгскую область между Россией и Норвегией».

В СССР авиация лишь зарождается и в правовом регулировании значительно отстает от других стран, в то время как в Западной Европе созданы международные линии, существует регулирование многих вопросов использования воздушного пространства, разработаны конвенции.

В частности, Конвенция Лиги Наций о воздушном передвижении 13 октября 1919 года – прочный базис основных положений тогдашнего международного права. По своему содержанию все другие конвенции того времени (конвенции между отдельными государствами Западной Европы, США) юридически совпадают с правилами Конвенции Лиги Наций. Одна из главных идей конвенции – государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства над его территорией.

Содержание конвенций того времени было очень сходным и связано это с тем, что государства пытались создать основные правила, которым они должны придерживаться при регулировании международных полетов. Особая роль уделяется тому, что воздушные суда иностранных государств должны производить полеты на тех же условиях, что и национальные воздушные суда, удовлетворять тем же требованиям. Однако для охраны собственных интересов фиксируются границы каждого государства, провозглашается суверенитет государства в отношении воздушного пространства. Договаривающиеся государства сохраняют за собой некоторые права для обеспечения своих интересов, например, право осмотра воздушного иностранного судна во всех случаях перед подъемом и после посадки.

Ст. 5 Конвенции Лиги Наций гласит следующее: «Ни одно из договорившихся государств не будет допускать, за исключением случаев специальных и временных разрешений, полеты над его территорией воздушного судна, не принадлежащего к национальности одного из договорившихся государств»⁴. Таким образом, для СССР конвенция закрывала воздушное пространство, как и для других «недоговорившихся» государств.

Вместе с тем, даже утвержденный 17 января 1921 года Советом Народных Комиссаров декрет «О воздушном передвижении» полностью согласуется с положениями конвенции Лиги Наций 1919 года.

В 1932 году появился первый Воздушный кодекс СССР, который дал основные понятия воздушного передвижения и воздушного пространства, не являясь достаточно конкретным для повседневного практического руководства.

В СССР строго нормируется режим иностранных воздушных судов ввиду международного положения и воздушное право носит оборонный характер, так как СССР необходимо оградить свои интересы при полетах иностранных судов над его территорией.

Важным этапом правового регулирования деятельности авиации явилось принятие Варшавской конвенции 1929 года. СССР стал участником конвенции с 1934 года. Впервые говорится о международных перевозках, а не только о воздушном передвижении и режиме воздушного пространства.

В 1935 году СССР был принят новый Воздушный кодекс, который стал конкретным руководством к действию, он дает ответы на основные вопросы в области использования воздушного пространства.

Таким образом, как видно из анализа международных конвенций периода 20 – 40-х годов, они опосредовали борьбу за воздушное пространство, для многих государств воздушное право стало тогда если не ведущей, то приоритетной отраслью. С использованием воздушных судов многие страны связывали свое первенство в мире, в предстоящей войне авиация мыслилась как главная сила воюющих. При этом предпринимались попытки установить правила ведения воздушной войны, а в области «мирного» воздушного права удалось добиться положительных результатов. Тогда же отечественная авиация сделала большой шаг вперед не только в технике, но и в ее применении в промышленности и сельском хозяйстве, что повлекло развитие правового регулирования, регламентацию полетов и статуса персонала, иное нормативно-правовое регулирование авиационной деятельности. Воздушный кодекс СССР 1935 года, многочисленные труды отечественных ученых того времени – прямое тому доказательство.

⁴ Перетерский И.С. Международные соглашения о воздушном передвижении. – М.: «Вестник Воздушного Флота», 1923. – С. 33.

**THE MAIN FEATURES OF THE REGULATORY AVIATION
ACTIVITY IN THE 20 - 40's OF THE XX CENTURY**

Chyornaya O.O.

The article presents the main features of the regulatory aviation activity in the 20 - 40's of the XX century.

Key words: source of law, meteorological service of the civil aviation, "defective" legal act.

Сведения об авторе

Чёрная Ольга Олеговна, окончила Национальный институт бизнеса (2010), аспирантка РААН, область научных интересов – метеорологическое обеспечение гражданской авиации, правовое регулирование государственных услуг.