

**Перетерский И.С. Воздушное право. Изд. 2-е, исправленное и дополненное. - М.: Журнал "Вестник Воздушного Флота", 1923. - 143 с.**

### **Предисловие к 2-му изданию.**

Первое издание настоящей книги, вышедшее в ноябре 1922г., разошлось очень быстро. Это обстоятельство, а также обилие новейшего и чрезвычайно интересного русского и иностранного законодательного и инструкционного материала, заставило автора приступить к новому изданию.

В настоящем издании, кроме введения нового материала, представилось возможным исправить некоторые неточности и ошибки, вкравшиеся в первое издание и объясняемые как трудностью получения в то время информационного материала из-за границы, так и теоретической неразработанностью многих вопросов возд. права. На одном вопросе следует остановиться несколько подробнее. В рецензии на 1-ое издание, помещенной в журнале «Советское Право» 1923г. №1 (4), В. Д. указывает, что выставленная автором конструкция права на возд. пространство, как одного из видов личных прав, находится в несоответствии с признаваемым автором неограниченным суверенитетом государства в отношении возд. пространства. Это указание натолкнуло автора на необходимость более углубленного рассмотрения вопроса о существовании права на возд. пространство, что автором в настоящее время и производится. Однако, соотв. работа еще далеко не закончена, а потому, и имея в виду необходимость дать практическое руководство по возд. праву, автор воздержался в настоящем издании от высказывания своей личной точки зрения по вопросу о существовании права на возд. пространство и ограничился приведением материала, имеющего практическое значение. Предполагая дать общетеоретический разбор вопроса о праве на возд. пространство в другой работе, автор считает необходимым поблагодарить т. В. Д. за данные им ценные указания.

Кроме этого, в настоящем издании автор стремился по возможности сжать изложение, давая лишь основные и наиболее необходимые сведения, чтобы книга могла выполнить свое основное назначение – служить пособием для первоначального изучения предмета слушателями авиационных учебных заведений, работниками возд. флота и лицами, интересующимися гражданским применением возд. флота. В частности, сокращены ссылки на иностранные законодательства, особенно там, где постановления различных законов идентичны. Поэтому ссылки оставлены гл. обр. в тех вопросах, где общей точки зрения еще не выработано, и постановления отдельных законодательств имеют интерес, как попытки «нащупать» наиболее правильное решение вопроса.

Автор вполне сознает, что и в новом своем издании настоящая книга обладает многими серьезными дефектами. Это объясняется как невозможностью для автора посвятить достаточное время спокойной научной работе, так и трудностью самой темы. Книга является, насколько известно, первой попыткой в течение последних лет, не только в русской, но и в иностранной литературе, представить систематическое изложение возд. права. Поэтому в целом ряде вопросов автор чувствовал себя одиноким и не мог проверить своих выводов трудами других лиц.

В заключение автор считает необходимым отметить с благодарностью ту поддержку в своих первых работах по возд. праву, которую он встречал со стороны б. Юрисконсульта Главвоздухфлота А.Н. Перетерского, впервые натолкнувшего автора, пять лет назад, на мысль о необходимости разработки возд. права.

### **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 правд 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 разъединенные, силы находятся друг с другом в глубоко 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 1914г.), 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 этой 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, вносящей 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 1906г. 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 1910г. 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 1908г. 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 1906г. и 4-й в Нанси в 1909г.) высказались о необходимости юридической регламентации воздушного передвижения.

4. В 1909г. при Аэро-Клубе Франции был учрежден «Международный юридический Комитет Авиации». Этим Комитетом были организованы 3 международных юридических конгресса (в 1911г. в Париже, в 1912г. 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 1910г. в Вероне был созван частный международный юридический конгресс для рассмотрения вопросов, связанных с воздушным передвижением. На этом конгрессе был принят ряд резолюций, касающихся 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 1912г. ряд докладов, посвященных праву воздушных передвижений, и образовала комиссию для подробного обсуждения соответственных вопросов. Доклад этой комиссии был заслушан на следующей Конференции, происходившей в Мадриде в 1913г., 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 между парламентского союза мира (в Женеве в 1912 года) образовала комиссию для выработки ограничений воздушной войны.

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

11. Международная Воздухоплавательная Федерация на 9-ом годичном собрании в Швенингене в 1913г. приняла проект конвенция 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 1918г. 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 1921г., занимавшийся вопросами о проведении в жизнь Конвенции Лига Наций 1919г.;

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

4) Конференцию Международной Юридической Ассоциации, происходившую летом 1922г. 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 1914–1918гг.

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 1918г.**

### **I. Национальные законодательства.**

**Россия.** На основании закона 5 июля 1912г. 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 1911г. 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 1912г. о передвижении воздушных судов над гор. Парижем и циркуляры м-ра Внутренних Дел от 13 января и 18 июля 1918г. об устройстве аэродромов. 17 декабря 1913г. декрет 1911г. был переиздан с некоторыми изменениями, обусловленными указаниями опыта. 24 октября 1913 г. был издан декрет о запретных зонах. Наконец, в том же 1913г. в Палату Депутатов был внесен законопроект о воздушном передвижении. Однако, парламент не рассмотрел этого проекта до наступления мировой войны.

**Англия.** 2 июня 1911г. 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 1913г., заключающим в себе дальнейшие стеснения воздушного передвижения. На основании полномочий, содержащихся в этих актах, государственным секретарем были изданы распоряжения 1 марта 1913г. о воздушной обороне (запретные зоны, правила передвижения, режим иностранных воздушных судов) и 22 сентября 1913г. – 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 1910г. и 5 августа 1913г., распоряжение баварского м-ра Внутренних Дел от 11 октября 1911г. и т. д. Особняком стоит Саксонский закон 15 апреля 1913г. о принудительном отчуждении земель, нужных для воздушного передвижения. 31 января 1914г. был внесен в Рейхстаг и принят Рейхстагом в первом чтении проект императорского закона о воздушном передвижении. Дальнейшего движения проект не получил.

**Швейцария.** 26 сентября 1913г. 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 1912г. Министерством Торговли было издано распоряжение о концессионном порядке выдачи разрешений на воздушное передвижение в виде промысла. 20 декабря 1912г. М-вом Внутренних Дел издано распоряжение «о полицейских мероприятиях против опасностей для государственной и личной безопасности со стороны воздушных судов». 20 января 1913г. тем же Министерством было издано распоряжение о запретных зонах. Наконец, 16 февраля 1913г. 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. Соед. Штаты не издали общего закона о воздушном передвижении. Но некоторые отдельные штаты, пользующиеся 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 Киссими (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 территории, признаются, в случае взятия их в плен, не шпионами, а обыкновенными военнопленными; декларация эта не получила, однако, ратификации; 2) I-я Гаагская конференция 1899 г. воспроизвела правило Брюссельской декларации и воспретила на 5 лет метание снарядов или взрывчатых веществ с возд. шаров; 3) II-я Гаагская конференция 1907 г. сохранила правило о воздухоплатателях, 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 притти 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.

### **I. 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 подъема, 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, В – правила об огнях, сигналах и порядке движения, Е – о минимальных условиях, требуемых для получения пилотского бреве, F – о международных картах и обозначениях на земле, G – о собирании и рассылке метеорологических сведений, и Н – о таможнях.

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 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

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, регламентируемым приложениями к конвенции, разрешаются Международной Комиссией Возд. Передвижений по большинству голосов (ст. 37).

Во время заключения К. предполагалось, что она будет ратифицирована подписавшими ее государствами в скором времени, что она не замедлит вступить в силу и что к Конвенции присоединится ряд нейтральных государств. Однако, действительность не оправдала этих ожиданий. В течение 2 1/2 лет ни одно государство, подписавшее К., не ратифицировало ее. Причины этого заключаются:

а) в ст.5, имеющей чисто политический характер. Статья эта постановляет: «Ни одно из договаривающихся государств не будет допускать, за исключением случаев специальных и временных разрешений, полеты над его территорией возд. судна, не принадлежащего к национальности одного из договаривающихся государств». Таким, образом, по мысли Конвенции, невозможны соглашения между государствами, участвующими в Конвенции (т.е. подчинившимися главенству Лиги Наций), и всеми прочими. В отношении возд. передвижения такой принцип неминуемо должен привести к вредным последствиям не только для государств, находящихся вне Конвенции, но и для участников Конвенции, так как эти последние государства, обладающие в настоящее время наиболее мощной авиационной промышленностью, заинтересованы в установлении тесной возд. связи с государствами не конвенционными. А эта связь немыслима без заключаемых, на основе взаимности, конвенций;

б) в организационной структуре Международной комиссии по воздушному передвижению (ст.34). Представительство в ней отдельных государств не только не основано на шее равенства, но, наоборот, обеспечивает фактическую гегемонию главнейших государств. Франция, Англия, Соедин. Штаты, Италия и Япония, во всяком случае, имеют в своем распоряжении большинство голосов.

Только 1 июня 1922 г. К. была ратифицирована большинством подписавших ее государств, а именно, следующими: Бельгией, Боливией, Великобританией, Канадой, Австралийскими Штатами, Южно-Африканским Союзом, Новой Зеландией, Индией, Грецией, Португалией, Сербо-Хорвато -Словенией, Сиамом, Францией и Японией [1]. Согласно ст.42 Конвенция вступила в перечисленных государствах в силу с 11 июля 1922 г., и явилось возможным приступить к созыву Международной Комиссии по Воздушному Передвижению.

Первое заседание. Международной комиссии состоялось в октябре 1922 г. в Лондоне. Комиссия немедленно столкнулась с необходимостью изменить ст.5 и 34 К. и проектировала: а) допустить, изменив ст.5, возможность заключения государствами, состоящими участниками К., соглашений о возд. передвижении с государствами, в К. не вступившими; б) изменить ст.34 в направлении большей равноправности участвующих в К. государств в отношении голосования в Международной Комиссии (кроме того были вынесены некоторые технические постановления).

Трудно, конечно, высказать какое-либо обоснованное суждение о дальнейшей судьбе К. Но неуспех с ратификацией последней, ее небольшое распространение в настоящее время, уже происшедшее отступление от позиций по ст.5 и 34, заставляют нас думать, что К. может получить широкое распространение и стать конвенцией действительно «международной» только в том случае, если в основу ее будет положен принцип равноправия государств и если единственной задачей К. будет признана техническая и организационная (но не политическая) регламентация международных полетов.

### **Б. Отдельные соглашения.**

Независимо от Конвенции Лиги Наций, заключен целый ряд конвенций между отдельными государствами. Большую часть соотв. конвенций составляют такие, где одной из договаривающихся сторон является государство, подписавшее Конвенцию Лиги Наций. Такие конвенции противоречили по существу ст.5 Конвенции Лига Наций, но формально они могли иметь место впредь до ратификации этой Конвенции (и теперь они также являются действительными в виду изменения ст.5).

К числу этих конвенций относятся конвенции между:

1. Великобританией и Швейцарией 9 декабря 1919 г.
2. Францией и Швейцарией 9 декабря 1919 г.
3. Великобританией и Данией 23 декабря 1920 г.
4. Великобританией и Швецией 16 февраля 1921 г.
5. Великобританией и Португалией 6 мая 1921 г.
6. Великобританией и Норвегией 15 июля 1921 г.
7. Францией (и Италией) с Эквадором в конце 1921 г.
8. Бельгией и Швейцарией в середине 1922 г.
9. Бельгией и Голландией 8 июля 1922 г.
10. Аргентиной и Уругваем 18 мая 1922 г.

Кроме того, 20 октября 1920 г. была заключена конвенция между Великобританией и Францией. Между этими государствами уже в то время существовало интенсивное возд. сообщение, и они, естественно, не могли оставаться без его регулировки до разрешения вопроса о ратификации Конвенции Лиги Наций.

Во вторую группу должны быть отнесены конвенции между государствами, не участвующими в Конвенции Лиги Наций. Сюда относятся конвенции между:

1. Германией и Швейцарией 14 сентября 1920 г.
2. Данией и Норвегией 27 июля 1921 г.
3. Германией и Данией 25 апреля 1922 г.
4. Германией и Голландией 24 июля 1922 г.
5. Швецией и Данией 7 ноября 1922 г.

По своему содержанию, в целом и общем, перечисленные конвенции совпадают с юридическими и техническими правилами К.

Кроме перечисленных конвенций, встречаются специальные почтовые конвенции, заключаемые обычно почтовыми управлениями и ставящие свою задачу

урегулирование вопросов, возникающих в связи с перевозкой почты (порядок досмотра, тарифы и т.п.). К числу таких соглашений относятся соглашения между Великобританией и Голландией 14 апреля 1921 г., Швейцарией и Францией в 1921 г., Германией и Голландией в 1921 г. и др.

СССР не заключала до настоящего времени возд. конвенций. Лишь в мирном договоре РСФСР с Финляндской Республикой 15 октября 1920 г. содержится правило, что „при соблюдении действующих общих положений российские невооруженные летательные аппараты имеют право поддерживать воздушное сообщение через Печенгскую область между Россией и Норвегией" (ст. VIII п.4). Это соглашение, хотя и не имеет пока практического значения и является весьма неопределенным, но должно быть упомянуто, как непосредственно относящееся к возд. транспорту.

Уже давно высказываются пожелания об объединении национальных законодательств и о создании общего международного закона о возд. передвижениях. В частности, соотв. пожелание внесла Межд. Торг. Палата на своем конгрессе, происходившем в марте 1923 г. в Риме. Теоретическая желательность такого объединения бесспорна, но существующая политическая ситуация не дает оснований рассчитывать на его осуществление вскользь-нибудь близком будущем: история К. дает поучительный пример этого.

## **2. Национальные законодательства.**

Законодательства различных стран после 1918 г. отличаются следующими чертами:

а) почти на всех законодательных актах отразилось влияние 1919 г.; это объясняется тем, что для государств, примкнувших к конвенции, она является формально обязательной: для прочих же государств имеют значение теоретические достоинства конвенции;

б) законодательства различных стран идентичны в отношении многих постановлений. Это объясняется тем, что в области воздушных передвижений национальные особенности, бытовой уклад не играют большой роли, а определяющим фактором является техника и практическая целесообразность, т.е. факты, имеющие одинаковое организационное значение для всех культурных государств (при условии однородности экономического строя);

в) все законодательства оставляют без прямого разрешения многие, преимущественно технические, вопросы, предоставляя административным учреждениям разрешать эти вопросы в порядке инструкций и отдельных распоряжений. Это объясняется непрерывным прогрессом воздушных передвижений и справедливым опасением законодателя, что громоздкая законодательная процедура не угонится за быстро развивающейся авиацией; кроме того, следует заметить, что распоряжения обычно не затрагивают принципиальных правовых вопросов, нормировка которых относится к законодательству в собственном смысле этого слова (в дальнейшем, для удобства изложения, всякого рода административные распоряжения мы будем называть просто „распоряжениями", независимо от того наименования, которое они носят: инструкция, правила, циркуляр, постановление и т.п.).

После этих замечаний мы можем перейти к рассмотрению отдельных законодательств.

С. С. С. Р. Работы по выработке законодательства по воздушному праву начались в Главоздухфлоте с 1918 г. Однако, долгое время работы эти не приводили к результатам, и лишь 17 января 1921 г. Советом Народных Комиссаров был утвержден декрет о воздушных

передвижениях (Собр. узак. ст. 40). Декрет этот, в своих основных чертах, согласован с принципами современного воздушного права и, в частности, с конвенцией Лиги Наций, кроме вопроса о режиме иностранных возд. судов. Подобно большинству иностранных законов, декрет предоставляет широкое поле для инструкционной деятельности подчиненных властей, в частности – Главвоздухфлота. Во исполнение этого Главначвоздухфлота были изданы в 1922 г. два приказа:

1) приказ №136, содержащий правила о выдаче пилотских свидетельств, о регистрации возд. судов, о выдаче удостоверений о пригодности возд. судна к полетам, об опознавательных знаках, об огнях и сигналах и о порядке производства полетов;

2) приказ №142, содержащий правила ведения книг воздушных судов и инструкций о порядке производства таможенного надзора возд. судов. Эти приказы, по своему содержанию, соответствуют К. и распоряжениям, существующим в других государствах.

Затем, постановлением Совета Труда и Оборона от 9 февраля 1923 г. технический надзор за всеми воздушными судами и аэродромами СССР предоставлен Главвоздухфлоту; тем же постановлением учрежден Совет по гражданской авиации, руководящий гражданским применением возд. флота в организационном, плановом и административном отношениях.

Из отдельных распоряжений по вопросам воздушного права следует отметить:

1. Приказ Моск. Окр. Ком. по воен. дел. от 26 июля 1918 г. о воспреещении полетов над районом расположения Московского Склада огнестрельных припасов. Приказ этот должен считаться отмененным на основании декрета 17 января 1921 г.

2. Декрет 12 ноября 1920 г. о порядке приема, хранения и отпуска импортных и экспортных товаров (Собр. узак., ст.513), устанавливающий в ст.50–53 правила о приеме товаров, привозимых воздушным путем. Эти правила, выработанные без всякого участия Главвоздухфлота, представляются весьма неудачными и вводят ненужные стеснения, не достигая целей правильного таможенного надзора.

3. Декрет 10 января 1923 г. о нарушении ответственными лицами транспорта таможенных постановлений, устанавливающий ответственность летчиков за нарушение таможенных правил.

Ф р а н ц и я. Издан ряд распоряжений, имеющих целью развитие и применение конвенции и установление правил по вопросам, не предусмотренным конвенцией: 1) 8 июля 1920 г. о пилотских удостоверениях, 2) 14 августа 1920 г. о регистрации возд. судов, 3) 26 августа 1920 г. о сигналах и правилах пути, 4) 18 сентября 1920 г. о выдаче пилотских свидетельств, 5) распоряжение от 12 января 1921 г. об исполнении возд. судами таможенных правил, 6) сношение упр. тамож. сборов на имя помощника ст. секр. по возд. передвиж. от 14 марта 1921 г. о порядке уплаты тамож. сборов, 7) 10 июня 1921 г. о запретных зонах. 8) 22 февраля 1921 г. о пересылке возд. путем почтовых отправок, 9) в конце 1921 г. о выдаче субсидий на возд. линии, 10) 2 марта 1922 г. о полетах над внутренними водами, 11) 10 июля 1922 г. о воздушных путях, 12) 10 ноября 1922 г. о сборах на аэродромах, 13) 19 февраля 1923 г. о выдаче удостоверений о пригодности возд. судна к полетам, 14) 18 января 1923 г. о порядке выдачи разрешений на показательные полеты, 15) 17 апреля 1923 г. о выдаче субсидий возд. Линиям. – В 1921 г. выработан проект закона о возд. передвижении.

А н г л и я. 30 апреля 1919 г. издано распоряжение о возд. передвижении, согласованное с К. В 1920 г. издан закон о возд. передвижении. Затем изданы распоряжения: 1) 20 июня 1922 г. о порядке возд. передвижения, с подробной инструкцией

о его применении, 2) 28 июня 1922 г. о расследовании несчастных случаев, 3) 20 октября 1922 г. о тарифах за пользование гос. аэродромами.

Британские провинции и владения, пользующиеся правом самостоятельного законодательства, также издали ряд законов и распоряжений. Из них следует отметить канадский закон 31 декабря 1919 г.

**Германия.** В отличие от предыдущего периода, Германия вступила на путь общегосударственного регулирования возд. передвижения. 26 ноября 1918 г. Советом Народных Уполномоченных регулирование возд. передвижений было предоставлено М в у Внудел. Во исполнение этого было издано временное распоряжение 7 декабря 1918 г., касающееся почти всех основных вопросов возд. права, а затем распоряжение 31 марта 1920 г., касающееся взаимоотношений, возникающих в связи с посадками возд. судов. На основании ст.7 п.19 Конституции 11 августа 1919 г. законы о воздушном передвижении отнесены к общегосударственному законодательству. Во исполнение этого 1 августа 1922 г. издан закон о возд. передвижении. Кроме того, в связи с постановлениями Версальского мирного договора, был издан ряд законов об ограничении постройки возд. судов. Эти законы имеют лишь косвенное значение для возд. права (ср., однако, § 8, VIII).

**Швейцария.** Изданию швейцарского закона о воздушном передвижении препятствовало до последнего времени то обстоятельство, что, согласно швейцарской конституции (1874 г.), в порядке союзного законодательства могут быть издаваемы лишь акты, касающиеся предметов, перечисленных в конституции. Регламентирование всех остальных областей представлено кантональному законодательству. Законодательство по воздушному праву, естественно, не было отнесено к компетенции союза, а издание соответствующих законов кантонами было бесцельно и практически неудобно в виду малого протяжения кантонов. Однако, постановлением Союзного Собрания от 10 февраля 1921 г. предложено дополнить конституцию правилом об издании законов о воздушном передвижении в порядке союзного законодательства. Тем самым создается юридический базис для будущего законодательства по воздушному праву. – Основное значение имеет постановление (закон) Союзного Совета от 27 января 1920 г. (отменившее постановления от 18 июля и 1 августа 1919 г.). Кроме того, следует отметить распоряжения: от 30 июня 1920 г. о воспрещении сбрасывания литературы; 23 июля 1920 г. о запрещении акробатических трюков; 24 января 1921 г. о воздушном передвижении над водой.

**Бельгия.** 16 ноября 1919 г. был издан закон о возд. передвижении, содержащий лишь самые общие директивы и уполномочивающий правительство на урегулирование полетов в порядке административных распоряжений. Во исполнение этого 27 ноября было издано подробное распоряжение, а 22 декабря 1919 г. – распоряжение об огнях и сигналах; в июле 1921 г. – распоряжение о запретных зонах.

**Австрия.** 10 декабря 1919 г. издан закон о временном регулировании воздушных передвижений.

**Италия.** В отмену законов 3 сентября 1914 г. и 16 апреля 1916 г., имеющих запретительный характер, 27 ноября 1919 г. был издан закон о возд. передвижении. В развитие этого закона были изданы распоряжения: 1) 19 ноября 1921 г. (№102) об аэродромах, 2) 19 ноября 1921 г. (№103) о регистрации, 3) 5 декабря 1921 г. о знаках, аэродромах и о распределении территории Италии между отдельными возд. портами, 4) 3 апреля 1922 г. о состязаниях и показательных полетах, 5) 9 мая 1922 г. о выдаче пилотских свидетельств. В 1921 г. выработан проект закона о возд. передвижении.

**Испания.** 25 ноября 1919 г. издан закон о возд. передвижении. В тот же день было издано распоряжение, предусматривающее подробности и порядок осуществления этого закона. Далее, в развитие указанного закона, изданы распоряжения о регистрации возд.

судов (6 марта 1920 г.), об условиях разрешения иностранным возд. судам перелета над испанской границей (17 апреля 1920 г.), об удостоверениях пилотам и экипажу (27 апреля 1920 г.), о запретных зонах (в марте 1921 г.).

Г о л л а н д и я. В 1919 г. выработан проект закона о возд. передвижении (проект выработан первоначально в 1914 г.), находящийся на рассмотрении законодательных установлений. 2 сентября 1920 г. издано распоряжение.

Д а н и я. 4 октября 1919 г. издан закон о полетах возд. судов. В развитие этого закона 11 сентября 1920 г. издано подробное распоряжение о возд. передвижении. 1 мая 1923 г. издан закон о возд. передв.

Ш в е ц и я. 23 мая 1919 г. издан закон о возд. передвижении, а 16 июля 1920 г. подробное распоряжение по тому же предмету. Далее изданы распоряжения: 1) 15 апреля 1921 г. о предоставлении цензуре права воспрещать издание возд. кинофильмов в случае если они являются вредными для интересов обороны, 2) 7 мая 1921 г. о мерах предосторожности при полетах, 3) 26 мая 1922 г. новое общее распоряжение о возд. передвижении. Того же 26 мая 1922 г. издан закон об ответственности за убытки при возд. передвижении, 4) 8 декабря 1922 г. издано распоряжение о применении расп. от 26 мая 1922 г.

Н о р в е г и я. Изданы распоряжения: 1) 5 марта 1920 г. общее распоряжение о гражданской авиации, 2) 7 декабря 1920 г. о запретных зонах, 3) 4 июля 1922 г. общее распоряжение о возд. передвижении. В 1919 г. выработан проект закона о возд. передвижении.

Ф и н л я н д и я. 13 сентября 1918 г. издан закон о воздушных передвижениях.

Л и т в а. 10 декабря 1921 г. издан краткий закон о возд. передвижении.

В е н г р и я. 30 декабря 1922 г. издано распоряжение о возд. передвижении.

С е в.-А м е р. С о е д и н. Ш т а т ы. Общего закона о возд. передвижении еще не издано, хотя 13 мая 1920 г. внесен соотв. законопроект. В 1923 г. Военным Министерством изданы правила о перелете населенных мест. Кроме того, имеется ряд местных распоряжений: в Нетлей – 22 августа 1916 г., Массачузетсе – 11 октября 1919 г., Неварке – 6 мая 1920 г., Атлантике – 24 июня 1920 г., Лос-Ангелес – 3 ноября 1920 г., Нью-Йорке – 30 января 1921 г., Чикаго – в апреле 1921 г., в Канзасе – 4 апреля 1921 г. На Гавайской территории закон издан 22 марта 1915 г.

К о л у м б и я. Распоряжение о возд. передвижении издано 15 марта 1920 г.

В е н е ц у э л а. Закон о возд. передвижении издан 16 июня 1920 г.

А р г е н т и н а. Издан ряд распоряжений: 1) 10 ноября 1921 г. об отличительных знаках аэродромов, 2) в декабре 1921 г. об открытии летных школ и др.

П е р у. 15 ноября 1921 г. издано распоряжение об иностранных возд. судах.

У р у г в а й. 22 марта 1922 г. издано распоряжение о воздушном передвижении.

Я п о н и я. Закон о возд. передвижении издан 8 апреля 1921 г. Имеются отдельные распоряжения от 18 марта и 20 апреля. 1921 г.

К и т а й. 7 мая 1921 г. издано распоряжение о необходимости одобрения правительством тарифов за возд. перевозку, о запрещении частной перевозки почты и об употреблении радио.

### **§ 3. Литература возд. права.**

## 1. Теоретические работы.

Иностранная литература возд. права весьма обширна и насчитывает несколько сот работ. Мы укажем лишь основные труды, которые представляют самостоятельный интерес и не утратили своего значения (приведение второстепенных работ в настоящем курсе является излишним, так как большинство основных книг, указанных ниже, содержит обширные библиографические сведения):

а) Период до 1918 г.: Fauchille, *Le domain aerien et le regime juridique des aerostats* в *Revue generale de droit international public*, Париж, 1901, стр. 414-485; Catellani, *Il diritto aereo*, 1911; Grmwald, *Das Luftschiff in volkerrechtlicher und strafrechtlicher Beziehung*, 1908; K diler, *Luftfahrtrecht*, 1912; Meili, *Das Luftschiff in internen Recht und Volkerrecht*, 1908; Meurer, *Luftschiffahrtsrecht*, 1909; Meyer, *Die Erschliessung des Luftraums in ihren rechtlichen Folgen*, 1909; Mayer, *Das schadenersatzrecht der Luft nach geltendem Recht und de lege ferenda*, 1913; Schroeder, *Die Hsftpflicht im Luftlag*, 1913; Week, *Deutsches Luftrecht*, 1913; Zitelmann, *Luftschiffahrt*, 1914.

б) Период после 1918 г. Общих систематических изложений возд. права в иностранной литературе, насколько известно, еще не появилось. Имеются лишь работы по отдельным вопросам. О правах государства на возд. пространство Spiropulos, *Der Luftverkehr im Teildes Staatsgebietes*, 1921, где разбирается подробно литература вопроса и практика мировой войны; по вопросам экстерриториальности в возд. праве ст. Perrin в *Rev. Jurid. Intern. de la Locom. Aeronaut.* 1923 г., февраль; о возмещении убытков и взаимоотношениях при посадках – ст. Ambrosini в *Atti della Associazione Italiana di Aerotecnica*, т. III, № 1, 1923 г.; о страховании – Doring, *Yersicherung im Luftverkehr*, 1921; о договоре перевозки – Tauber, *Der Luftbeforderungsvertrag* в *Jurist. Wochenschrift*, 1921 г. стр. 665.

## 2. Издание законов, распоряжений и проектов.

За первый период весь законодательный материал различных стран печатался в журнале *Revue generale de droit international public* (Париж); кроме того, с 1910 г. в Париже издавался журнал *Revue juridique internationale de la locomotion aerienn*e (издание его возобновилось в 1923 г.). За второй период законодательство различных стран собрано в издании Германского Аэроклуба *Gesetze, betreffend die Luftfahrt* (Berlin, Braunbeck); до настоящего времени вышло 3 тома, обнимающие законодательства до начала 1921 г. Кроме того, всякого рода законы и распоряжения печатаются с исключительной тщательностью в полном объеме в германском еженедельном журнале *Nachrichten fur Luftfahrt* (Берлин), который является необходимой настольной книгой для всех лиц, занимающихся возд. правом и гражд. применением возд. флота. Аналогичным французским изданием (хотя значительно менее подробным) является ежемесячный журнал *Bulletin de navigation aerienn*e (Париж). Из комментариев отдельных законов следует отметить комментарий Гз Бредова и Мюллера (*Das Luftverkehrs-gesetz vom 1 / VIII 22. lautet von Bredow und Muller*), в котором параллельно с текстом Гз даются соотв. постановления некоторых других иностранных законов, а затем следуют обширные разъяснения. К. издана в официальных французском, английском и итальянском изданиях; кроме того, текст ее приведен в упомянутых *Gesetze* и в книге Спиропулоса.

Русская литература по возд. праву очень не велика. Кроме нескольких отдельных статей, за первый период можно отметить книжки Гольденберга – Воздухоплавание и право (СПб., 1909) и Шифа – Воздухоплавание и право (СПб., 1912). ист. Ключникова – «Воздухоплавание и международное право» в «Юрид. Вестн.» кн. XIV 1916 г. стр. 144-159.

Первые две книги уже сильно устарели. За второй период, повидимому, не имеется работ по возд. праву, кроме нескольких статей автора настоящей книги. Русский период К. (без приложений) содержится в брошюре И.С. Перетерского – Международные соглашения о возд. передвижении (Москва, 1923).

## **ГЛАВА I. Право на воздушное пространство.**

Право на воздушное пространство изучается с двух точек зрения: публично-правовой и частно-правовой, и разделяется на два отдела: 1) о праве государства на возд. пространство и 2) о частном праве на то же пространство.

### **§ 4. Право государства на воздушное пространство.**

#### **А. Понятие и история.**

1. Выяснение права государства на возд. пространство сводится к ответу на вопрос о том, какими правомочиями пользуется государство в отношении к расположенной над ним атмосфере.

Этот вопрос не возникает в отношении возд. пространства, находящегося над: 1) открытым морем (которое начинается в 3 морских милях от берега), 2) безгосударственными территориями. Воздушное пространство над этими частями земной поверхности является свободным и может быть использовано любым государством (ст.9, ч.1 пр. Фошиля и резол. IV, п.1 Веронского конгресса 1910 г.).

Подлежат выяснению лишь права государства на возд.пространство, расположенное в пределах его границ, т.е. в пределах мысленной вертикальной поверхности, проведенной через земную границу.

2. Различные теории. По поводу сущности права государства на возд. пространство были высказаны многочисленные теории, которые могут быть разделены на две основные группы: 1) теорий свободы воздуха и 2) теории суверенитета государства.

1. Основателем теории свободы воздуха является французский ученый П. Фошиль, формулировавший эту теорию еще в 1901 г. По его мнению, воздух не может быть объектом суверенитета государства в силу своих естественных свойств: государство лишено возможности владеть воздушным пространством реально и длительно. Мыслимые способы овладения – выпуск аэростатов, установка зенитных орудий и т.п. – могут привести к овладению лишь некоторыми частями атмосферы, в которых будут передвигаться аэростаты или которые являются досягаемыми для пушек. Итак, воздух не может быть объектом власти государства. И не должен быть, – прибавляет Фошиль. Возд. пространство – есть среда, необходимая для развития цивилизации и преуспевания всех наций. Разрешить государству присвоить себе" воздух – это значит поставить все нации в зависимости от одной. Из самой природы воздуха вытекает необходимость провозгласить свободу воздуха, признать его объектом, который не принадлежит никому и имеет своим назначением служить всем. Однако, по мнению Фошиля, свобода воздуха не может быть безграничной. За каждым государством должно быть признано общее право на самозащиту (*droit de conservation*), и право это имеет применение и по отношению к возд. передвижениям. Для охраны своих интересов государство может: 1) принимать меры, необходимые для безопасности населения (напр., минимальную высоту полетов), 2) устанавливать запретные зоны, 3) бороться с нарушением таможенных и санитарных интересов, 4) не допускать в свои пределы военных и полицейских судов других государств.

Теория Фошиля, с теми или иными изменениями, пользовалась в первое время значительным распространением (Нис, Мейли, Питтар, Перроне и др.). В согласии с этой теорией были формулированы права государства на возд. пространство Институтом Межд. Права (на Гентской сессии 1906 г. и Мадридской сессии 1909 г.) и Межд. Юрид. Комит. Авиации (ст.1 Воздушного Кодекса).

При защите этой теории часто пытались установить аналогию между возд. пространством и морем: подобно тому, как в отношении моря государства имеют правомочия лишь в отношении прибрежных территориальных вод, а пользование открытым морем – свободно, также и в отношении возд. пространства государство может иметь права лишь на прилегающие к земле слои воздуха (по мнению Фошиля – до 1500 м.), выше которых возд. передвижение должно быть свободно.

Успех теории свободы воздуха объясняется прежде всего симпатичностью и культурной ценностью практических выводов, которые могут быть сделаны из этой теории. В самом деле, что может быть лучше свободных международных полетов? Но теоретически свобода воздуха встречает ряд возражений: а) она априорна, формулирует то, что является желательным по мнению ее приверженцев, но не основывается на реальных фактах; б) самое понятие «права на самозащиту» подвергается серьезному оспариванию со стороны теории международного и государственного права; в) аналогия между возд. пространством и открытым морем является шаткой: высота полета не препятствует наблюдениям, причинению ущерба людям, находящимся на земле (напр., в случае катастрофы), и возд. судно всегда находится под риском вынужденной посадки. Впоследствии, когда выяснение права государства на возд. пространство стало жизненно необходимым для интересов каждого государства, теория свободы воздуха была совершенно оставлена.

2. Теории суверенитета государства исходят из того воззрения, что возд. пространство составляет юридическое единство с земной поверхностью, и на него верховенство государства распространяется так же, как на земную поверхность (Мейли, Меурер). Суверенитет государства является юридическим основанием всех тех мероприятий, которые применяются государством в отношении воздушного передвижения.

Однако единой теории суверенитета государства не выработано. Существует целый ряд вариантов этой теории, которые делятся на две подгруппы: теории ограниченного суверенитета и теории неограниченного суверенитета.

А. Теории ограниченного суверенитета признают, что государство может принимать в отношении возд. пространства все те меры, которые необходимы для защиты интересов государства и его подданных. Но верховенство государства является не полным, а ограниченным. Чем же оно ограничивается?

а) Одни применяют признак количественного ограничения или теорию зон: атмосфера делится на два концентрических слоя, из которых нижний подчиняется верховной власти государства, и является зоной государственной или территориальной, а второй – не зависит от суверенитета государства и является зоной свободной или международной. В международной зоне воздушные передвижения свободны.

Высоту нижней, государственной, зоны определяют различно. Гольцендорф определил ее в 1000 м. от наиболее возвышенного пункта территории (это было сказано в 70-х гг. прошлого века), Хирн – в 800 м., Монтегю – в 2500 м., Далла-Торре – в 2000 м. Блюнчли, Ривье, Гарейс, Урбах определяют нижнюю зону пределом распространения реальной мощи государства, в частности – пределом досягаемости огня артиллерийских орудий.

б) Другие применяют признак качественного ограничения суверенитета: государство имеет по отношению ко всему возд. пространству лишь некоторые определенные права. Грюнвальд полагает, что государство не в праве противиться использованию возд. пространства, поскольку такое использование не нарушает его интересов. Также, примерно, высказываются Ст. К, Мумм, Валентин, Блашер. Меринык устанавливает международную зону начиная с 200 м. и предоставляет государству в этой зоне общие права защиты, полиции и надзора, но указывает, что государство не может противиться праву мирного прохода возд. судов.

В. Теории неограниченного суверенитета указывают, что государство имеет право принимать любые меры в отношении всего воздушного пространства (Лист, Шнеели, Гровале, Спиро-пулос и др.). Некоторые, напр. Шиф, ограничивают это право атмосферой, доступной воздействию человека. По существу это правильно, но указывать на это излишне, так как области атмосферы, недоступные воздействию человека, вообще находятся вне области права и верховенства государства.

Эти теории основываются на том, что ни из «природы воздуха», ни из реальных интересов в отношении возд. пространства не может быть выведено к.л. различий между территорией сухопутной или водной и «территорией воздушной». Поскольку признается верховенство государства в отношении поверхности земли или воды – постольку должен признаваться суверенитет государства и на возд. пространство.

3. На практике все современные государства придерживаются теории неограниченного суверенитета. Уже в течение более десятилетия все государства признают возможным устанавливать в отношении своего возд. пространства всякого рода запретительные меры: воспрещать иностранным пилотам перелет границы, ставить перелет границы в зависимость от особых разрешений, устанавливать запретные зоны, вообще нормировать полеты любым образом. Законодательная власть государства распространяется на возд. пространство на тех же основаниях и в том же объеме, как на земную или водную территорию. И эти мероприятия не вызывают никаких протестов.

Наоборот, в тех случаях, когда государство пытается воздействовать на возд. пространство, находящееся над территорией другого государства, это вызывает протесты со стороны последнего. Напр., в 1905 г. возник проект установления радиотелеграфных сношений между Англией и Италией. Но осуществлению этого проекта воспротивилась Франция, над территорией которой должны были проходить радио-волны, – и в силу этого проект был оставлен. [2]

Все это указывает, что в силу своего суверенитета, государство признает за собой право принимать в отношении возд. пространства все те меры, которые кажутся ему необходимыми, без каких-либо ограничений. Взгляд этот, впервые высказанный Листом и долгое время не пользовавшийся популярностью, – является в настоящее время общепризнанным в законодательствах.

Ст.1 К. постановляет: «Договаривающиеся государства признают, что каждое государство имеет полный и исключительный суверенитет в отношении воздушного пространства, расположенного над его территорией».

Из отдельных законодательств следует упомянуть Ис, указывающее, что закон о воздушном передвижении издается «в силу права верховенства, которое принадлежит Испанскому государству на возд. пространство, расположенное над его территорией и территориальными водами». Аналогичные постановления содержатся в Вг, Л, Ит пр. и Н-Д конв.

РД не содержит особого правила по этому поводу, но весь декрет построен на признании полного суверенитета государства. (В проекте декрета была статья, аналогичная ст.1 К., но эта статья была выкинута Совнаркомом, как излишняя).

## **Б. Разрешения на производство полетов.**

Признание суверенитета государства в отношении возд. пространства отнюдь не означает общего воспрещения гражд. возд. судам производить полеты. Государство лишь может издать такое воспрещение – общее (напр.. в случае войны, мобилизации) или местное (запретные зоны). Но при нормальных условиях государственной жизни основной системой, принятой в настоящее время, является общее разрешение производить полеты, с тем чтобы эти полеты происходили с соблюдением установленных законом правил (или поскольку полеты не воспрещены законом). Принцип этот выражен в Гз, Бр 27/XI 19 г., Ав, Шз и др.

Но в отношении объема дозволенных полетов современные законодательства различают:

а) национальные воздушные суда, т.е. воздушные суда, занесенные в реестр в том государстве, где происходят полеты; эти суда пользуются всею совокупностью прав, установленных данным государством в отношении свободы полетов;

б) возд. суда, принадлежащие к национальности государств, с которыми заключены возд. конвенции; эти суда принципиально имеют такие же права, как национальные возд. суда, но с некоторыми ограничениями в отношении внутренних полетов (см. ниже § 5);

в) возд. суда, принадлежащие к национальности государств, с которыми не заключено конвенций. Для полетов этих судов большинство современных государств требует предварительных и специальных разрешений, в которых указывается и объем прав, предоставляемых этим судам. Невидимому, только Швейцария допускает свободные полеты иностранных возд. судов, если притом эти полеты не имеют промышленного характера.

## **§ 5. Международное воздушное передвижение.**

### **А. Общие условия международных воздушных передвижений.**

Международными возд. передвижениями мы будем называть полеты из одного государства в другое, т.е. полеты, связанные с пересечением границы. Ни одно государство не может воспрепятствовать проникновению в его пределы иностранных возд. судов. С одной стороны, всегда возможны случаи, что возд. судно попадет в чужое возд. пространство случайно, по ошибке или вследствие воздействия непреодолимой силы, – и это вызывает необходимость установить правила о полетах иностранных возд. судов без разрешения. С другой стороны, современное общение государств настоятельно требует разрешения иностранным возд. судам пересекать границу в тех или иных случаях – и след. должны быть установлены права этих возд. судов при дозволенных международных полетах.

Отдельным видам иностранных возд. судов может быть воспрещен перелет границы. Сюда относятся главным образом иностранные военные возд. суда (Фз 13 г. ст.32). Это воспрещение основывается на несовместимости суверенитета государства с пребыванием на его территории вооруженной силы другого государства. Однако за последнее время абсолютное воспрещение заменяется требованием специального разрешения для

перелета границы военным (К., 31; Ар 20/VI 22 г. ст. 21 Шз §36; Фош. 10) или вообще государственным (Фз пр. 13 г. ст.16), иностранным возд. судном.

В отношении всех прочих возд. судов наиболее желательной являлась бы система общего разрешения мирного полета иностранных возд. судов, не нарушающего интересов стратегических или общественной безопасности. (В этом смысле высказалась Ст. К). Но фактически подобная система осуществлена лишь в некоторых случаях, главным образом – посредством конвенционных соглашений различных государств. За исключением же случаев конвенционной свободы международного возд. передвижения, господствующей является система предварительного разрешения.

Иностранные возд. суда не могут ни в коем случае пользоваться большими правами, чем национальные, и, следовательно, всякого рода ограничения полетов, установленные национальными законодательствами (напр., запретные зоны) имеют к ним полное применение.

## **Б. Конвенционное международное возд. передвижение.**

Современные возд. конвенции обычно включают в себя следующие группы правил:

*А. Предоставление иностранным возд. судам права производить полеты на одинаковых, в принципе, основаниях с национальными воздушными судами.* Из этого общего принципа вытекает: 1) что не может быть сделано различий в отношении запретных зон между своими и иностранными возд. судами; 2) что иностранные возд. суда имеют одинаковое с туземными возд. судами право на помощь (напр. в случаях бедствия); 3) что иностранные возд. суда могут производить посадки на аэродромы общественного пользования на одинаковых основаниях с туземными возд. судами; 4) что документы возд. судна, экипажа и груза, выданные в одном государстве, имеют силу и в другом («взаимное признание документов»).

*Б. Определение формальных требований, которым должно удовлетворять производство полетов (требование регистрации, опознавательных знаков, документов, и т.п.).*

*В. Установление таможенных правил (см. §15).*

*Г. Перечень прав, сохраняемых за собою договаривающимися государствами для обеспечения соблюдения их интересов.* Заключая возд. конвенцию, государство самоограничивает, в известных отношениях, свою свободу нормировать любым образом возд. передвижение, делая для себя обязательным соблюдение содержащихся в конвенции правил на срок действия конвенции. Это самоограничение государств не может, однако, идти слишком далеко и парализовать право государства принимать меры, необходимые для охраны его интересов. В частности, в настоящее время за государствами сохраняются обычно следующие группы прав, не подлежащих конвенционному регулированию: 1) право устанавливать маршруты международных возд. путей и требовать обязательной посадки в определенных пунктах (хотя бы это не вызывалось таможенными соображениями); 2) право производства осмотра возд. судна во всех случаях перед подъемом и после посадки; 3) право воспрещать перевозку, при международных полетах, предметов некоторых категорий; 4) право сохранить за национальными возд. судами перевозку, в виде промысла, пассажиров, грузов и почты между двумя пунктами своей территории (внутренние возд. линии). Установление подобных правил вызывает, однако, право другого государства подвергнуть таким же ограничением возд. суда государства, установившего указанные правила (К 17); 5) право принимать всякого рода мероприятия,

не стесняясь постановлениями конвенции, в случае войны, по отношению к которой государства, заключившие конвенцию, являются воюющей стороной или нейтральными.

## **В. Национальные законодательства о международном воздушном передвижении.**

I. Постановления законодательств различных государств о международном возд. передвижении сводятся к установлению режима иностранных воздушных судов, поскольку таковой не устанавливается воздушными конвенциями. В этом случае государства обычно требуют для перелета границы иностранным возд. судном особого разрешения (напр. РД), которое должно удовлетворять принципу специальности, т.е. относиться к данному полету (или группе полетов).

Что касается порядка выдачи разрешения, то он отличается в различных государствах значительным разнообразием. В СССР, о всяком предположенном полете должно быть подано заявление Наркоминделу, либо представителю Союза в той стране, откуда предполагается совершить полет. В заявлении должны быть указаны сведения, касающиеся судна, экипажа, пассажиров, груза и маршрута (РД, ст.15). Производство полета допускается не ранее как через 3 суток и не позднее как через 14 суток после получения разрешения на полет от Наркоминдела (ст.16). Правило это введено с той целью, чтобы дать возможность предупредить пограничных властей и чтобы полет не мог быть совершен тогда, когда изменится обстановка. В разрешении указывается маршрут к месту спуска (ст.16).

### II. Порядок международного воздушного передвижения.

1. Государство, разрешающее полет в свои пределы, определяет маршрут, т.е.: а) путь возд. судна, б) место перелета границы. В настоящее время большинство государств уже определило, в каких местах могут быть пересекаемы их границы; этим устанавливаются «ворота» для иностранных воздушных судов, чем избегается возможность нарушения стратегических интересов и облегчается надзор за международными полетами; в) место посадки возд. судов, обычно совпадающее с местом нахождения таможенных органов (РД, ст.16).

2. Иногда устанавливаются особые правила о порядке перелета границы: русские границы могут пересекаться на высоте 1500 метров (РД, ст.16), шведские границы могут пересекаться только днем и не выше 1000 метров (Швр; 16/VII20 г.). Перу установила наибольшую высоту в 3000 м.

3. Прибывающие из-за границы возд. суда должны соблюдать все таможенные, паспортные и т.п. правила.

4. После посадки производится таможенный осмотр (см. §15), в случае же возникновения предположений о нарушении возд. судном установленных правил или о совершении находящимися на нем лицами какого-либо преступления может быть произведено соответствующее расследование.

5. В случае уклонения от маршрута и пересечения границы вне указанных участков, что часто связано с вторжением самолета в запретную зону, наступают последствия, установленные правилами о запретных зонах (расследование, ответственность и т.п.) (см. §14).

6. При спуске вне указанного аэродрома пилот обязан уведомить местную власть, которая устанавливает наблюдение за судном (и производит расследование). Полет может продолжаться лишь с особого разрешения. (РД, ст.19). Если спуск вне указанного

аэродрома произошел намеренно, то возникает, сверхтого, уголовная ответственность пилота за нарушение правил возд. передвижения (см. §25).

7. Для транзитного полета над государством требуется, обычно, соблюдение всех условий, установленных для полетов в пределы данного государства.

### III. Полет иностранных возд. судов без разрешения.

1. Если иностранное возд. судно совершает полет без разрешения, когда такое разрешение требуется, и если перелет границы не оправдывается какими-либо уважительными причинами, то возникает общая уголовная ответственность всех виновных лиц за нарушение паспортных, таможенных и т.п. правил, если произведенный расследованием не установлено совершения ими более тяжкого преступления (напр., шпионажа).

2. Если же незаконный перелет границы произошел без вины пилота (вследствие ошибки, незнания местности, тумана, бури, ветра, темноты и т.п.), то пилот обязан немедленно произвести спуск на землю и сделать сообщения местной власти, которая производит расследование и затем дает разрешение на продолжение полета (в СССР разрешение исходит от Главвоздухфлота), или, если расследованием не установлено, отсутствия вины пилота, – направляет дело законным порядком (РД ст.20). Особые, по своей строгости, правила устанавливает (Польша. Распоряжением польского воен. м-ра, состоявшимся в 1921 г., перелет польской границы воспрещен всем возд. судам государств, не примкнувшим к К. Против судов, нарушивших (этот запрет, будет открываться огонь и приниматься меры к их спуску. После спуска должно производиться расследование и т.д.

## **§ 6. Распространение законодательства и юрисдикции на иностранные возд. суда.**

Законы каждого государства имеют применение в пределах (территории данного государства и ко всем его подданным, где бы они ни находились. Поэтому положение иностранца определяется двумя законами – его национальным и территориальным по месту его нахождения. Нормы так-наз. «коллизии права» определяют, какой из этих двух законов подлежит применению. Вопрос о коллизионных нормах возд. права породил обширную литературу и представляется крайне сложным, особенно в виду того, что возд. судно во многих отношениях рассматривается как бы частью территории того государства, к которому оно принадлежит [3], и при полете отсутствует непосредственная связь его с тем государством, над которым оно пролетает. Не останавливаясь на многочисленных взглядах, высказанных по поводу указанных вопросов, достаточно указать на правила, содержащиеся в проекте К, и на постановления, принятые Международной Юридической Ассоциацией в 1922 г. в Буенос-Айресе. Сущность их заключается в следующем:

1) Исходя из того, что разрешаются лишь мирные или безопасные (inoffensif) международные возд. передвижения, следует признать, что все лица, находящиеся на возд. судне, должны подчиняться законам и постановлениям государства, над которым они пролетают. (Шз, §2).

2. По общему правилу возд. суда, совершающие полеты над территорией иностранного государства, подчиняются юрисдикции того государства, откуда они происходят. Однако в случае нарушения норм «публичного порядка» (т.е. законов, связанных с общественным и государственным порядком и потому безусловно действующих на территории данного государства) применяются законы и юрисдикция государства, законы которого нарушены. Сюда относятся, напр., законы об общественной безопасности,

военные, таможенные и постановления о возд. передвижении (во всех случаях нарушения этих законов государство может требовать посадки возд. судна).

3. В случае если при посадке выяснится, что во время полета произошло нарушение законов, в отношении которого компетентна юрисдикция другого государства, то государство, в котором произошла посадка, должно задержать, если потребуется, и выдать его другому государству (с применением общих правил о выдаче).

Что же касается юридических отношений между лицами, находящимися на возд. судне и совершенных одним из них против другого посягательств, то здесь следует различать, соприкасается ли судно с землей или оно совершает полет.

а) События, происшедшие на борту возд. судна, когда оно находится в соприкосновении с землей, обсуждаются по законам того государства, на котором оно находится (Фот. 1, 24), так как в этом случае нет никакого различия между экипажем и пассажирами возд. судна, с одной стороны, и всеми другими лицами, находящимися на территории данного государства, с другой стороны. След., применение национального закона имеет место лишь тогда, когда оно допускается государством, на котором находится возд. судно.

б) События, происходящие на борту возд. судна во время полета, подчиняются законам того государства, к которому принадлежит возд. судно, так как эти события не затрагивают интересов государства, над которым производится полет (Бз, 6, Шз, §2; в последнем содержится целесообразное дополнение, что швейцарское право имеет субсидиарное применение).

в) Однако, в случае преступления или проступка, совершенного во время полета одним из находящихся на возд. судне лиц против другого, находящегося там же, юрисдикция государства, над которым происходит полет, применяется, но лишь в том случае, если преступление или проступок направлен против подданного этого государства и если происходит посадка в продолжение данного полета на территории этого государства (пр. К).

Указанные правила должны быть применяемы лишь к гражданским возд. судам. Что же касается возд. судов государственных (в частности, военных), прилетающих в "иностранное государство с особого разрешения последнего, то они обычно пользуются экстерриториальностью.

## **§ 7. Воздушное пространство, как объект гражданского права.**

До последнего времени наука гражд. права изучала отношения человека к окружающей его атмосфере в двух отношениях: 1) воздух, как газ, признавался «вещью, общей всем», и отсюда выводились заключения относительно юридических свойств воздуха, 2) в вещном праве обсуждался вопрос о правомочиях собственника земли в отношении возд. пространства, находящегося над его участком. В виду этого выработался двойственный взгляд на атмосферу: с одной стороны она – газ, которым дышат, который приводит в действие парусные суда, и т.п., с другой стороны – она есть пространство, в котором возводятся строения, совершаются воздушные передвижения и т.п. Едва ли правильно разделение воздуха и пространства, так как в понятие воздуха уже входит признак пространственности. Но, при рассмотрении догматического материала по данному вопросу, с указанным расчленением приходится считаться.

1. Право на воздух. Правильно понимаемое учение римского права, не подвергшееся с тех пор изменениям, приводит к выводу, что пользование воздухом свободно для всех и что ни в чьей индивидуальной собственности воздух находиться не может (кроме тех

случаев, когда часть воздуха заключена в какой-либо сосуд или же – прибавим мы – когда воздух подвергся существенной переработке, напр., приведен в жидкое состояние).

2. *Право на воздушное пространство.* Оставляя в стороне римское право, давшее почву для многочисленных контрверз, и законодательства, не представляющие существенного интереса, мы остановимся лишь на наиболее важных из современных законодательств. [4]

а) Французское право. Франц. Гражд. Кодекс 1804 г. постановляет, что «собственность на почву обнимает собою собственность на то, что над нею» (ст.552). Из этого правила доктрина – по крайней мере прежняя – делала последовательный вывод, что устанавливается право собственности на воздушное пространство. Напр., запрещается стрелять по дичи, летящей над чужим участком, т.к. запрещена охота «на чужой собственности». Но мало-по-малу стало пробиваться и другое течение: возд. пространство принадлежит собственнику земли лишь настолько, насколько это пространство может быть использовано. Вопрос особенно обострился после изобретения возд. передвижения. Может ли собственник земли воспрещать всякие возд. передвижения над своим участком? Судебная практика ответила на это отрицательно: франц. судья сумел примирить букву закона с требованиями жизни, но нельзя не отметить, что эта судебная практика находится в известном противоречии с прямым смыслом закона. – Проект закона о возд. передвижениях включает в себе правило, что возд. суда могут передвигаться свободно над территорией Франции (ст.1), и в мотивах к проекту указывается, что, возд. пространство на большой высоте не должно подвергаться частному завладению. Единственное частно-правовое ограничение свободы возд. передвижения установлено в ст.4 пр., запрещающей без согласия собственника посадку возд. судов в пределах огороженных участков около жилища, кроме случаев непреодолимой силы. Правило это, имеющее целью охранить неприкосновенность частного жилища (хотя бы от нескромных взоров), основано на ст.11 и 12 Возд. Кодекса Межд. Комитета Авиации. В настоящее время, при наличии развитой сети аэродромов, подобное правило является едва ли не излишним, так как все невынужденные посадки, естественно, будут происходить на аэродромах.

б) Германское законодательство. §905 Герм. Гражд. Улож. постановляет: «Право собственника земельного участка распространяется на пространство, находящееся над ним. Собственник не может, однако, воспретить воздействие, происходящее на такой высоте, что устранение его не представляет для него интереса». Здесь уже не говорится о праве собственности, но указывается лишь на право собственника, при чем характер этого права законом сознательно не определен. Что же касается вопроса о том, какие именно воздействия может запрещать собственник, как далеко идет его интерес – все эти вопросы предоставлялись на разрешение судебной практики. В частности, представлялся спорным и вопрос о соотношении §905 с возможностью беспрепятственного возд. передвижения: имеет ли собственник земли резонный интерес воспретить возд. передвижения над своим участком? По этому поводу было высказано много различных соображений. Последние утратили значение в настоящее время, так как Гз постановляет, что использование; возд. пространства посредством возд. судов свободно, поскольку оно не ограничено законом и законными распоряжениями (§1), и что владелец участка земли или водной поверхности не может воспрещать подъем спустившегося воздушного судна и пилота (§12).

в) Швейцарское законодательство. §667 Швейц. Гражд. Улож. 1907 г. постановляет: «Собственность на поверхность земли распространяется вверх и вниз, – на воздушное пространство и на недра земли, – насколько в том имеется интерес для использования собственности». Взамен германского отрицательного «интереса воспрещения» устанавливается положительный «интерес использования»: для признания за собственником земли права на воздушное пространство требуется проявление собственником некоторой деятельности, заключающейся в использовании данного

воздушного пространства. С этой точки зрения свобода полетов представляется бесспорной: трудно себе представить, чтобы собственник земли мог каким-либо образом использовать для себя слои атмосферы, в которых происходят полеты. Соответственно этому Шз (§1) постановляет, что мирные полеты над швейцарской территорией – свободны.

г) Ав. постановляет с полной определенностью: «использование воздушного пространства посредством воздушных судов разрешается, поскольку такое использование не ограничено законом» (§1).

д) По тому же пути идет Аз: «Поскольку соблюдаются установленные правила, полет над участком, происходящий на достаточной высоте, обусловленной погодой и другими условиями, не дает права иска о незаконном вторжении или обременении участка» (ст.9).

Таким образом, в настоящее время является общепризнанным, что гражданские права лиц, находящихся на земле, не могут служить основанием к воспрещению (общему или местному) возд. передвижения, совершаемого в нормальных условиях. (Ст. К. постановила, что собственник земли не может воспрещать воздушных передвижений, не затрагивающих его юридически признанных интересов, но полеты должны происходить на такой высоте, при которой интересы собственника земли не могут быть нарушены. Ст.25 Возд. Код. Межд. К-та Авиации: никто не может, ссылаясь на свое право собственности, противиться пролету воздушного судна, при условии, если полет не представляет для него ощутительного неудобства). Но государство, разрешая свободу полетов и подвергая тем самым население известным опасностям и неудобствам, должно принять меры к ограждению интересов населения. С этой целью вводятся правила, ограничивающие свободу возд. передвижения и гарантирующие его возможную безопасность (см. главы II–IV). При установлении этих гарантий, входящих теперь во все законодательства по воздушному праву, законодатель может игнорировать отдельные требования о воспрещении полетов и признать, что возможное нарушение частных интересов должно вызывать лишь целесообразное возмещение вреда (см. гл. IX), но не воспрещение полетов, недопустимое с общекультурной и экономической точки зрения. При противоположном взгляде пришлось бы запретить и железные дороги, т.к. они также причиняют в отдельных случаях вред и т.п.

## **ГЛАВА II. Средства воздушного передвижения.**

Элементами воздушного передвижения являются: а) воздушные суда, б) экипаж, в) земное оборудование, разделяющееся на аэродромы (и площадки) и оборудование пути. Регламентация средств воздушного передвижения является необходимой для: 1) охраны интересов государства, 2) охраны интересов общественной безопасности и лиц, находящихся на воздушном судне в том числе – и самих пилотов. В виду этого современное государство считает себя вынужденным поставить свободу полетов в строгие рамки. Для контроля для соблюдения этих правил повсеместно установлено, что органы государства имеют право надзора за воздушным передвижением; в состав этого надзора, кроме права установления общих норм, входит право утверждения или воспрещения отдельной конструкции, наблюдения за порядком изготовления возд. судов, за подготовкой пилотов, осмотра возд. судов, аэродромов и т.п.

В СССР на основании постановления Совета Труда и Обороне от 9 февраля 1923 г. в состав общего технического надзора, предоставленного Главвоздухфлоту в отношении гражданской авиации, отнесены следующие вопросы: определение типов самолетов и их снаряжения, пользование аэродромами, ангарами, способы эксплуатации радиоустановок,

правила движения и сигнализации, ведение путевых журналов, и других документов, правила допуска летного и технического персонала.

## **§ 8. Воздушные суда.**

### **I. Виды воздушных судов.**

1. Нормы воздушного права имеют применение ко всем видам аппаратов, могущих подняться над поверхностью земли и держаться в возд. пространстве, как-то: 1) самолеты, 2) управляемые аэростаты, 3) привязные аэростаты, 4) свободные воздушные шары и проч. (РД.5). Перечень этот не имеет исчерпывающего характера, поэтому в случае изобретения каких-либо новых машин, служащих для той же цели, таковые подпадут под действие норм воздушного права.

Сомнения могут возбудить:

а) автоматические самолеты. О них упоминает РД. (ст.5). В виду того, что они вполне аналогичны самолетам и представляют такую же (если не большую) опасность, необходимо регламентировать их передвижение общими правилами воздушного права;

б) планеры. Нет оснований исключать их из действия воздушного права, тем более что в настоящее время они совершают полеты вне аэродромов (однако, они еще занимают особое положение, напр., в некоторых государствах требуется разрешение на каждый отдельный полет) [5];

в) шары-зонды, или шары-пилоты. За включение их в состав воздушного права высказался Фошиль и посвятил им ряд правил в своей конвенции (III. 4-5). Пример Фошиля не нашел подражателей. Действительно, шары-пилоты имеют лишь внешнее сходство с воздушными судами; все юридические проблемы, составляющие основное содержание воздушного права, не имеют к ним никакого применения. Для них следует установить (не в системе воздушного права) особые правила, сводящиеся главным образом к требованию обозначения собственника и возложению на население и местных властей обязанности доставки по назначению после их падения.

2. Управляемые аэростаты, готовые к полету, но прикрепленные к земле, должны рассматриваться, как привязные аэростаты. Привязные аэростаты, которые сорвутся, а равно управляемые аэростаты, которые потеряют возможность управления, должны рассматриваться, как свободные воздушные шары (Фош. III, 3). Поэтому, напр., Фр 19/II 23 г. устанавливает, что привязной аэростат на случай, если он сорвется, должен иметь инструменты и приборы, установленные для возд. шаров. Наконец, гидросамолет, маневрирующий на воде, приравнивается к морскому (речному) судну (Фр 2/III 22 г.).

3. Деление воздушных судов на: а) суда легче воздуха и суда тяжелее воздуха, б) снабженные приспособлениями для собственного передвижения и не снабженные (моторные и безмоторные), в) суда, прикрепленные к земле и не прикрепленные, – не имеет общего юридического значения. Однако, указанные деления имеют значение в некоторых отдельных вопросах технического характера (напр., о сигналах, о правилах пути, о порядке выдачи удостоверений о пригодности к полетам и т.п.).

4. Основное юридическое значение имеет деление воздушных судов на государственные и частные.

а) Государственными признаются воздушные суда, исключительно предназначенные для службы государству (военные, таможенные, полицейские и т.п.), (К. 30). Иногда к этому определению добавляется, что государственные воздушные суда должны находиться под

командой уполномоченного должностного лица. Однако этот признак едва ли является необходимым.

б) Все прочие воздушные суда признаются частными. К. (ст.30) указывает, что к частным воздушным судам приравниваются и воздушные суда, принадлежащие государству, но не являющиеся военными, таможенными и полицейскими; эти суда должны подчиняться всем правилам К. Приведенное правило едва ли целесообразно. Можно было установить известные изъятия из общих правил К. для некоторых видов воздушных судов, но не прибегая к фикции, при которой судно, принадлежащее государству и употребляемое для государственных целей (напр., аэрофотосъемки), признается частным.

Деление воздушных судов на государственные и частные имеет значение:

а) в области международного передвижения (см. §§ 5 и 6);

б) в области правил, касающихся регистрации, опознавательных знаков и т.п. Определить общим образом, какие нормы воздушного права имеют применение к государственным воздушным судам и какие не имеют, – очень затруднительно. Решение вопроса зависит от содержания и цели каждой отдельной нормы. Правильную позицию занимает Ав., указывающий, что Министерство Путей Сообщения должно установить, насколько данный закон применяется к военным или вообще государственным судам.

5. Государственные воздушные суда подразделяются на виды, сообразно тем функциям, которые они исполняют (военные, полицейские, почтовые, таможенные, санитарные и т.д.). Военными воздушными судами признаются воздушные суда, состоящие под командованием уполномоченного на то военнослужащего (К. 31). Следовало бы добавить, что в качестве военных рассматриваются также все возд. суда, имеющие военный опознавательный знак.

6. Частные возд. суда различаются в зависимости от тех задач, которые они выполняют. Напр., по Фр 19/II 23 г. различаются: а) возд. суда, предназначенные для туризма (т.е. для строго частных путешествий для удовольствия одного или нескольких лиц), б) возд. суда для путешествий или для исследований (представляющих спортивный или исследовательский интерес), в) возд. суда для «общественного транспорта».

7. При условии соблюдения общих требований закона (регистрации, разрешения на производство полетов и т.п.) полеты могут совершаться на любых возд. судах. Государство предоставляет простор конструктивному творчеству, тем более что новые достижения часто представляют большой интерес для военных и хозяйственных интересов государства. Исключения из этого правила могут устанавливаться лишь в силу давления на государство извне. Напр., в Германии, на основании закона 5 мая 1922 г., изданного по требованию Антанты в развитие Версальского договора, допускается постройка возд. судов, лишь удовлетворяющих след. условиям:

1) одноместный самолет должен иметь мотор не более 60 HP, 2) запрещаются автоматические самолеты, 3) запрещается вооружение и военное снаряжение самолетов, 4) предельная высота подъема – 4000 м., предельная скорость – 170 км/ч. на высоте 2000 м., предельная нагрузка, включая летчика, инструменты и горючее – 600 кг., 5) Предельные размеры дирижаблей: жестких – 30.000 куб.м., полужестких – 25.000 куб.м. и мягких – 20.000 куб.м. Эти требования являются следствием стремления заглушить авиапромышленность Германии, предупредить ее конкуренцию и воспрепятствовать эвентуальному возрождению военной мощи Германии.

## **II. Регистрация воздушных судов.**

1. Все воздушные суда должны быть записаны в особый список (реестр, роль или матрикул). Списки эти ведутся в особых учреждениях, обычно состоящих при главных аэродромах. В виду этого можно сказать, что воздушные суда должны быть приписаны к аэродромам (по аналогии с припиской судов к морским портам) (РД, 2).

2. Воздушное судно может быть зарегистрировано лишь в одном государстве, т.е. двойная регистрация повсеместно воспрещается (К. 8) [6]. С целью воспрепятствовать нарушениям этого правила, государства, примкнувшие к К., ежемесячно обмениваются между собою копиями регистрации, произведенных в предыдущем месяце (К. 9).

3. Местом производства регистрации является то государство, подданному которого принадлежит воздушное судно. Общество (юридическое лицо) может быть зарегистрировано в качестве собственника воздушного судна, если оно принадлежит к национальности данного государства. К. (ст.7 и Шз §8) выставляют дополнительное требование, чтобы к той же национальности принадлежали председатель и, по меньшей мере,  $\frac{2}{3}$  директоров (Ис членов) общества. Гз (§ 2) устанавливает, что если возд. судно принадлежит торговому товариществу, то для регистрации его в Германии необходимо, чтобы ответственные товарищи были германскими поданными (а юридическое лицо, которому принадлежит возд. судно, должно иметь местопребывание в Германии). Наряду с требованием туземной национальности собственника могут быть выставляемы и другие ограничительные условия регистрации. Так, в Канаде могут быть зарегистрированы лишь те воздушные суда, которые выстроены в Канаде или оплачены при ввозе из-за границы установленной таможенной пошлиной (Ка, 7).

4. Регистрация, имеющая задачи контроля, касается лишь воздушных судов, которые эксплуатируются. Поэтому регистрации не подлежат воздушные суда, летающие в пределах аэродрома (Гз § 5) или же выстроенные в опытных целях. Иногда указывается, что такие суда могут летать без внесения в реестр в окрестностях аэродрома (Ар 28/VI 22 г. – 3 мили. Иср. §6 – 5 километров, Бр. ст.5 – 5 километров).

5. В виду того, что личность собственника воздушного судна отмечается в регистрационном акте, о всякой перемене собственника должно быть сообщено регистрирующему учреждению. В некоторых случаях перемена собственника влечет за собой неправомерность полетов на данном судне впредь до новой регистрации (если судно переходит к иностранному подданному); в этих случаях прежняя регистрация утрачивает свою силу (Бр., 10). Если же изменение собственника не влечет изменения национальности воздушного судна, то некоторые законодательства (напр., Бр. ст.9) сохраняют в силе прежнюю регистрацию и довольствуются изменением регистрационного акта, или выдачей нового удостоверения; другие же законодательства (напр., Шз, Итр 19/XI 21 г. №103) требуют производства новой регистрации. В СССР возд. суда могут переходить от одного владельца к другому лишь с особого разрешения, поэтому нет надобности отменять регистрацию и достаточно внести соотв. изменение в свидетельство о регистрации.

#### 6. Цели регистрации:

- а) определение национальности воздушных судов,
- б) распознаваемость воздушных судов,
- в) контроль над воздушными судами,
- г) сосредоточение в руках государства сведений о воздушных судах на случай мобилизации.

Кроме того, регистрация может иметь серьезные гражданско-правовые последствия: ею может быть облегчена продажа воздушных судов (в виду фиксации собственника), залог без передачи воздушного судна кредитору, аренда и т.п. Однако эта отрасль

законодательства, имеющая безусловную будущность в странах, построенных на системе частной собственности, еще не получила развития.

7. По вопросу о порядке регистрации достаточно указать Р 136, соответствующий К и правилам, принятым в большинстве государств. Владелец возд. судна подает в Главвоздухфлот прошение, с указанием в нем: а) обозначения владельца; б) описания возд. судна; в) опознавательного знака возд. судна, если таковой имеется; г) аэродрома, который явится основным местом стоянки возд. судна (ст.1). Главвоздухфлот или отказывает в регистрации (по своему усмотрению) или выдает регистрационное свидетельство (ст.2). В случае постоянной или временной утраты права на совершение полетов на данном возд. судне владелец обязан представить в Главвоздухфлот свидетельство о регистрации. Главвоздухфлот делает на свидетельстве отметку о представлении свидетельства о регистрации с указанием причины. В случае возвращения свидетельства владельцу об этом также делается отметка на свидетельстве (ст.3). В случае потери свидетельства о регистрации владелец возд. судна обязан немедленно донести об этом в Главвоздухфлот и не производить полетов на данном возд. судне впредь до получения дубликата утраченного свидетельства или производства новой регистрации (ст.4).

В свидетельстве о регистрации указывается: опознавательный знак, тип возд. судна, название завода, построившего возд. судно, и заводский №, система, № и мощность мотора, имя, подданство и местожительство владельца, место стоянка возд. судна.

8. Общие правила о регистрации не применяются к военным возд. судам, так как последним ведется особый учет.

### **III. Национальность воздушных судов.**

Каждое воздушное судно имеет национальность, означающую принадлежность его к тому или другому государству. Институт национальности воздушных судов аналогичен институту подданства лиц. Воздушное судно принадлежит к национальности того государства, в котором оно зарегистрировано (К. 6). (Подобное же требование выставлял и Фошль (Фош. 1, 2), определяя национальность частных воздушных судов национальностью собственника; изъятие из этого – Фош. III, 1 – привязные аэростаты: они имеют национальность территории, к которой прикреплены. Это изъятие представляется вполне целесообразным и теоретически правильным, но пропуск его в К. не имеет существенного значения, в виду ничтожного распространения частных привязных аэростатов).

Следствия из принадлежности возд. судна к определенной национальности:

- а) подчинение законам данного государства (напр., в случае полета над открытым морем и необитаемыми землями, а также в случаях, указанных в §6);
- б) право на защиту со стороны органов данного государства;
- в) право на полеты в пределах данного государства (§4, Б).

### **IV. Опознавательные знаки.**

1. При полете возд. судов весьма часто (в случае войны при причинении убытков или нарушении правил) бывает необходимо выяснить, кому принадлежит данное возд. судно. Этой цели служат опознавательные знаки: а) устанавливающие национальность (т.е. знак национальности), б) индивидуализирующие данное гражд. возд. судно (т.е. знак регистрации).

Опознавательные знаки были установлены впервые в Фз 13 г., а затем получили широкое распространение в течение войны 1914–1918 гг. (но лишь в форме установления национальности возд. судна). В настоящее время они получили всеобщее распространение.

Знаки должны удовлетворять следующим требованиям:

а) легкая распознаваемость, вследствие чего знак не должен быть слишком сложен и состоять из большого количества знаков;

б) невозможность смешения судов разных национальностей; для этого установление общей системы знаков всех государств, где имеется возд. флот, должно быть произведено международным путем, что является еще задачей будущего (кроме стран, примкнувших к К.). Требование, чтобы знаки означали характер судна (военный, таможенный, гражданский и т.п.) – нецелесообразно, так как это ведет к крайней сложности знака. Однако К. (прил. А.1) требует, чтобы регистрационный знак судов не государственных и не коммерческих был подчеркнут черной линией; кроме того еще сохранились особые обозначения военных возд. судов.

2. Военные суда имеют знак, указывающий на их военный характер (№ и др. индивидуальные обозначения обычно отсутствуют вследствие соображений военной тайны). В СССР военные суда носят красную пятиконечную звезду. В других государствах обычным обозначением является круг национальных цветов. Иногда встречаются и более сложные системы. Напр., опознавательным знаком голландских возд. судов является оранжевый круг, вокруг которого имеется более широкий круг, разделенный на три сектора: красный, белый и синий, а на руле направления – три полосы: красная, белая, синяя.

3. В отношении гражданских возд. судов имеются две системы опознавательных знаков:

а) унитарная – когда знаки национальности и знаки регистрации однородны и составляют единый опознавательный знак – такова система К;

б) сложная – когда знак национальности не однороден со знаком регистрации, напр., первый изображен буквой, а второй – цифрами.

#### **А. Система конвенции.**

Знак, обозначающий национальность, изображается буквой, а знак регистрации, помещаемый рядом через тире, означает группой из 4 букв (в числе которых должно быть не менее одной гласной). Таким образом знак состоит из 5 букв. Это дает значительную экономию места, так как комбинации 4 букв дают свыше 300000 обозначений, что совершенно достаточно не только для настоящего, но и для обозримого будущего. Принимая во внимание, что число государств, подписавших конвенцию, было довольно значительно и что некоторые буквы не могли быть взяты в качестве знака национальности, так как они были уже приняты в различных не конвенционных странах и могли бы породить нежелательные смешения, свобода комбинирования всех 4 букв знака регистрации была сохранена лишь за главными государствами; другие государства получили не только национальную букву, но и первую регистрационную букву; таким образом можно сказать, что их знак национальности состоит из двух букв, и свобода комбинирования сохранена за ними лишь в отношении трех последних букв (что дает около 15000 комбинаций).

Национальные знаки установлены следующие: Франция – F, Италия – I, Япония – J, Соед. Штаты Америки – N, Британская империя – G, Канада – GS, Боливия – CB, Куба – CS, Португалия – CP, Румыния – CR, Уругвай – CU, Чехо-Словакия – LB, Гватемала – LG, Либерия – LL, Бразилия – PB, Польша – PP, Бельгия – OB, Перу – OP, Китай – XS, Гондурас – XH, Сербо-

Хорватия-Словения – XS, Гаити – HN, Сиам – HS, Эквадор – EE, Греция – SG, Панама – SP, Геджас – AN.

Аналогичная с К система установлена в СССР (согласно Р136), причем двумя первыми буквами избраны RR [7], в Испании (первая буква М – вторая от А до N). Голландии – HN, Венгрии – HL, Литве – BL, Люксембурге – LU, Швеции – SA, Швейцарии – CH, Никарагуа – AN, Монако – MO, Дании – TD).

Италия ввела дальнейшее развитие этой системы (Итр 19/XI 21 г. №103): вторая буква знака обозначает аэродром, к которому приписано возд. судно, напр., аэродром в Турине означает буквой А.

### **Б. Сложная система.**

Опознавательные знаки: Германия – D и номер, Данциг – Dz и номер, Норвегия – N и изображение норвежского торгового флага.

В СССР до приказа Р136 опознавательным знаком гражданских возд. судов являлись буквы RR и номер.

4. По вопросу о порядке изображения опознавательных знаков достаточно привести Р136, постановления которого согласованы с К. Опознавательные знаки изображаются черными буквами на светлом фоне следующим образом: а) самолеты: знаки изображаются на нижней поверхности нижних крыльев, на верхней поверхности верхних крыльев вершинами букв к передней части самолета и с обеих сторон фюзеляжа или гондолы, б) аэростаты и воздушные шары: знаки изображаются на оболочке вдоль наибольшего поперечного сечения, с обеих сторон воздушного судна; знаки должны быть расположены таким образом, чтобы были видны и снизу. Кроме того, буква «R» должна быть изображена на нижней поверхности руля глубины или стабилизаторе, а равно на обеих поверхностях руля направления. На аэростатах и воздушных судах буква «R» должна быть изображена также и на гондоле.

Высота букв на крыльях и фюзеляже должна быть равна 4/5 минимального поперечника крыльев или фюзеляжа. Высота букв на оболочке должна быть не менее одной двенадцатой диаметра аэростата или воздушного шара. Высота букв на стабилизаторе, руле и гондоле должна быть максимальной. Однако, высота букв не может превосходить 2,5 метра. Шарина букв должна быть равна 2/3 их высоты, а толщина линий, составляющих букву – 1/6 их высоты. Между первой и второй буквами должно быть изображено тире, равное по ширине одной из букв.

5. Кроме опознавательных знаков, в государствах, примкнувших к К., каждое возд. судно должно иметь прикрепленную к кабине или фюзеляжу металлическую пластинку с означением имени и местожительства владельца и национальности и регистрационными знаками (К., прил. А).

6. Если судно не подлежит регистрации, то не требуется и опознавательных знаков.

### **V. Разрешение на воздушное передвижение.**

Опасности, связанные с возд. передвижением, и необходимость предоставить обществу максимальные гарантии безопасности возд. передвижения (только при установлении этих гарантий, как мы видели, возможна вообще свобода возд. передвижений) не допускают свободной эксплуатации возд. судов. Это ограничение свободы полетов необходимо также для предохранения пилотов от опасностей, на которые их толкает их отвага или самонадеянность, и для ограждения пассажиров. С этой

целью повсеместно установлен принцип, что производство полетов допускается лишь на возд. судах, признанных годными со стороны государственных органов после соотв. технического осмотра. При наличии разрешения производство полетов является свободным. Исключения из этого правила весьма редки; напр., по Бр. 19/XI 19 г. ст. 49 о времени и месте каждого подъема возд. шара требуется уведомление военного министра.

Таким образом возд. суда должны быть снабжены разрешением на возд. передвижение.

1. В большинстве государств требование разрешения на возд. передвижение распространяется на все виды возд. судов (К. 11). Однако Ав. (§3) (по образцу Гр. 18 г.) ограничивает это требование лишь моторными возд. судами. Система эта едва ли правильна, так как экспериментаторство, напр., с возд. шарами может явиться причиной катастроф и т.п., а потому и необходимо сравнять эти возд. суда с прочими, т.е. разрешать бесконтрольные полеты исключительно в пределах аэродромов (Гз распространяет требование разрешений на все возд. суда, §3).

2. Условия выдачи разрешения подробнее всего указаны в К. (прил. В):

а) судно должно быть сконструировано соответственно требованиям безопасности, должны быть проверены способ изготовления и материалы Фр 19/II 23 г. различает «воздушные суда – прототипы» и «серийные возд. суда принятого типа». В отношении первых требуется представление чертежей до постройки;

б) проверка необходимых летных качеств производится посредством вредного полета; полет этот может не производиться, если судно принадлежит к уже одобренному типу;

в) возд. судно должно быть снабжено инструментами, необходимыми для безопасности полетов.

3. Органом выдачи разрешения является государственная власть (в частности – органы возд. флота) той страны, где судно подлежит регистрации (и где оно будет производить полеты). Поэтому государство может отказать в признании разрешения, выданного в другом государстве. Принцип этот может быть изменен в международном порядке. Согласно К. разрешения, выданные в государстве, к национальности которого принадлежит возд. судно, являются законными и в других государствах. Сообразно с этим, каждое конвенционное государство имеет право отказать в признании, для полетов в пределах его границ, разрешения, выданного его подданному другим конвенционным государством (К. 13). Подобные правила содержатся и в других воздушных конвенциях (см. § 5).

В прежнее время, когда частные и общественные авиационные учреждения были более мощны, чем зарождавшиеся государственные органы управления воздушным флотом, государства нередко предоставляли общественным учреждениям (Аэроклубам) право выдавать разрешение на полеты. Так, приказом франц. м-ра общ. работ от 20 декабря 1913 г. указанное право было предоставлено Аэроклубу Франции.

4. В СССР правила о выдаче удостоверений о пригодности возд. судна к полетам содержатся в Р136. Правила эти аналогичны порядку, принятому в других государствах, и сводятся к следующему: 1. Выдача удостоверений производится комиссией, назначенной Главвоздухфлотом. 2. Выдаче удостоверения предшествует исследование конструкции воздушного судна и материалов, из которых оно построено и испытание воздушного судна в полете. Требования, предъявляемые к воздушному судну, устанавливаются комиссией, в зависимости от цели эксплуатации воздушного судна. Владелец воздушного судна, признавший выставленные требования чрезмерно высокими, может обжаловать

соответствующее постановление в Главвоздухфлот, решение коего является окончательным. 3. Владелец воздушного судна обязан доставить необходимые для исследования и испытания инструменты, приборы, горючее и т.п., а равно предоставить в распоряжение комиссии летный и обслуживающий воздушное судно персонал. 4. Удостоверения выдаются на годичный срок. По истечении этого срока должно быть произведено новое испытание. Кроме того, в случае, если у комиссии возникает сомнение в пригодности воздушного судна к полетам в продолжение года, то удостоверение может быть выдано на более краткий срок, но не менее полугодового. 5. Сверх того удостоверение теряет свою силу: а) в случае изменения цели эксплуатации возд. судна, указанной в разрешении, б) в случае повреждения возд. судна, требующего ремонта и замены частей, в) в случае постановки мотора другой мощности или системы, г) в случае переконструкции возд. судна. Во всех этих случаях производство полетов впредь до нового испытания воспрещается. 6. Равным образом удостоверение теряет свою силу: а) если воздушное судно придет в ветхость, б) если с воздушного судна сняты какие-либо инструменты или приборы, указанные в удостоверении, в) если нагрузка превосходит норму, указанную в удостоверении, г) если воздушное судно содержится неисправно и владельцем не принимаются необходимые меры к безопасности полетов. 7. В случае если возд. судно вычеркивается из реестра, – удостоверение теряет свою силу. 8. В случае изменения данных, внесенных в удостоверение, хотя бы таковое изменение не влекло за собой потери удостоверением своей силы, а равно о всех случаях ремонта и переделки, владелец возд. судна обязан, под страхом уголовной ответственности, немедленно сообщать в Главвоздухфлот и, в случае надобности, представить удостоверение для внесения изменений. 9. Главвоздухфлоту предоставляется право назначать новое испытание возд. судна, хотя бы не прошел срок, указанный в удостоверении.

5. Для надзора за исправностью возд. судов должна существовать, что и имеется на Западе, развитая инспекция, находящаяся постоянно в курсе работы возд. судов. Шз §9, устанавливает, что возд. суда подлежат периодическому контролю, от которого и зависит отмена разрешения на полеты.

6. В случае, если на судне не имеется разрешения, или отличительные признаки судна не согласуются с признаками, указанными в разрешении, органы гос. власти обязаны воспретить полеты на таком судне и произвести соотв. расследование.

7. Правила о разрешениях не применяются к полетам, происходящим в пределах аэродромов (по Ар 28/VI 22 г. – в радиусе 3 миль от аэродрома), т.к. в этом случае не возникает общественной опасности, и предварительное разрешение неприменимо в случаях испытаний новой конструкции. Однако, из этого принципа следует сделать два изъятия: а) полеты в пределах аэродрома могут производиться без разрешения только тогда, когда полеты эти не являются публичным зрелищем (Фр. 13 г., 33), или когда на возд. судне нет пассажиров (Гз § 5), б) возд. суда, служащие для обучения учеников-пилотов, должны быть снабжены разрешением, хотя бы полеты производились и в пределах аэродромов.

8. Иногда выставляется требование (напр., Нр 22 г §14), чтобы на возд. судне было обозначено, на видном месте, максимальное число пассажиров и количество грузов, допущенных к перевозке, а также указание срока действительности удостоверения о пригодности к полетам.

## **VI. Судовые книги.**

Для облегчения наблюдения за эксплуатацией возд. судна вводятся, по образцу морских и речных судов, судовые книги возд. судов. Эти книги составляют

принадлежность судна и должны всегда находиться на нем. В данном случае достаточно привести постановления Р142, соответствующие К и большинству иностранных законодательств. Установлены следующие виды книг:

1. Путевой журнал, который должен иметься на всех воздушных судах кроме военных. В нем обозначаются: а) тип возд. судна, его опознавательный знак, имя, подданство и место жительства владельца, обозначение завода, построившего воздушное судно, и максимальная нагрузка; б) при каждом полете: аа) имена, подданство и места жительства пилота и всех прочих членов экипажа и пассажиров, бб) место, дата и час подъема, маршрут и все случаи, происшедшие во время полета, включая и посадки.

2. Формуляр возд. судна, который должен иметься на всех возд. судах, перевозящих за плату пассажиров и грузов. В нем обозначаются: а) тип возд. судна, его опознавательный знак, имя, национальность и место жительства владельца, обозначение рода, построившего воздушное судно, и максимальная нагрузка; б) тип и серийный номер мотора, тип винта, его шаг, заводской номер, диаметр и обозначение завода, в) тип радиоаппарата; г) таблица пояснений для монтажа возд. судна, необходимых для лиц, ответственных за воздушное судно и его содержание в исправности; д) отметки о состоянии и службе возд. судна, включая все испытания, пересмотры, замену частей, ремонт и т.п. работы.

3. Формуляр мотора, который должен заводиться для моторов, установленных на возд. судах, перевозящих за плату пассажиров и грузы. В нем обозначается: а) тип мотора, серийный номер, обозначение завода мощность, нормальное и максимальное число оборотов, дата постройки и дата начала службы мотора; б) опознавательный знак и тип воздушного судна, на котором установлен мотор; в) отметки о состоянии и службе мотора, включая все испытания, число часов работы, пересмотры, замену частей, ремонт и т.п. работы.

4. Книга сигналов, которая должна иметься на возд. судах, перевозящих за плату пассажиров и грузы. В ней обозначается: а) тип возд. судна, его опознавательный знак, имя, национальность и место жительства владельца; б) место, время и дата рассылки или принятия сигналов; в) имя или другое обозначение лица или станции, которым, передан, либо от которых принят сигнал.

Судовые книги заводятся строителем возд. судна, который заносит в них основные данные.

Кроме перечисленных книг, возд. судно должно быть снабжено: а) свидетельством о регистрации, б) удостоверением о пригодности к полетам, в) свидетельствами экипажа; г) таможенными документами (при международных полетах), д) если имеется радио, то специальным разрешением. При подъеме и посадке власти страны во всяком случае имеют право осмотреть возд. судно и проверить документы (К. 21).

## **VII. Ограничения владения возд. судами в СССР.**

В большинстве государств негосударственные учреждения и частные лица имеют право владеть возд. судами и эксплуатировать их на общих основаниях гражд. законов, при условии лишь соблюдения правил возд. передвижения [8]. В СССР, в виду особенностей ее хозяйственного строя, установлена другая система. Согласно ст.ст. 23 и 53 Гражданского Кодекса возд. суда (в тексте Кодекса сказано «летательные аппараты») изъяты из частного оборота и могут быть исключительно собственностью государства. На практике, однако, из этого правила сделан ряд изъятий: некоторым общественным организациям и акц. обществам предоставлено право иметь свои возд. суда. Сюда относятся: Общество Друзей

Возд. Флота, Акц. О-во Добролет, Акц. О-во Закавказская гражд. авиация (Закавиа). Таким образом, фактически у нас существует концессионная система: владение возд. судами допускается при наличии специального разрешения со стороны гос. власти (ср. §28, 3) [9].

### **VIII. Расследование несчастных случаев.**

В виду непосредственной заинтересованности государства в том чтобы возд. суда, производящие полеты, отвечали во всех отношениях установленным государством правилам и, в частности, удовлетворяли требованиям безопасности, в современном возд. праве замечается тенденция производить официальное расследование всех несчастных случаев. Наиболее подробные правила изданы в Англии (р 28/VI 22 г.). Если произойдет несчастный случай, повлекший смерть или серьезное повреждение человека или возд. судна, то пилот (а если он не в состоянии, то владелец возд. судна) должен немедленно сообщить об этом по телеграфу в Возд. М-во и местной полицейской власти. В случае повреждения возд. судна последнее не может подняться или быть исправлено до истечения 3 суток со времени посылки сообщения, без специального разрешения статс-секретаря. Последний может произвести расследование, в результате которого: может быть отобрано разрешение на полеты или даже возбуждено уголовное преследование. Аналогичные правила были изданы 25/4 21 г. во Франции. В Пруссии правила изданы 17-го мая 1923 г., причем в случае несчастных случаев (не простых вынужденных посадок) устанавливается выезд на место особой комиссией.

### **§ 9. Экипаж воздушного судна.**

Под экипажем возд. судна понимается совокупность всех лиц, находящихся на возд. судне и принимающих участие в обслуживании такового во время полета. Экипаж делится на: 1) пилота, т.е. лицо, управляющее движением возд. судна, являющееся начальником возд. судна, несущим за него ответственность (Д. 20, § 2), 2) аэронавигаторов, 3) механиков. Необходимым членом экипажа является пилот, прочие категории могут и отсутствовать. Сообразно с этим законодательства о экипаже возд. судов наиболее развиты в отношении пилотов.

1. *Пилоты.* При отсутствии особого командира возд. судна пилот является начальником возд. судна, ответственным за соблюдение правил возд. передвижения и имеющим право отдавать приказание всем лицам, находящимся на возд. судне (Нр. 22 г., Др). Пилот не имеет права начинать полета, прежде чем не убедится, что возд. судно и все, находящееся на нем, отвечает установленным правилам (Нр. 22 г.).

Необходимость установления безопасности возд. передвижения препятствует допущению к управлению возд. судами всех желающих. Управление возд. судами разрешается лишь лицам, отвечающим известным условиям, установленным государством, и получившим особое свидетельство (диплом или бреше), которые должны находиться при пилоте (РД. 6, К. 12). Этим путем достигается также регистрация пилотов, облегчающая надзор и имеющая значение с мобилизационной точки зрения (РД. 3 – идет дальше и требует приписки пилота к одному из аэродромов).

Условия выдачи пилотского свидетельства:

а) физические условия: состояние здоровья, допускающее производство полетов (для удостоверения в этом производится медицинское освидетельствование) и известный минимальный возраст: обычно 18 или 19 лет; минимальный возраст установлен в Японии (17 лет), максимальный в Германии (для летчиков 21 г., а для пилотов дирижаблей 25 л., при чем этот возраст в особых случаях понижается до 19 л.). На Лондонской сессии Межд.

Ком. Возд. Передв. установлено, что минимальным возрастом для пилотов является 19 лет, а максимальным – 45 лет;

б) теоретические испытания;

в) практические испытания. – Программы испытаний варьируются в зависимости от типа судна, которое желает пилотировать экзаменующийся (самолет, управляемый аэростат, свободный шар). Поэтому устанавливаются отдельные дипломы для летчиков, воздухоплавателей на управляемых аэростатах и воздухоплавателей на возд. шарах. Диплом на пилота управл. аэростата включает в себя право пилотировать свободный возд. шар. Согласно К. (прил. Е) дипломы летчиков бывают двух видов: а) на право управлять частными (спортивными и т.п.) самолетами и б) на право управлять самолетами общественного пользования (для перевозки пассажиров и грузов); дипломы на управл. аэростатом бывают трех видов: а) 1-й степени – на управление любым управл. аэростатом, б) 2-й ст. – на управление аэростатом емкостью до 20.000 куб. метр., и в) 3-й ст. – на управление аэростатом емкостью до 6.000 куб. метр.

Во Франции дипломы летчиков бывают трех видов: а) летчика-туриста 1-й степени (при этом дипломе летчик не имеет права брать пассажиров и удаляться более 10 килом, от аэродрома); б) летчика-туриста 2-ой степени (при этом дипломе летчик не может служить на возд. линии, на авиазаводе и в летной школе); в) летчика возд. сообщений.

Кроме того, иногда требуется особый диплом для получения права обучать полетам других лиц (Гз §6, Ав).

Пилотские дипломы не могут быть бессрочны: а) пилот может доказать свою неспособность к управлению возд. судном (в частности – посредством существенного нарушения правил возд. передвижения), б) пилот может потерять способность к управлению в силу изнашивания организма. В виду этого а) некоторые законодательства предоставляют администрации дискреционное право отбирать и изменять выданный диплом (Шз §15, Гз §4, Ав., Фи), б) другие законодательства устанавливают срочность пилотских дипломов (Аз прил. 2, Фр. 8/VII 20 г. – 6 месяцев), с тем, что по истечении срока производится новое медицинское освидетельствование (К. прил. Е) или же – и практическое испытание. Такое же постановление вынесла и Лондонская сессия Межд. Ком. Возд. Передвижений: каждые 6 месяцев или после каждых 250 полетных часов должно производиться медицинское освидетельствование. Вторая система хотя и более обременительна для государства, представляется более целесообразной и ограждающей интересы общественной безопасности. Взамен же права администрации отбирать дипломы – что может повести к произволу – следует установить, что нарушение пилотом правил о возд. передвижениях вызывает постоянное или временное (до истечения известного срока или выдержания нового испытания) воспрещение производить полеты (см. § 25).

Производство испытаний и выдача дипломов производится обычно государственными органами, ведающими возд. флотом. Кроме того, некоторые государства предоставляют соотв. права общественным учреждениям, напр., во Франции (по приказу м-ра общ. раб. от 20 декабря 1913 г.) на выдачу пилотских дипломов уполномочен Аэроклуб Франции.

Правила о необходимости пилотского диплома для управления возд. судном не распространяются на учеников пилотов при совершении ими полетов в пределах аэродромов (РД. ст.6). Более подробное правило устанавливает Агр: ученик пилот не может перелетать пределов школьного аэродрома, за исключением полетов на такой высоте, при которой самолет, в случае остановки мотора, может произвести планирующий спуск на аэродром.

В СССР правила о выдаче пилотских свидетельств установлены Р136. Различаются свидетельства летчиков и воздухоплателей, при чем свидетельства летчиков делятся на 2 класса, аналогично К. [10]. В пилотском свидетельстве указываются типы или системы возд. судов, управлять которым разрешается лицу, получившему свидетельство. Для управления возд. судами типов и систем, не указанных в пил. свид., требуется получение нового свид. Предварительно выдачи свид. производится медицинское освидетельствование и теоретические и практические испытания применительно к программам, установленным в соответствующих учебных заведениях Красного Воздушного Флота. Сверх того, для получения свидетельства 1-го класса требуется испытание на продолжительность полета по пути, указанному испытательной комиссией, длиной для самолетов не менее 100 километров, с обязательными посадками в указанных заранее местах и с возвращением в место отправления в течение определенного срока. Испытания производятся комиссией, назначенной Главвоздухфлотом. Главвоздухфлот может не допустить к испытаниям лицо, внушающее сомнения в отношении благонадежности, а также отказать в выдаче свидетельства лицу, внушающему сомнения в отношении благонадежности, либо признаваемому незаслуживающим доверия. Свидетельство выдается на срок в один год. По истечении этого срока производится новое медицинское освидетельствование и практическое испытание. Главвоздухфлоту предоставляется право назначить медицинское испытание, хотя бы не прошел этот срок.

2. *Прочие категории экипажа.* Регистрация и обязательное дипломирование прочих категорий экипажа еще не получили достаточного развития (РД ст.3 ставит регистрацию прочего, кроме летчиков, персонала в зависимость от усмотрения Главвоздухфлота; в тексте декрета имеется явная описка – воздухоплательного персонала). К. устанавливает обязательное дипломирование аэронавигаторов, которые должны быть на возд. судах, служащих для общественного передвижения, поднимающих более 10 пассажиров и совершающих полеты между отдаленными друг от друга пунктами или в ночное время (прил. Е, 4). Во Франции установлены дипломы аэронавигаторов двух степеней. Срок дипломов – 6-месячный. Отдельные законодательства устанавливают еще обязательное дипломирование механиков (срок этих дипломов в Англии – годичный).

## **§ 10. Аэродромы.**

1. Аэродромом называется участок поверхности земли или воды, предназначенный для подъема, пребывания или посадки возд. судов и снабженный необходимыми вспомогательными средствами. Аэродромы делятся на земные и гидроаэродромы. По своему юридическому характеру аэродромы делятся на: а) аэродромы общественного пользования, содержимые государством или частными лицами; эти аэродромы открыты для всех возд. судов; б) аэродромы специального назначения – напр., военные, школьные, заводские; в) аэродромы частные, для личного пользования владельца. На аэродромы последних двух категорий могут быть производимы посадки, кроме случаев особого соглашения с владельцем, лишь при вынужденном спуске (а на некоторые военные аэродромы посадки вообще воспрещаются). Особый вид гражданских аэродромов составляют таможенные аэродромы (*aerodromes douaniers*). Аэродромы общественного пользования, служащие для воздушных ланий, делятся на главные станции, промежуточные станции и площадки для спуска. Это деление, характеризуемое большей или меньшей сложностью оборудования, не имеет юридического значения, хотя иногда законодательства (напр., Итр 19/XI 21 г.) выделяют в особую группу посадочные площадки, которые не признаются аэродромами в собственном смысле этого слова и на которые не разрешается производить посадок, кроме вынужденных.

2. Тенденцией современного возд. права является стремление допускать посадки (кроме вынужденных) лишь на аэродромы общественного пользования. Тенденция эта проявляется наиболее характерно в международных возд. передвижениях (§5). В отношении внутренних полетов это начало также зафиксировано во многих законодательствах (Б, А, Ит, Ш, Вг, Я). В том же смысле высказался 4 Меж. Юрид. Конгресс. Независимо подобных распоряжений, соображения безопасности пилота и судна являются гарантией против посадок вне аэродрома; поэтому посадки вне аэродромов внушают некоторые подозрения и привлекают внимание власти: во многих странах требуется, чтобы о посадках вне аэродрома была уведомлена местная полиция (Б, Д, Итзпр, Вг). (По прусскому расп. 17/V 23 г. требуется уведомления администрации ближайшего аэродрома о каждой вынужденной посадке). Правила о посадках гидросамолетов представляются менее развитыми. Исключение составляет Фр 2/III 22 г., по которому на водных путях должны отводиться, распоряжением правительства, особые участки для подъемов и посадок. Эти участки обозначаются буями и, если возможно, местными предметами (островами, скалами и т.п.). Речным судам воспрещается проникать в пределы этих участков. Вне указанных участков подъемы гидросамолетов дозволяются лишь при том условии, если впереди гидросамолета имеется свободное пространство, позволяющее перелететь ближайшее препятствие на высоте не менее 50 м. и находиться от всякого речного судна в расстоянии 200 м. по линии направления полета и в 50 м. в поперечном направлении.

3. Контроль над возд. передвижением осуществляется наиболее целесообразно посредством организации надзора на аэродромах. В виду этого, в целях планомерной организации контроля, устройство аэродромов не может производиться по усмотрению отдельных лиц. Наряду с этим, государство не может относиться безучастно к устройству аэродромов в тех районах, которые наиболее угрожаемы в отношении налетов возможного военного противника и в которых наличие сети аэродромов могло бы облегчить операции последнего. В виду всех этих соображений повсеместно принят порядок, что устройство аэродромов может происходить лишь с особого разрешения гос. власти. Сверх того устройство таможенных аэродромов требует согласования с финансовым ведомством, напр., Бр 19 г. ст. 4, требующая подобного согласования не только в отношении таможенных аэродромов, но и всех других аэродромов, расположенных в расстоянии 5 километров от границы. Разрешение устройства аэродромов является дискреционным правом власти, т.е. выдается по усмотрению власти. Поэтому в нем может быть отказано, если устройство нового аэродрома является излишним (и для государства нерационально организовать новые органы контроля), или если устройству аэродрома препятствуют стратегические соображения. За государством должно быть признано право закрыть разрешенный аэродром, если этого требуют соображения стратегической безопасности или интересы возд. передвижения (если аэродром содержится с нарушением правил) (Гз §7, Вг §6, Фи. §7) и вообще в случае изменившихся обстоятельств. Вопрос о вознаграждении собственника аэродрома за понесенные вследствие закрытия аэродрома убытки не допускает общего решения и обуславливается постановлениями отдельных законодательств о пределах допустимости исков к государству. – Государственная власть может назначить на частные аэродромы своих представителей для контроля за соблюдением установленных правил, поверки и визирования документов и т.п. (Итр. 19/XI 21 г.). В этом случае владелец аэродрома, должен безвозмездно предоставить соотв. помещения (Гз §9). – Из концессионного порядка учреждения аэродромов вытекает, что передача частного аэродрома одним владельцем другому допускается лишь с разрешения правительства (Вг §6).

В России гражданские аэродромы могут устраиваться лишь по указаниям Совета по гражданской авиации и Главвоздухфлота. Все аэродромы, площадки для спуска, ангары и т.п. должны быть зарегистрированы в Главвоздухфлоте (РД. 1).

4. В странах с развитым возд. сообщением аэродромы общественного пользования взимают определенную плату за помощь при посадке, за пребывание на аэродроме, за помощь при подъеме. В настоящее время замечается стремление к установлению единообразного тарифа (подобно тарифу морских портов). Такие тарифы введены, напр., по Фр 10/XI 22 г., Ар 22 г., Нр 22 г., Итр 19/XI 21 г. Различаются тарифы: а) за посадку, пребывание на аэродроме и помощь при подъеме (подача сигналов, помощь при наполнении баков, запускание винта, дача метеорологических сведений); эта плата определяется в зависимости от мощности мотора возд. судна (Ф, Ит) или от размеров возд. судна (А); за посадки и подъемы ночью (от захода и восхода солнца) плата увеличивается; устанавливаются абонементы с пониженной платой; срок пребывания на аэродроме на размер платы обычно не влияет (охрана самолета возлагается на его владельца); б) за пользование ангарами (заведение возд. судна в ангар, стоянка в ангаре, выведение), эта плата определяется в зависимости от площади возд. судна (розмах Х длину) (А, Н) или от кубатуры возд. судна (розмах Х длину Х высоту) (Ит); плата исчисляется в зависимости от времени пребывания в ангаре, при чем в случае найма ангара на продолжительный срок суточная плата обычно понижается; в) за горючее, смазочное, запчасти, мелкий ремонт. – Иногда устанавливаются привилегии в пользу государственных возд. судов; напр., по Нр 22 г. государственные возд. суда имеют бесплатный доступ на все аэродромы.

5. Интересы безопасности возд. передвижения требуют установления известного минимума условий, которым должен отвечать аэродром. Наличие этого минимума оценивается при рассмотрении проекта аэродрома, об устройстве которого возбуждено ходатайство. Сверх того, лицу, желающему открыть аэродром, могут быть предписаны определенные условия, на которых разрешается открытие аэродрома. Тем не менее желательно фиксирование этих условий в общеобязательных инструкциях и т.п. Однако эта область возд. права еще не получила достаточного развития. В К. содержатся лишь некоторые отдельные правила. Так, каждый аэродром должен состоять из трех зон, если смотреть против ветра. Правая зона является зоной для подъема, левая зона – для посадки, средняя зона называется нейтральной. При спуске самолет должен произвести посадку возможно ближе к нейтральной зоне, но, во всяком случае, с левой стороны уже спустившихся самолетов. После остановки самолет должен немедленно передвинуться в нейтральную зону. При подъеме самолет должен держаться левой стороны уже спустившихся самолетов. После остановки самолет должен немедленно передвинуться в нейтральную зону. При подъеме самолет должен держаться левой стороны других поднимающихся или готовых к подъему самолетов (К., прил. Д, §44). (Эти правила К не получили большого распространения в виду их сложности; Итр 19/XI 21 г. несколько упростило эту систему отказавшись от нейтральной зоны). Вблизи аэродрома не могут быть поднимаемы привязные аэростаты (§47, кроме случаев тумана, когда привязной аэростат выставляется для обозначения аэродрома – §20). В отношении оборудования аэродромов в К. указано лишь, что на каждом аэродроме общественного пользования должен находиться явственно видимый указатель ветра (§40). – Наряду с К. следует отметить Фр. 18/VII 13 г., постановления которого еще не утратили интереса. Сущность его сводится к следующему: а) на аэродроме должен быть прямоугольник с сторонами не менее 400 м., предназначенный исключительно для полетов, б) одна из сторон прямоугольника должна быть освобождена от всяких препятствий и закрыта для публики на 200–300 м., в) поверхность земли в прямоугольнике должна быть сравнена, чтобы везла мог проехать автомобиль, г) в 20 м. от мест для публики должен быть устроен барьер, д) минимальными размерами гидроаэродрома на реке является 500 м. длины и 100 м.

ширины: на этом пространстве не должно быть никаких препятствий и не может производиться во время полетов судоходства, е) минимальными размерами гидроаэродрома на море или на озере является 500 X 500 м.

6. Эксплуатации аэродрома может сильно препятствовать наличие в окрестностях аэродрома высоких домов, башен и т.п. Постройка вблизи аэродрома новых больших зданий может стеснить до крайности пользование аэродромом и нанести большой вред всей воздушной линии. Большинство законодательств не считается с этим обстоятельством, и потому владельцам аэродромов остается два выхода: а) отчуждать земли вокруг аэродрома в радиусе 600–800 м. (многие законодательства, напр., Г, Д, Фзпр, Вг, Я, допускают принудительное отчуждение земли в пользу аэродромов общественного пользования), б) заключать с владельцами соседних недвижимостей договоры о невозведении строений выше известной нормы. Оба эти способа – в особенности первый – удорожают стоимость учреждения аэродрома или заставляют устраивать их вдали от городов, что отражается неблагоприятно на интересах возд. сообщения. Поэтому более правильным является установление законного или принудительного сервитута (сервитут – обязанность землевладельца воздерживаться от определенных действий или терпеть совершение каких-либо действий со стороны управомоченного лица) владельцев земель, прилегающих к аэродрому, не возводить строений выше, определенной высоты и т.п. Конечно, эти владельцы должны иметь право на вознаграждение, но этим на владельца аэродрома возлагаются меньшие тяготы, чем в случае добровольных соглашений: а) обязанность вознаграждения наступает лишь в случае соответствующего обстоятельству дела намерения возвести определенное строение; б) размер вознаграждения определяется не по усмотрению землевладельца, а беспристрастным органом (напр., судом). Кроме того, при такой системе исключается возможность отказа землевладельца вступить в договор с владельцем аэродрома (между тем отказ даже одного землевладельца может существенно затруднить устройство аэродрома). Эта точка зрения постепенно проникает в некоторые законодательства. Напр., Гз, §15, говорит о принудительном отчуждении права собственности или отдельных прав на участки для целей возд. передвижения. Более радикальную позицию занимает Гопр: 1) в расстоянии 200 м. от границ аэродрома воспрещается возводить и поддерживать строения и сажать деревья; 2) в расстоянии 400 м. – воспрещается возводить и поддерживать строения вышиной более 20 м. (§14); землевладельцы имеют право на соотв. вознаграждение (§15). Итзпр воспрещает возводить строения, прокладывать провода, иметь деревья и вообще устраивать препятствия, если расстояние этих препятствий от границ аэродрома меньше, чем десятикратная величина указанных препятствий (§16).

Нечто подобное имеется и в России. Постановлением Совета Труда и Оборона от 18 июня 1920 г. воспрещено, без особого в каждом отдельном случае разрешения Главвоздухфлота, возводить строения в радиусе одной версты от аэродрома. Однако, это постановление, повидимому, не соблюдается. По существу же этого постановления следует признать, что оно вводит излишние стеснения (радиус в одну версту слишком велик) и недостаточно определенно,

7. Наряду с отчуждением земли под аэродромы владелец аэродрома может встретить необходимость в использовании чужих участков земли для устройства распознавательных знаков, сигнальных мачт и т.п. В основание разрешения этого вопроса должны быть положены следующие принципы: а) исходя из соображений социального значения воздушных передвижений, государство может устраивать (или давать разрешение на устройство) указанные знаки независимо от согласия отдельного землевладельца; если знак препятствует в дальнейшем использованию недвижимости, то он должен быть снят и перенесен в другое место, либо землевладельцу должны быть возмещены убытки. Правильное постановление содержится в Ав: по требованию государственной власти

земледелец обязан допускать устройство знаков, необходимых для ориентировки при полетах, на земной и водной поверхностях (и путях сообщения), поскольку это устройство не связано с существенным затруднением использования объекта, на котором устраивается знак. Если существующий знак впоследствии препятствует использованию указанного объекта, то он должен быть снят. Аналогичные правила содержатся в Вг, Нзпр и Я. Установление этих прав должно происходить в том же порядке, как принудительное отчуждение земли под аэродром.

8. На аэродроме должна вестись книга для записей всех посадок и подъемов, с указанием времени, национальности и опознавательных знаков возд. судна и места, откуда прибыло или куда отправляется возд. судно (напр. Ка, ст.26). По Итр 19/XI 21 г. на аэродроме должны быть вывешены законы и распоряжения о возд. передвижении и иметься врачебная помощь. Во Франции введены „Книги требований пилотов“, в которые пилоты вносят свои замечания, просьбы или наблюдения.

#### 9. Обозначение аэродромов.

А. Днем аэродромы обозначаются обычно белыми кругами из камня, бетона, дерева и т.п. Диаметр круга устанавливается различный: напр., в Голландии – 10 м., во Франции – 25 м., в Англии 30 м., в Праге 50 м. Кроме того, является необходимым ввести индивидуальные обозначения аэродромов. Имеются 3 системы: 1) каждый аэродром имеет свою особую фигуру (напр. в Канаде аэродром в Регине имеет равносторонний треугольник со сторонами по 25 фут., аналогичная система принята в Италии); 2) аэродром обозначается одной или несколькими условными буквами (напр., на ангаре Голландского аэродрома в Вальхафене помещено RDM, аналогичная система принята в Аргентине), 3) на аэродроме пишется, внутри белого круга, его полное название; эта система принята во Франции, Англии и некоторых др. странах и является наиболее удобной.

В. Ночью и в случае тумана аэродромы, согласно К, должны обозначаться след. образом:

а) в случае тумана, когда аэродром становится неразличаемым сверху, местонахождение его обозначается привязным аэростатом; допускаются, кроме того, и другие способы (К прил. D§20).

б) ночью – правая и левая зоны обозначаются белыми фонарями, расположенными в виде двух букв L, обращенных спинами одна к другой. Фонари, составляющие верхнюю часть длинной части буквы, указывают вместе с тем внешнюю точку аэродрома. Фонари, составляющие короткую часть буквы, означают границу площади, в пределах которой должен быть произведен спуск. В случае, если для обозначения аэродрома необходимо пользоваться меньшим количеством фонарей, применяется следующая система: два фонаря помещаются на углах букв L. Другие два фонаря помещаются на средней линии нейтральной зоны у концов аэродрома (§46).

Индивидуальными обозначениями аэродромов после захода солнца являются или система цветных фонарей или – наиболее распространенная в настоящее время система – мигающий свет на высоком маяке: миганье составляет, по азбуке Морзе, отличительную букву аэродрома (напр., точка – свет в 0,5 сек., пауза – в 0,5 сек., тире – свет в 3 сек.; после окончания буквы наступает пауза в несколько секунд, после чего миганье начинается снова).

## **§ 11. Воздушный путь.**

### **А. Установление воздушного пути.**

Современное развитие техники возд. передвижений приводит к установлению определенных возд. путей, надлежащим образом обследованных и оборудованных (аэродромами, сигнализацией и т.п.). Эта система представляется весьма важной для безопасности возд. передвижения и для интересов общественной безопасности. Чем дальше, тем теснее становится связь пилота с землей и тем нужнее становится ему эта связь. Поэтому несомненно, что промышленное возд. передвижение, и помимо особых предписаний гос. власти, выработает замкнутую систему возд. путей, и полеты вне этих путей будут производиться лишь пилотами военными, туристами, спортсменами и в особых случаях.

Необходимость особого разрешения государства для устройства аэродромов (§10) предоставляет государственной власти фактическую возможность определять направление основных возд. путей. Той же цели служат установление запретных зон (§14) и устройство таможенных аэродромов (§15). В развитие этого, К. предоставляет примкнувшим к ней государствам право определять маршруты международных возд. путей (ст.15). Радикальное постановление содержится в Вц: государство определяет все вообще воздушные пути и места посадок. Равным образом и по Шз соотв. право присвоено административной власти.

Подробные правила о порядке полетов по официально установленному пути содержатся в Фр 10/VII 22 г. Возд. судно должно иметь установленный путь (который фиксируется в виде линии, напр., по направлению жел. дор.) с одной стороны и не может приближаться к этому пути более чем на 100 метров. Пересечение возд. пути разрешается лишь на наибольшей высоте и под прямым углом; пилот должен удалиться от возд. пути не менее как на 10 килом., прежде чем он может взять необходимое ему направление. Аналогичные правила были изданы в Англии и Голландии.

Во исполнение этого фиксированы пути между Парижем и Лондоном, Парижем и Брюсселем, Амстердамом и Лондоном.

## **Б. Земные распознавательные знаки.**

1. Под земными распознавательными знаками понимаются те знаки, которые устанавливаются на земле, чтобы пилот мог ориентироваться относительно своего местонахождения и пути и распознавать аэродромы, а также те сооружения, полет над которыми воспрещается.

2. Развитие определенных воздушных путей требует обозначения на земле границ и направления этих путей. С этой целью могут быть устраиваемы знаки из белого камня или бетона. Кроме того, название населенных пунктов, представляющих интерес для пилотов, пишется (полностью или сокращенно) на крышах домов или на земле. Напр., в Англии таким образом обозначен уже 31 населенный пункт. Постепенно распространяются и ночные обозначения ориентировочных пунктов, аналогичные обозначениям аэродромов.

3. Наряду с этим является необходимым издание специальной карты для полетов. Заклучившие К государства приняли на себя обязанность составления воздушной карты и устройства на поверхности земли соответственных отличительных знаков (К. 35). Карты должны издаваться в масштабе 1/1000000 и каждый лист должен быть снабжен надписью «Carte Generale Aeronautique Internationale» (К., прил. F, 1 §1 и 6). (Могут быть издаваемы, кроме того, карты в масштабе 1/200000 с надписью «Carte Normale Aeronautique Internationale» – I §§ 7 и 8).

Все листы карты перенумерованы и каждый земной распознавательный знак должен соответствовать номеру листа карты. Земные знаки состоят из: а) цифры,

соответствующей номеру листа карты, в котором находится точка, обозначенная на поверхности; б) открытого прямоугольника, короткие стороны которого направлены с С. на Ю.; прямоугольник открыт по направлению к другой половине листа карты (т.е. знак, расположенный в северной половине листа, открыт с южной стороны и наоборот); в) точки, которая указывает местонахождение знака на северной или южной половине соответственного листа карты (II §1). В первую очередь должны быть изданы генеральные карты и нормальные карты тех участков, где пролегают международные возд. пути.

4. Кроме знаков для ориентировки существуют знаки для обозначения сооружений, по отношению к которым устанавливаются особые правила полетов. Сюда относится распространившийся во время великой войны обычай изображать знак «красного креста» на крышах госпиталей, лазаретов, санитарных поездов и т.п. (в эти сооружения воспрещается бомбометание). Далее следует упомянуть ЛА, устанавливающий следующие знаки на крышах: церковь – белый крест, школа – буква S, окруженная белым кругом; лечебное заведение – красный крест, окруженный белым кругом (полеты над этими учреждениями и вблизи их подвергаются известным ограничениям – см. ниже – §18).

5. По вопросу о порядке принудительного установления знаков для обозначения возд. путей – см. §10, 7.

6. Устройство наземле обозначений, дающих пилоту те или другие сведения, быстро развивается, и часто появляются новые виды обозначений. Достаточно указать, в виде примера, что с 9 ноября 1922 г. во Флиссингене (на пути между Амстердамом и Лондоном) выкладываются особые знаки, обозначающие состояние погоды в Калэ, Роттердаме, Остенде и Шипходе.

### **ГЛАВА III. Порядок воздушного передвижения.**

#### **§ 12. Правила маневрирования.**

1. Правила маневрирования (воздушной навигации) означают совокупность тех правил, которые касаются направления пути, предосторожностей при встрече с другими возд. судами или при приближении к морским (речным) судам, совершения полетов ночью и правил посадки (и оказания помощи при посадке).

Целью правил воз. навигации является установление технической безопасности полетов в предотвращение катастроф, которые могут иметь место даже Бри исправном состоянии возд. судна. Возд. навигация имеет общие черты с навигацией по воде, вследствие чего правила возд. навигации заимствовали часть своего содержания из правил водной навигации (Вашингтонских правил 1897 г.).

Впервые правила маневрирования возд. судов были разработаны в 1911 г. во Франции; в настоящее же время соотв. правила с наибольшей полнотой изложены в К. (прил. Д, §§ 21–51). В России правила маневрирования введены Р136; по содержанию они согласованы с К.

2. Правила маневрирования. Р136 устанавливает следующие правила:

Самолеты должны уступать дорогу управляемым аэростатам, привязным аэростатам и свободным шарам. Упр. аэростат должен уступать дорогу привязным аэростатам и свободным возд. шарам. Упр. аэростат, потерявший способность управления, рассматривается как свободный возд. шар. Обязанность маневрирования, возникает в том случае, когда нилот управляемого возд. судна установит, что при продолжении прежнего курса его возд. судно пройдет от другого возд. судна в расстоянии менее 200 метров. При встрече двух управляемых возд. судов каждое из них должно изменить направление своего полета в правую сторону. Когда два управляемых возд. судна держатся пересекающихся

курсов, то обязанность уступить дорогу падает на то возд. судно, по отношению к которому другое возд. судно находится с правой стороны. Возд. судно, обгоняя другое возд. судно, должно пройти с правой стороны его, но не под ним. Возд. судно, приближающееся к другому возд. судну по курсу, отклоняющемуся более  $110^\circ$  от курса другого судна, т.е. находящееся в таком положении, что ночью с него не видно ни одного из боковых огней последнего, рассматривается как обгоняющее возд. судно, и никакое последовавшее затем изменение в положении этих судов не может дать повода считать обгоняющее возд. судно за встречное или пересекающее, или снять с него обязанность сторониться с пути обгоняемого судна, пока последнее не будет окончательно пройдено и оставлено позади. Если днем на обгоняющем судне не всегда можно с точностью определить, находится ли оно впереди или позади указанного выше направления относительно другого судна, то оно должно в случае сомнения считать себя обгоняющим и сторониться с пути другого. Когда, одно возд. судно уступает дорогу другому, то последнее должно продолжать полет, не изменяя курса и скорости. Если, однако, возд. судно, сохраняющее свой курс, убедится, что при перемене курса другим судном нельзя избежать столкновения, то ему предоставляется право поступать по собственному усмотрению. Возд. судно, которое должно уступать дорогу другому возд. судну, обязано, если обстоятельства позволяют, избегать пересечения курса другого возд. судна, перед последним. При полетах по установленному возд. пути всякое возд. судно должно держаться правой стороны его.

Кроме того, К. устанавливает, что возд. суда, находящиеся на земле или на воде, не должны производить подъема, пока не убедятся, что нет риска столкнуться с другим судном (К. прил. D §32); в частности, ни один самолет не должен отрываться, пока не поднимается предыдущий самолет (§45).

3. Правила движения над аэродромами и вблизи аэродромов. Согласно К. (прил. Д) на каждом аэродроме должен быть поднят флаг, указывающий своим цветом, в каком направлении разрешается сделать круг (или часть круга) при подъеме или спуске. Белый флаг означает, что круг должен быть сделан в правую сторону (по часовой стрелке), а красный флаг означает, что круг должен быть сделан в левую сторону (против часовой стрелки) (§36). Эти правила поворота являются обязательными для всех возд. судов, летающих на расстоянии 1.000 м. от ближайшей точки аэродрома, если судно находится на высоте менее 2.000 метров (§38). Ночью указанные флаги заменяются красным и зеленым фонарями (§46). Подъемы и спуски должны делаться против ветра, если этому не препятствуют естественные условия аэродрома (§41).

4. Современное развитие техники возд. передвижений допускает совершение полетов и при неблагоприятных условиях. К этим полетам применяются общие правила маневрирования. Однако, К. оговаривает, что если возд. судно находится в облаке, тумане, или в других условиях плохой видимости, то оно должно производить полет с крайней осторожностью, считаясь с существующими обстоятельствами и условиями (К., прил. Д, §33, также P136). Некоторые законодательства еще сохранили известную боязнь ночных полетов. Так, Др указывает, что полеты в темноте могут производиться лишь с особого разрешения м-р общ. работ.

5. Полеты возд. судов вблизи речных (или морских) судов требуют установления несколько отличных правил полетов. В Швейцарии, возд. суда, находящиеся в полете, не должны приближаться к паровым и большим моторным судам ближе, чем на 200 м.; в особенности воспрещаются перелеты таких судов на высоте менее 200 м. (Шр 21). Возд. судам воспрещается сопровождать такие суда сбоку или пересекать их путь. Подъем с воды и посадка на воду не могут быть производимы навстречу речному судну, и таковые могут быть производимы лишь по свободному направлению. Во Франции согласно Фр 2/III 22 г. возд. суда, кроме моментов подъемов и посадок не должны находиться ближе 200 м. от речных судов. В случае тумана, при котором предметы в расстоянии 200 м. неразличны,

возд. судам воспрещается производить подъемы или посадки, кроме случаев необходимости.

До подъема и после посадки правила возд. навигации на гидросамолеты не распространяются; последние, при движении с помощью своего мотора, приравниваются к речным (морским) судам и должны соблюдать все правила, касающиеся речной (морской) навигации (К. прил. Д §49).

6. Наряду с правилами возд. навигации следует отметить и постановления о балласте. Для ограждения общественной безопасности воспрещается выбрасывать с возд. судов какие-либо предметы (см. ниже §17). Из этого правила устанавливается исключение в отношении выбрасывания балласта; законодатель оговаривает, какие именно предметы признаются балластом. В этом отношении имеются две системы: а) балластом признается всякое вещество, которое, будучи выброшено, не может причинить вреда (Швр. 20 §10); б) в качестве балласта может быть употребляем лишь мелкий песок или вода (К., прил. Д, §35). Более правильной является вторая система, в настоящее время господствующая, так как она, не представляя никаких практических трудностей, более гарантирует интересы общественной безопасности.

7. Безопасность полетов подвергается риску в момент посадки. В виду этого во многих законодательствах содержатся правила об оказании воздушному судну помощи при посадках. Существование этих правил санкционировано К., постановляющей, что воздушные суда конвенционных государств имеют право на те же средства помощи при посадке, в особенности в случае катастрофы, как и национальные воздушные суда (К., ст. 122). В виде образца подобных постановлений можно привести Ф. пр.; в случае, если воздушное судно подвергается опасности, местные власти должны принимать зависящие от них меры для оказания ему помощи. Правило это заимствовано из Фош. 1, 24, распространяющего обязанность оказания помощи на все случаи спуска и возлагающего на государство обязанность разъяснить населению, какие меры следует принимать в подобных случаях. Объемлющую все случаи формулировку дает РД. (ст.11): во всех случаях, когда воздушное судно спускается на землю, местные власти принимают все меры для сохранения судна и находящегося на нем груза в целости и для обеспечения личной безопасности пилота и пассажиров.

Оказание населением помощи воздушному судну при посадке (или при подъеме) не имеет характера юридически установленной повинности населения. Поэтому отказ от предоставления помощи не является наказуемым правонарушением, а за оказанную помощь население вправе требовать вознаграждения. Размер последнего, при недостижении сторонами соглашения, определяется судом.

### **§ 13. Огни и сигналы воздушных судов.**

1. Правила об огнях воздушных судов и даваемых ими сигналах изложены подробно в К. (прил. Д, §§ 1–20) и в P136, соответствующем К. Для наших целей представляется достаточным привести правила P136.

2. От захода до восхода солнца каждое воздушное судно должно быть снабжено следующими фонарями:

Самолет, производящий полет или маневрирующий по земле или воде собственными силами, должен нести:

а) спереди – белый огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 220°, по 110° с каждой стороны от линии полета и видимый с 8 километров, б) на правой стороне – зеленый огонь, освещающий непрерывным светом дугу горизонта в 110°, начиная от

направления линии полета и видимый с 5 километров, в) на левой стороне такой же красный огонь, д) сзади, белый огонь, светящий назад и освещающий непрерывным светом дугу горизонта в  $140^\circ$  по  $70^\circ$  с каждой стороны от линии полета и видимый с 5 километров. Упр. аэростаты должны нести те же огни, как и самолеты, но огни должны быть удвоены: передний и задний – вертикально, а боковые – горизонтально. Самолет или аэростат, находящийся на воде и неспособный маневрировать, должен иметь два красных фонаря, расположенных вертикально один над другим, на расстоянии не менее 2 метров. Упр. аэростат, потерявший способность управления или имеющий мотор выключенным или буксируемый, должен иметь, кроме огней, указанных выше, два красных фонаря, расположенных вертикально один над другим, на расстоянии не менее 3 метров. Упр. аэростаты в указанных случаях днем должны нести два черных шара или диска диаметром в 60 см., расположенные вертикально один над другим на расстоянии не менее 2 метров. Свободный возд. шар должен нести один белый огонь, расположенный внизу гондолы на расстоянии не менее 5 метров и видимый с 3 килом. Привязной аэростат должен иметь три огня, расположенных вертикально на расстоянии не менее 2 метров один от другого. Верхний и нижний из этих огней должны быть красными, а средний – белым. Кроме того, к тросу прикрепляются с интервалами в 300 метров, измеряемых от гондолы, группы из трех таких же огней. Такая же группа должна находиться на устройстве, к которому прикреплен трос на земле. Днем привязной трос должен иметь, вместо групп огней, группы из трех трубчатых цилиндров диаметром 20 см. и длиной 2 метра, разделенных на красные и белые полосы шириною в 50 см. Гидросамолет, находящийся на поверхности воды и прикрепленный к якорю, несет: а) спереди белый огонь, видимый со всех сторон с 2 километров, б) если длина гидросамолета превосходит 50 метров, то, еще такой же огонь на руле направления или около его и расположенный не менее как на 5 метров ниже переднего фонаря, в) если размах крыльев превосходит 50 метров, то кроме огня, указанного в п. «а», такие же огни, находящиеся на краях каждого из нижних крыльев. В случае если во время полета один из огней будет потерян или перестанет функционировать, то возд. судно должно при первой возможности произвести посадку.

3. Сигналы. Согласно P136 самолет, либо упр. аэростат в случае желанья произвести посадку ночью на аэродром должен выпустить зеленую ракету или дать сигнал зеленым огнем, а в случае наличия на возд. судне радиотелеграфной установки – дать группу букв, составляющих опознавательный знак возд. судна. Разрешение произвести посадку обозначается повторением с земли такого же сигнала. Воспрещение произвести посадку обозначается путем выпуска с земли красной ракеты или путем дачи сигнала красным огнем. Возд. судно, находящееся в необходимости произвести ночью вынужденную посадку, должно перед посадкой выпустить красную ракету или дать серию коротких сигналов светом своих огней. Когда возд. судно терпит бедствие и нуждается в помощи, оно должно дать следующие сигналы вместе или порознь: а) сигнал SOS путем видимых сигналов или путем радиотелеграфа, б) сигнал NC по международному флажному кодексу, в) выкинуть четырехугольный флаг, имеющий сверху или снизу шар или что-либо подобное шару, г) непрерывный гудок каким-либо звуковым аппаратом, д) ряд белых огней с короткими интервалами. Для предупреждения возд. судна, что оно находится вблизи запретной зоны и должно изменить курс, употребляются следующие сигналы: а) днем – три выстрела через 10 сек. каждый; снаряды при разрыве должны выбрасывать белый дым; места разрыва указывают курс, который должно принять возд. судно, б) ночью – три выстрела через 10 сек. каждый; снаряды при разрыве должны выбрасывать белые звезды; места разрыва указывают курс, который должно принять возд. судно. Для приказанья возд. судну произвести посадку употребляются следующие сигналы: а) днем – три выстрела через 10 сек. каждый; снаряды при разрыве должны выбрасывать черный или желтый дым, б) ночью – три выстрела через 10 сек. каждый; снаряды при разрыве должны выбрасывать красные звезды или красный огонь.

## **ГЛАВА IV. Особые гарантии против нарушения возд. передвижениями государственных и общественных интересов.**

Регламентация средств воздушного передвижения (глава II) и порядка воздушного передвижения (глава III) имеют своей целью гарантировать интересы государства и общества от возможности нарушения их воздушным передвижением, т.е. установить наибольшую безопасность полетов. Указанная регламентация может быть названа «общими гарантиями безопасности воздушного передвижения». Однако, некоторые государственные и общественные интересы представляются недостаточно защищенными этими общими гарантиями и требуют особых средств защиты. Совокупность соответствен. специальных правил может быть названа «особыми гарантиями против нарушения воздушным передвижением государственных и общественных интересов». Правила эти сводятся к специальной охране отдельных групп государственных и общественных интересов.

### **§ 14. Охрана стратегических интересов.**

Стратегические (и вообще военные) интересы государства защищаются посредством запрещения полетов над определенными участками территории (запретными зонами) и воспрещения иметь на судах приспособления для фиксирования внизу лежащей местности (фотографические аппараты) и для передачи сведений с судна, находящегося в полете (радио и почтовые голуби). Иногда в эту же группу относят запрещение перевозки оружия и взрывчатых веществ, но перевозка этих предметов лишь в редких случаях направлена против стратегических интересов государства. Поэтому соответств. воспрещение удобнее рассмотреть в связи с охраной интересов общественной безопасности.

#### **А. Запретные зоны.**

1. Запретной зоной называется воздушное пространство, находящееся над крепостями, портами и другими военными сооружениями, которые сохраняются государством в тайне от проникновения посторонних лиц. Полеты в запретных зонах воспрещаются во избежание возможности изучения этих сооружений в шпионских целях. Правила о запретных зонах исторически являются одним из первых вопросов воздушного права; еще до войны 1914 г. соответствующие правила были изданы всеми главнейшими европейскими государствами, причем границы запретных зон определялись нередко чрезвычайно широко. В настоящее время правила о запретных зонах также входят в состав всех национальных законодательств по воздушному праву. Соответственные нормы санкционированы К., постановляющей, что каждое государство имеет право запретить полеты над определенными местностями (ст.3).

В России право устанавливать запретные зоны предоставлено Революционному Военному Совету Республики (РД, 7). Однако конкретных запрещений еще не издано.

Ввиду значительного стеснения запретными зонами интересов воздушного передвижения, в настоящее время замечается стремление смягчить воспрещение полетов над запретными зонами. В этом отношении представляет интерес система, принятая в Швеции. В пределах запретных зон устанавливаются пути, по которым могут быть совершаемы полеты. Однако, и по этим путям полеты могут производиться только днем, на высоте не более 1000 м. (а в некоторых районах – 200 м.), и с отклонением от установленной государством линии не более как на 1000 метров в стороны (Швр 8/XII 22 г.). Подобное правило существует также в Норвегии и Венгрии: воздушные суда могут

летать над некоторыми запретными зонами по маршрутам, указанным правительством. Эта система, безусловно имеющая будущность, соответствует тенденции современного возд. права влить полеты в русло определенных маршрутов (см §11). Гз (§13) и Вг (§12) предусматривает возможность установления таких запретных зон, в которых воспрещаются полеты лишь ниже определенной высоты.

2. Границы запретных зон должны быть конкретны и объявлены во всеобщее сведение. Недостаточно поэтому воспретить полеты над определенными видами сооружений (напр., стрельбищами, учебными полями и т.п., не указывая нахождения этих сооружений на местности). Подобное правило было в ст.1 франц. декрета 24 октября 1913 г. Границы запретных зон могут указываться двояко: а) путем точного определения местности, над которой воспрещаются полеты (например, в России в 1914 году были воспрещены полеты между 59° и 60° 10' сев. широты и 22° 45' и 25° 40' восточн. долг.); б) путем указания запретного места и окружающей местности в определенном радиусе. Последняя система является ныне более распространенной, причем расстояние, на которое воспрещено приближаться к запретному месту, варьируется от 5 до 10 килом. С точки зрения интересов пилота предпочтение должно быть отдано первой системе, но для государства практически более удобной является вторая система, тем более, что границы на местности 10- или 5-километрового района не всегда могут быть указаны.

3. Запрещение полетов над запретными зонами не является абсолютным. Запрещение это, по общему правилу, не имеет применения к национальным военным воздушным судам; кроме того, полеты над запретными зонами могут быть производимы с особого в каждом отдельном случае разрешения государств, (обычно – военной) власти. Выдача этих разрешений, обусловливаемых надежностью, политической благонадежностью и т.п. обстоятельствами, а равно степенью стратегической важности данного пункта и условиями полета, – зависит исключительно от усмотрения подлежащего органа власти и потому в этом отношении никаких общих правил дано быть не может.

4. Иногда выставляется требование, чтобы границы запретных зон были определены знаками, видимыми для пилота (Фош, 1, 8). Однако, осуществление этого крайне трудно по техническим условиям, вследствие чего соответствующие правила в законодательствах не встречаются. Кроме того, при наличии хорошей специальной карты не встречается и практической необходимости в установлении земных знаков запретной зоны, занимающей обычно значительное пространство.

5. Пилот судна, оказавшегося в запретной зоне, обязан немедленно произвести спуск на землю; спуск этот должен быть произведен вне границ запретной зоны, если судно еще не успело углубиться в пределы зоны. К (ст.4) требует, чтобы воздушное судно дало сигнал бедствия и произвело посадку на ближайший аэродром за пределы зоны. Независимо от этого, государство может дать сигнал спуска на землю, а если судно не произведет спуска добровольно, то принудить его к спуску всеми возможными способами (РД ст.8 и 9). В число этих способов, в качестве крайней меры, входит стрельба по воздушному судну.

6. В литературе последних лет неоднократно указывалось, что установление запретных зон, являясь существенным затруднением для развития возд. передвижения, представляется излишним с точки зрения охраны интересов государства, так как оборонительные сооружения защищены от возд. судов маскировкой. Эта точка зрения получила законодательное осуществление во Франции. На основании Фр 10/VI 21 г., запретные зоны отменены: в мирное время частные самолеты, французские и имеющие национальность государств, заключивших конвенции с Францией, могут совершать полеты над всей французской территорией. Запретные зоны сохранены лишь в том

отношении, что над некоторыми участками территории и важнейшими военными портами запрещаются полеты с фотографическими аппаратами.

### **Б. Фотографические аппараты.**

Почти все законодательства воспрещают иметь на борту возд. судна фотографические аппараты без особого разрешения подлежащей (обычно – военной) власти (РД, 10 требует разрешения Главвоздухфлота). К. не устанавливает конкретного правила, предоставляя каждому государству право запрещать или регулировать перевозку фотоаппаратов и пользование ими – ст. 27. Против этого воспрещения высказывались возражения, базировавшиеся на том, что при наличии правил о запретных зонах фотоаппараты на борту возд. судна не могут принести вреда. Это возражение является неосновательным, так как возд. судно может пролететь над запретной зоной и ускользнуть от преследования и т.п. Однако, в некоторых государствах замечается стремление смягчить разбираемое правило. Так, Др воспрещает иметь на борту лишь прикрепленные (т.е. не ручные) аппараты.

Совершенно новые правила устанавливает новейшее французское законодательство. Согласно Фр 10/VII 21 г. нормируется различно пользование фотоаппаратами французскими и иностранными гражданами. Первые имеют право пользоваться фотографическими и кинематографическими аппаратами при полетах над всей французской территорией на французских или иностранных возд. судах (ст.1), кроме особых зон и важнейших военных портов (ст.3). Пользование фото- и киноаппаратами в этих зонах разрешается лишь в силу особой именной концессии, которая может быть выдана лишь французским гражданам и обществам (ст.3 и 4). Иностранному подданному воспрещается пользование фото- и киноаппаратами (ст.7), кроме случаев особых разрешений (ст.8). Ответственность за соблюдение этих правил возлагается на пилота (командира) возд. судна (ст.11). Фотографии и фильмы запретных зон не могут продаваться без особого разрешения и должны содержать на каждом оттиске указание на № разрешения (ст.12).

### **В. Радио.**

Постановка на возд. судах радио в большинстве государств нормируется так же, как перевозка фотографических аппаратов, т.е. требует особого согласия со стороны подлежащего органа власти (РД ст.10 – Главвоздухфлота). Эта система принята в качестве основной и К., указывающей, что на выдачу разрешения уполномочивается государство, к национальности которого принадлежит возд. судно (ст.14).

Однако, современное развитие техники возд. передвижений препятствует последовательному проведению этой системы. На больших возд. судах, преимущественно – на судах, служащих для пассажирского движения, радио является нормальной частью оборудования судна, необходимой для безопасности и точности полетов. Потому приходится отказаться от подозрительности и от предположений о шпионских целях пользования радио и вменить постановку радио в положительную обязанность владельца судна. Конвенция (ст.14, ч.2) признает, что каждое возд. судно, служащее для общественного транспорта и могущее поднять не менее 10 человек, должно быть снабжено приемным и передаточным радио. Это правило вступает в силу лишь после того, как способ употребления радио будет установлен Международной Ком. Возд. Передв. Этой же Комиссии предоставляется право распространить обязательную установку радио и на другие виды воздушных судов.

Во исполнение этого на Лондонской сессии комиссии 1922 г. постановлено, что все пассажирские суда должны быть снабжены радио. Самолеты, поднимающие менее 10 пассажиров и производящие перелеты без спуска более 100 миль над сушей или 15 миль над водой, должны быть снабжены радио в течение двух лет. (Очевидно, что самолеты с большей грузоподъемностью должны быть снабжены радиоустановками немедленно, что впрочем обычно уже имеет место).

Аналогичное правило содержит Др: м-во общ. раб. может установить обязательность установки радио на некоторых видах возд. судов (§ 16).

Во всех случаях установки радио пользование им допускается лишь под ответственностью начальника судна, при чем манипулировать с ним могут лишь лица, имеющие соотв. подготовку и разрешение (радиотелеграфисты) (К. 14).

### **Г. Почтовые голуби.**

В некоторых, преимущественно более старых, законодательствах по возд. праву содержалось воспрещение иметь на возд. судах почтовых голубей (Фр 13 г. ст.15, Сербский зак. 1913 г. §6, РД ст.10). Ввиду ничтожного значения почтовых голубей, как средства шпионажа в мирное время, соотв. запрет в К. не установлен, а в новейших законодательствах этот запрет встречается лишь как исключение (Гз, §14, Вг §10).

### **§ 15. Охрана таможенных интересов.**

1. Установление международного возд. передвижения иразвитее грузоподъемности возд. судов делает последние возможным средством для провоза контрабанды. В виду этого в современном возд. праве получили значительное развитие специальные таможенные правила, имеющие своей целью бороться с возд. контрабандой и вообще с нарушениями воздушными судами таможенных правил.

Основным принципом таможенного возд. права является то, что для каждого возд. судна обязательно соблюдение таможенных правил того государства, в возд. пространстве которого оно находится. Поэтому воспрещается перевозка предметов, запрещенных, согласно таможенным правилам, к привозу (РД, 17). Ответственным за соблюдение таможенных правил является пилот, как начальник возд. судна (рус. декрет 10 января 1923 г. о взысканиях за нарушение ответственными лицами транспорта таможенных постановлений).

2. Для облегчения таможенного надзора повсеместно установлено, что возд. суда могут пересекать границу лишь в определенных участках. Отправление возд. судов за границу допускается лишь с определенных аэродромов (aerodromesdauaniers), при чем посадки после досмотра воспрещаются. На тех же аэродромах должны производить посадку, непосредственно после перелета границы, возд. суда, прибывающие из-за границы (К. прил. Н §1 и 2, Ст. К.). Русский декрет 12 ноября 1920 г. устанавливает (ст.50), что возд. суда, прибывающие на территорию Республики, обязаны производить посадку в районе действия ближайший по пути их следования заграничной таможни (как-будто во всех этих таможнях имеется аэродром). Статья эта устанавливает обязательную посадку на границе; эта система представляется крайне неудобной для интересов возд. передвижений, вследствие чего на Западе от этой системы уже давно отказались. Наряду с этим вводится трудно выполнимое правило, что возд. суда прибывают из-за границы по особому расписанию, при чем о всяком случае прибытия возд. судов должно быть заблаговременно сообщено подлежащему таможенному учреждению (ст.51). Постановления эти дополняются РД (ст.16), что производство международных полетов

допускается лишь по указанным заранее маршрутам, с производством спуска лишь на определенных аэродрома и с перелетом границы лишь в указанных пунктах.

3. Производство таможенных обрядностей. Русский декрет 12 ноября 1920 г. устанавливает, что на все грузы и багажные места, доставляемые из-за границы, должны быть представлены соотв. грузовые документы (ст.52). В развитие этого Р142 постановляет, что возд. суда, производящие посадку на таможенный аэродром, подчиняются указаниям органов там. надзора. Последние имеют право производить досмотр возд. судна и всех грузов, и без разрешения этих органов не допускается подъем воздушного судна для дальнейшего полета. Равным образом, органы там. надзора имеют право доступа во все аэродромные помещения и осмотра имеющегося там имущества и документов, за исключением лишь тех из последних, которые составляют коммерческую тайну. О производстве там. досмотра органы там. надзора делают отметку в путевом журнале воздушного судна и на списке грузов. (Кроме списка грузов, в который записываются все грузы, перевозимые возд. судном, Р142 устанавливает декларации грузов, заполняемые грузоотправителем). Вместе с тем органы там. надзора могут опечатывать грузы, о чем делается отметка в списке грузов. В случае, если воздушное судно не имеет на борту грузов, то списка грузов не ведется, но об отсутствии грузов делается отметка в путевом журнале.

Само собою разумеется, что пошлине не подлежат горючее и смазочное в количестве, необходимом для полета.

4. В случае, если происходит вынужденная посадка между границей и таможенным аэродромом, то пилот обязан немедленно уведомить ближайших таможенных властей. Та же обязанность лежит и на местных полицейских властях. До прибытия таможенных властей местные власти должны установить надзор за возд. судном для воспрепятствования выгрузке. Вопрос о дальнейшем отправлении самолета разрешается прибывшими таможенными властями. Русский декрет 12 ноября 1920 г. указывает лишь, что при невозможности посадки в районе пограничной таможни, пилот дает знать об этом таможне для командирования служащих к месту спуска для совершения таможенных обрядностей (ст.53). Правило это совершенно не гарантирует интересов государства. Отчасти оно исправляется постановлением РД. ст.18, указывающей, что немедленно после прибывшего из-за границы возд. судна пилот обязан представить ближайшей власти разрешение на полет и дать сведения о составе пассажиров и груза. Тем не менее русское законодательство должно быть дополнено специальным правилом о надзоре за судном, спустившимся вне таможенного аэродрома.

5. В ближайшей связи с разбираемым случаем стоит перелет границы не в указанном месте. Согласно Р142 в случае, если вследствие воздействия непреодолимой силы возд. судно пересечет границу вне указанного Главвоздухфлотом района или уклонится с указанного Главвоздухфлотом воздушного пути, то пилот обязан произвести посадку на ближайший по пути его следования там. аэродром и представить коменданту аэродрома объяснения происшедшего изменения установленного пути. (Беспрепятственное продолжение пути разрешается, естественно, лишь при наличии уважительных причин невыполнения установленных правил).

6. Подозрительными в отношении контрабанды признаются следующие возд. суда: а) прибывающие из-за границы не по установленному международному маршруту, б) производящие добровольную посадку не на таможенный аэродром, в) отбывающие за границу не с таможенного аэродрома и пересекающие границу вне указанных участков. По отношению к подобным возд. судам государственная власть может принимать общие меры, установленные для борьбы с контрабандистами, т.е. организовать погоню, арестовать судно и экипаж, произвести дознание и, в случае необходимости, направить

дело судебным порядком. Кроме того, для борьбы с возд. контрабандой устанавливается воспрещение выбрасывать с возд. судна во время полета что-либо, кроме балласта и почтовых отправок (К, прил. Н §15).

7. По отношению к некоторым категориям возд. судов устанавливаются изъятия из общих правил о таможенном досмотре [11]. Сюда относятся: а) военные, полицейские и таможенные иностранные возд. суда, прибывающие из-за границы с особого разрешения, так как принадлежность этих судов государству устраняет возможность предположения, что полеты их будут использованы для провоза контрабанды (К. прил. Н §17), б) одинаковое положение должны занимать почтовые возд. суда, которые предназначены исключительно для перевозки почты и не могут иметь никакого другого груза (там же, §8), (досмотр почтовых отправок регулируется особыми правилами), в) наконец, К. устанавливает исключения для возд. судов, которые принадлежат обществам возд. сообщений или же членам спортивных обществ, туристов, не занимающимся перевозкой пассажиров и грузов. Эти возд. суда обязаны придерживаться общих путей, но могут быть освобождены от обязательной посадки на таможенных аэродромах и могут начинать и заканчивать полеты на аэродромах внутри страны, которые будут указаны таможенной властью (К, прил. Н. §8). Таким образом, в отношении указанных самолетов переносится место таможенного досмотра. Основанием устанавливаемого изъятия является доверие к владельцам указанных возд. судов и предположение, что они не воспользуются предоставленными им льготами с целью обхода таможенных правил. Возд. суда, по отношению к которым установлены изъятия, должны при перелете границы давать особый сигнал, служащий указанием на их характер (P142).

8. Правила о таможенном досмотре не применяются к воздушным судам, пролетающим через территорию к.-л. государства транзитом, без спуска. В этом случае судно должно лететь по установленному международному пути и при пролете над таможенными пунктами давать особый сигнал (К, прил. Н. §12). В случае, если при транзитном перелете производится посадка, то воздушное судно должно выполнить все таможенные обязанности, но на таможенных аэродромах принимаются меры для обеспечения за владельцем воздушного судна права на обратное получение ввозных пошлин за воздушное судно – К. прил. Н. §12. (Во многих государствах с каждого прибывающего самолета, исключая возд. линий, взимается ввозная пошлина, но последняя возвращается при обратном полете – там же § 9).

## **§ 16. Охрана санитарных интересов.**

Воздушное судно (находящиеся на нем люди и груз) могут явиться средством передачи заразы, если воздушное судно прибывает из местности, где свирепствует к.-л. эпидемия. Поэтому к воздушным судам следует применить те же меры, какие применяются в отношении морских (и речных) судов и земных перевозочных средств. В настоящее время повсеместно принята система карантина, т.е. задержания всех лиц, товаров и судов на границах и в портах до выяснения их безвредности. Согласно Парижской международной санитарной конвенции 1903 г., подозрительные в отношении чумы или холеры лица подвергаются в портах наблюдения, т.е. задержке их на судах или в определенных учреждениях (не более 5 суток) или надзору, т.е. врачебному освидетельствованию (также в течение 5 суток, а при чуме 10 суток). На сухопутных границах применяется лишь врачебный осмотр. Кроме того, государство имеет право закрывать свои границы для судов, товаров и лиц, следующих из зараженных местностей.

Изложенные правила должны иметь применение и к воздушным судам, т.к. представляется безразличным, прибыло ли лицо или товар из зараженной местности по земле, воде или воздуху.

Еще Фошиль ввел в свой проект правило о том, что государство в праве запрещать спуск на землю воздушных судов, прибывающих из стран, в коих имеются эпидемии (Фош. 1, 20). Современные законодательства обычно не содержат в себе специальных правил об охране санитарных интересов. Это является следствием быть может малого практического значения этих правил для Зап. Европы и возможности, в случае появления эпидемии, применять общие, указанные выше нормы. Однако, отдельные распоряжения по указанному вопросу встречаются. Швейцарского главного таможенного управления в своем циркуляре от 19 марта 1921 г. предписало принимать меры против возможности занесения эпидемии, если воздушное судно прибыло из местности, где распространена зараза. Меры эти могут заключаться в карантине или врачебном осмотре. Более строгие правила установлены в Японии (Я. ст.41); воздушные суда, прибывающие из за границы, подвергаются врачебному осмотру в целях предупреждения занесения заразных болезней; подробные постановления по этому поводу устанавливаются административными распоряжениями.

## **§ 17. Охрана интересов общественной безопасности.**

Возможность нарушения воздушным передвижением интересов людей, находящихся на земле, является неустранимой: всегда возможна катастрофа, связанная с вынужденными спусками или падением обломков воздушного судна на землю и причинением людям смерти, увечья или имущественного ущерба. Предупредить эту опасность являлось бы возможным лишь посредством полного воспрещения полетов вне аэродромов. Но это представляется неосуществимым так-же, как неосуществимо устранение железных дорог или механических двигателей, вносящих особую специфическую опасность. Поэтому законодатель вынужден мириться с известной опасностью для находящихся на земле людей и может устанавливать охранительные или запретительные меры лишь для тех случаев, когда степень возможности причинения вреда является повышенной, т.е. регламентировать такие действия пилота и других лиц, которые содержат в себе особую угрозу безопасности людей. Круг этих действий – исторически изменчив и обуславливается степенью технического совершенства воздушного судна.

### **А. Ограничения полетов над некоторыми местами.**

1. Над городами, селениями и вообще населенными местами обычно воспрещаются полеты ниже определенной высоты. Эта высота определяется двояко: а) некоторые законодательства воспроизводят старое правило франц. зак. и требуют, чтобы пилот придерживался такой высоты, при которой, в случае остановки мотора и вынужденного спуска, он мог спланировать вне города (СССР, С.-А. Соед, Штаты, Англия, Норвегия, Бельгия); б) другие законодательства устанавливают определенную минимальную высоту полета, причем эта высота фиксируется крайне разнообразно, (напр., во Франции 500–2000 м. в зависимости от величины перелетаемого города и наличия на самолете одного или нескольких моторов, в Италии – 1000 м. для самолетов и 100 м. для аэростатов, в Швеции – 800 м. для самолетов и 200 м. для аэростатов, Дания 200 м. и т.д.). Предпочтение должно быть отдано второй системе, как более определенной и устраняющей повод к спорам, но система эта еще нуждается в технической разработке.

Наконец, отдельные законодательства (напр., У) воспрещают полеты над населенными пунктами, кроме случаев необходимости и, в последнем случае, не ниже 1000 м.

Из общего правила о минимальной высоте полетов над городами должно быть сделано изъятие для городов, которые находятся вблизи аэродромов. Так, Ар 19 г. допускает полеты ниже минимальной высоты в радиусе одной мили от аэродрома; Исп. устанавливает это расстояние в 2 кил., Нр. 22 г. – 6 кал.

2. Согласно К. (ст.3) каждое государство имеет право, в интересах общественной безопасности, воспретить полеты над определенными местами. Но, в отдельных законодательствах соотв. правила встречаются лишь в виде исключения, так как воспрещение полетов над запретными зонами основывается на соображениях стратегических. Однако, из прежних законодательств можно упомянуть Прусс, регл. 1910 г., который воспрещал производить полеты на самолетах над фабриками воспламеняющихся веществ, над резервуарами керосина, над газовыми заводами и другими устройствами, представляющими опасность пожара, а равно над воздушными линиями электрических проводов высокого напряжения. Из новых законодательств следует отметить закон Массачузетеа 1919 г., запрещающий полеты над улицами и площадями.

3. Воспрещаются вообще полеты, которые вследствие низкой высоты или близости к людям и жилищам являются угрожающими для безопасности людей, находящихся на земле (Ар 19 г., Бр., Нр 20 г. Исп). В развитие этого правила Швр 20 приравнивает полеты над большими народными собраниями к полетам над городами, т.е. требует минимальной высоты в 800 или 200 м. Бр. в этих же случаях требует высоты в 1000 м.

Наиболее подробные правила содержатся в р. С.-А. Соед, Шт. 23 г.: 1) над народными собраниями полеты могут совершаться на высоте не менее 1000 фут. или же такой, чтобы пилот мог произвести планирующий спуск с выключенным мотором; 2) должно быть обращено особое внимание, чтобы самолет и мотор находились в полном порядке; перед каждым полетом должна производиться проба мотора в 1 мин.; 3) перед подъемом и посадкой пилот должен удостовериться, что на аэродроме нет никаких препятствий.

## **Б. Акробатические полеты.**

Акробатические полеты (т.е. трюки, производимые без практической необходимости) представляют существенную опасность для общественной безопасности. Однако, полное воспрещение акробатических полетов представляется нецелесообразным, т.к. в некоторых случаях (при обучении, при тренировке, гл. обр., военных летчиков) эти полеты представляются необходимыми; кроме того, современный правопорядок не мирится с излишней опекой над личностью: каждый может производить эксперименты, лишь бы этим не наносилось вреда государственным и общественным интересам.

Наиболее строгая система проводится в Швейцарии. За исключением военных воздушных судов акробатические полеты запрещаются без особого разрешения, причем условием разрешения являются: наличие парашюта, производство трюков на высоте не менее 500 м. над свободным полем или над водной поверхностью (Шр 23/VII 20 г.).

В отличие от этого, большинство законодательств не требует для производства акробатических полетов особого разрешения, но указывает условия, при которых трюки воспрещаются. В частности акробатические полеты не допускаются:

а) над городами, селениями и вообще населенными местами (это воспрещение встречается почти во всех законодательствах, в частности – в СССР);

б) над скоплением людей, как-то: митингами, скачками, вообще публичными зрелищами (Ар 19, Фр. 14/VIII 20 г., Итр 21 г., Нр 22 г., Ис). Это воспрещение иногда не применяется к тем случаям, когда акробатические полеты являются предметом

публичного зрелища и когда публика собралась специально для того, чтобы смотреть эти полеты. В этом случае каждый пришедший должен сознавать тот риск, которому он себя подвергает, а потому принимаемые государством общие гарантии общественной безопасности не могут иметь места. Однако, более целесообразным является не делать этого исключения, так как и при публичных полетах является всегда возможным производить фигурные полеты не над головами собравшихся и не подвергать их ненужному риску (р. С.-А. Соед. Шт. 23 г.). (В Канаде – Ка. ст.92 – эти правила дополняются еще весьма целесообразным постановлением о том, что пилот, поскольку он находится не один на воздушном судне, не должен делать петель и вообще производить полеты, связанные с ненужным риском);

в) над аэродромом общественного пользования и вблизи этих аэродромов на расстоянии до 2000 м. (К. прил. Д. §39); также – в СССР;

г) над паровыми и большими моторными судами в расстоянии менее одного километра от них (Шр 21 г.).

д) иногда – ниже определенной высоты, даже если они происходят не над городом и т.п. (напр., у нас – 600 м.).

## **В. Падение предметов с воздушных судов.**

В большинстве законодательств принято правило, что с воздушного судна не могут быть сбрасываемы никакие предметы, кроме балласта (см. выше, §12) и почтовых тюков (§22). Иногда запрещение это ограничивается нахождением судна над населенными пунктами (Др 20), или же требованием, чтобы выбрасываемые предметы не могли причинить вреда или беспокойства (Др 20 г., Швр 19 г., Нр 22 г. Ка. ст.92).

Следует заметить, что воспрещение выбрасывания защищает интересы не только общественной безопасности, но и интересы таможенные, поэтому следует предпочесть систему абсолютного запрета (кроме балласта и почты); система эта является более правильной и с узкой точки зрения интересов общественной безопасности, т.к. лицо, находящееся на воздушном судне, не всегда может предусмотреть, куда упадет выброшенный им предмет, и, след., возможно причинение ущерба, помимо умысла или неосторожности этого лица.

С целью предупредить случайное падение предметов с воздушного судна некоторые законодательства содержат правило, что все предметы, находящиеся на воздушном судне, должны быть прикреплены на своих местах надлежащим образом перед полетом (Ар 21 г., Нр 22 г., НИ).

Особый вид выбрасывания предметов составляет разбрасывание с воздушного судна литературы (агитационной или рекламной). Несомненно, что к этому случаю неприменимы общие правила, т.к. разбрасывание литературы не может причинить вреда или беспокойства и не затрагивает таможенных интересов (но в германской литературе высказывается взгляд, что разбрасывание листов на улицах, площадях и т.п. является нарушением правил о поддержании в порядке публичных дорог; кроме того, разбрасывание листов на частные участки открывает возможность взыскания расходов по приведению участка в порядок). Регламентация этого случая зависит от постановки агитации в данной стране, а равно от пределов допустимости рекламы (если реклама обложена особым налогом, то таковой должен взиматься и в данном случае). Разбрасывание литературы требует особой нормировки (с технической, политической и т.п. точек зрения), что до настоящего времени сделано лишь в Швейцарии и Италии, где

имеется правило, что разбрасывание литературы (во всяком случае – не политической) допускается лишь с особого разрешения (Шр. 30/VI 20 г., Игр 21 г.).

### **Г. Запрещение некоторых видов груза.**

Некоторые виды груза представляются опасными для общественной безопасности сами по себе, другие – в виду той цели, с которой они перевозятся. К первой группе относятся взрывчатые вещества, наличие которых может вызвать катастрофу; ко второй группе – оружие и вообще военное снаряжение, могущее служить орудием преступлений, заговоров и т.п. Законодательства единодушно воспрещают провоз указанных предметов без специального разрешения подлежащей (обычно – военной) власти (РД. ст.10). Наряду с взрывчатыми веществами, оружием и военным снаряжением часто воспрещается перевозка и других предметов, опасных для общественной безопасности (напр., К. 28; статья эта предоставляет простор для примкнувших к К государств). Гз и Вг воспрещает еще перевозку ядовитых газов.

Перевозка всех упомянутых предметов имеет особое значение при полетах, производимых иностранцами, вследствие чего К. устанавливает абсолютный запрет перевозки при международных полетах взрывч. веществ, оружия и военного снаряжения и перевозки этих предметов иностранным возд. судном в одном из государств, примкнувших к К (ст.26).

### **Д. Ограничения права спуска.**

С точки зрения интересов общественной безопасности представлялось бы наиболее правильным допускать посадки (кроме вынужденных) лишь на аэродромах. Как уже было указано (§10), к этой системе идет современное законодательство, и со временем, при густой сети аэродромов, эта система станет господствующей. Но пока она встречается еще лишь в некоторых законодательствах. В других же законодательствах встречаются лишь отрывочные указания на те места, спуск на которые воспрещен из соображений общественной безопасности.

а) Воспрещается производить посадки в черте населенных пунктов, кроме особо указанных мест (зак. Массачузетса ст.8), или в пределах огороженных участков (Гз §12), при чем предусматривается возможность дальнейших местных запретов).

б) Гидросамолетам воспрещается производить посадки на судоходные водные пути и морские порты (возд. код. межд. к-та авиации ст.12). Правило это в Шр.21 ограничивается лишь случаями тумана.

В РД. (ст.12) право определять места, в коих запрещается производить спуск на землю, предоставлено Главвоздухфлоту. Однако, никаких конкретных распоряжений в развитие этого уполномочия до настоящего времени не издано.

### **§ 18. Охрана спокойствия граждан.**

Воздушное передвижение может явиться источником беспокойства даже психически уравновешенных людей. (Об особо нервных людях, пугающихся самого вида самолета, боящихся всякого пролета в близком расстоянии, примеры чего еще встречаются, – мы не говорим. Правовые нормы вырабатываются применительно к «среднему человеку»; типы же, уклоняющиеся от среднего человека, неизбежно принуждены терпеть последствия своей нервности. Правопорядок в этом случае является безжалостным в виду своей общей тенденции к шаблонизации). В частности, беспокойство может возникнуть:

а) при нарушении правил общественной безопасности: угроза безопасности всегда содержит в себе нарушение спокойствия;

б) в случае катастроф и вынужденных посадок:

в) при причинении беспокойства шумом мотора.

Случаи первой группы покрываются общими правилами об общественной безопасности полетов. Правила эти, охраняя безопасность, тем самым охраняют и спокойствие граждан, и лишь в редких случаях законодатель упоминает особо о причинении беспокойства (напр., Др 20 г. §16: выбрасывание балласта должно производится так, чтобы населению не могло быть причинено убытка или неприятности). Случаи второй группы являются исключительными; законодатель, в виду социального значения возд. передвижения, вынужден мириться с возможными катастрофами и несчастными случаями, которые причиняют не только беспокойство, но и убытки, увечья, смерть. Наконец, случаи третьей группы могут вызвать специальные законодательные правила, хотя следует отметить, что в большинстве законодательств соответственные нормы еще совершенно не разработаны.

Беспокойство, причиняемое шумом мотора, выявляется особо резко: 1) при частых полетах на незначительной высоте над определенным местом, 2) при таком состоянии той или иной группы граждан, которое требует возможной тишины (болезнь, учебные занятия и т.п.).

1. Случаи первого вида касаются преимущественно обывателей, живущих в непосредственной близости к аэродромам (в особенности заводским и учебным). Чрезвычайно характерно решение одного из германских судов от 18 октября 1920 г. Около одного земельного участка возник самолетостроительный завод. При испытании самолетов последние пролетали над участком на высоте 20–40 м. Происходил шум, достигавший такой силы, что в саду, нельзя было разговаривать иначе, как громко. Вследствие этих неудобств, владелец продал имение на 100.000 м. дешевле, чем он мог бы продать при нормальной конъюнктуре, и предъявил к самолетостроительному заводу иск о возмещении этой суммы. Суд удовлетворил этот иск и указал, что собственник не обязан терпеть, если полеты совершаются при необычных условиях, на небольшой высоте, вследствие чего происходит сильный шум и т.п.

Однако, возмещение убытков не является достаточным средством для охраны спокойствия жителей: а) имущественный ущерб возникает вследствие беспокойства лишь в редких случаях, а институт возмещения не имущественного вреда известен лишь немногим законодательствам и является довольно спорным в отношении своей целесообразности; след., интересы не всех соседей аэродромов могут быть защищены в этом порядке; б) введение правил о денежном возмещении за беспокойство повлечет за собою массовые иски; все соседи аэродромов будут стремиться «сорвать» известную сумму, хотя бы шум мотора реально и не причинял им ощутительных неудобств: этим будут поощряться антисоциальные стремления к наживе; в) денежное возмещение за беспокойство, если развивать этот принцип последовательно, мыслимо лишь в форме периодической ренты, особого вида налога, взимаемого с владельцев аэродромов в пользу окрестных жителей; это вызвало бы крайнее удорожание стоимости содержания аэродромов и было бы вредно для развития возд. передвижений.

В виду этого следует подойти к делу с другой стороны и установить такие правила, чтобы для соседей аэродрома не возникало серьезного беспокойства от шума мотора. Исходя из эмпирических наблюдений, можно установить, что шум современного мотора не является источником неудобства, когда мотор находится на расстоянии 500 и более метров. Поэтому можно выставить требование, чтобы моторные возд. суда покидали

пределы аэродрома на высоте не менее 500 м. и чтобы они на той же высоте влетали в пределы аэродрома.

2. В виде примера законодательных правил, касающихся случаев второго вида, можно привести постановления ЛА. Возд. суда не могут совершать полетов над церквями и приближаться к ним менее чем на 1.000 м. от 10–12 ч. у. и 7–9 ч. в. (§12); такие же правила действуют относительно школ в школьные дни 9–4 ч. д. (§13). Наконец, возд. судам воспрещаются полеты над больницами и приближение к ним на расстояние менее 1.000 м. (§14). Правила эти, конечно, устарели и не подлежат воспроизведению, а приводятся лишь как пример. Тем не менее в основании их лежит совершенно верная мысль о необходимости оградить спокойствие больных, учащихся и т.п. Однако, та же цель может быть достигнута иными путями:

а) в случаях, когда больницы и школы расположены в городах, представляются достаточными правила о минимальной высоте полетов над городом, тем более, что шум мотора совершенно не может вообще причинить беспокойства среди городского шума;

б) в случаях, когда указанные учреждения расположены вне городов, интересы находящихся в них лиц в достаточной степени ограждаются принятой при современных полетах высотой (обычно – превосходящей 1.000 м.).

в) ощутительные неудобства возникают в случае нахождения больницы или школы рядом с аэродромом. Однако, и эти случаи могут быть избегнуты, т.к. повсеместно требуется особое разрешение гос. власти для устройства аэродрома (см. §10) и, след., государство может отказать в разрешении, если аэродром предположено устроить в непосредственной близости к школе или больнице.

В результате мы приходим к выводу, что охрана спокойствия больных, учащихся и т.п. не требует установления к.л. специфических правовых норм, при условии развитого законодательства по возд. праву. Является излишним лишь подчеркнуть в законе (как это сделано в Атлантик-Сити), что «запрещаются полеты, которые нарушают спокойствие и мир». Однако, не исключается возможность, что со временем особо важные лечебные места для нервных больных (здравницы и т.п.) будут объявляться запретными зонами. Это создает новую категорию запретных зон, которые будут устанавливаться по соображениям здравоохранения.

## **ГЛАВА V. Предприятия, имеющие своим предметом возд. передвижение.**

### **§ 19.**

1. В категорию предприятий, имеющих своим предметом возд. передвижение, входят все промышленные предприятия, устроенные для производства или обслуживания возд. передвижения в виде промысла. В понятие промысла входят следующие признаки: а) возд. передвижение должно быть целью деятельности, б) с клиентов должна взиматься плата, в) предприятие должно обслуживать не определенных лиц (т.н. публику). Поэтому не является предприятием: предоставление в единичном случае частного аэродрома для к.-н. состязания, обучение к.-л. пилотом единичного ученика, перевозка владельцем самолета его знакомых и т.п.

2. Предприятия бывают следующих видов:

а) возд. линии, в состав которых входят принадлежащие собственнику предприятия (или арендованные им) возд. суда, находящийся у него на службе экипаж, аэродромы (или соглашения с владельцами аэродромов о разрешении посадок судов, принадлежащих данной возд. линии),

б) аэродромы, открытые для подъемов и посадок всех возд. судов за определенное вознаграждение,

в) организация показательных полетов или спортивных состязаний (предприятия этого вида имеют обычно лишь временный характер),

г) школы для обучения пилотов и др. категорий экипажа, требующего практики в воздухе.

д) предприятия для фотосъемок и киносъемок.

Иногда под эту же категорию подводятся самолетостроительные заводы, требующие наличия аэродрома и производства испытаний в воздухе. Это, однако, является неправильным, так как полеты не являются основной задачей самолетостроительного завода и, кроме того, при испытательных полетах отсутствует признак обслуживания неопределенно широкого круга лиц.

3. По лицу собственника предприятия делятся на: а) государственные, б) общественные (принадлежащие общественным организациям, напр., аэроклубам), в) частные. На государственные предприятия общие правила о порядке учреждения, сроках, прекращении и т.п. не распространяются. Общественные ж частные предприятия подчиняются одному и тому же режиму. Общественный или частный характер предприятие не теряет и тогда, когда оно пользуется финансовой поддержкой со стороны государства, или же государству принадлежит часть капитала.

Из группы общественных и частных предприятий можно выделить «имеющие общественное значение», т.е. приносящие своею деятельностью реальную пользу государству и обществу (напр., поддержание сообщения на важном участке, большая школа и т.п.). Эти предприятия обычно пользуются со стороны государства особыми льготами, напр., правом принудительного отчуждения земельных участков и т.п. (см. §10).

4. В СССР имеется ряд организаций, имеющих задачей устройство возд. передвижения. К числу этих организаций относятся акционерные общества: 1) Добровольного возд. флота (Добролет), преследующее цели организации возд. линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производство аэрофотосъемок и иных отраслей применения возд. флота, 2) Украинское О-во Воздушных Сообщений (Укрвоздухпуть), имеющее целью организацию возд. сообщений и производство всяких работ, связанных с эксплуатацией возд. судов, 3) Закавказская гражданская авиация (Закавиа), имеющее целью организовывать возд. сообщения, производить геодезические работы для составления планов на основании возд. съемок, устраивать аэродромы, иметь школы. Кроме того, следует отметить, что и наше идейное объединение – Общество Друзей Возд. Флота – имеет право учреждать школы, курсы, организовывать демонстрации и состязания; но эти предприятия строятся не по коммерческому принципу, но для достижения идейных задач.

5. Государство может сохранить за собою монополию на некоторые виды предприятий или на некоторые участки линий. В этом случае оно может передавать осуществление своей монополии отдельным предпринимателям, посредством концессий, в частности – в порядке торгов. Однако, в настоящее время государственной монополии на возд. сообщения не существует. Лишь в Испании и Венесуэле имеется нечто подобное: все возд. линии делятся на государственные, общественные и частные. Гос. линии могут обслуживаться лишь гос. персоналом и оборудованием, а если на них сдается концессия частному предпринимателю, то государство дает ему своих помощников. Эти возд. линии могут проводиться через запретные зоны.

6. Что касается порядка открытия частных предприятий, то в большинстве государств принят концессионный порядок, т.е. требование предварительного разрешения органов государственной власти.

В СССР возд. линии могут открываться лишь с разрешения Совета по гражданской авиации; равным образом и другие виды предприятий по возд. передвижению требуют концессии, так как само владение возд. судами со стороны частных организаций и лиц допускается лишь с особого разрешения (§8, VII) [12]. Лишь в Швейцарии устройство внутренних возд. линий допускается явочным порядком, с занесением в торг. регистр. Для нашего времени концессионная система представляется более целесообразной, так как: а) возд. передвижение требует установления максимальных гарантий его безопасности; поэтому государство заинтересовано в том, чтобы предприятия организовывались солидными лицами (или обществами), гарантирующими надлежащее ведение дела; б) возд. передвижение нередко причиняет убытки; правильное и быстрое возмещение убытков является необходимым условием, при наличии которого вообще может быть разрешено возд. передвижение; поэтому государство может разрешать устройство предприятий только организациям, солидным в финансовом отношении, в) возд. линии, сеть аэродромов и т.п. представляются небезразличными с точки зрения стратегических интересов; государству выгодно покровительствовать устройству возд. передвижения в определенных районах, и наоборот, ему приходится стеснять это устройство в других районах; только концессионная система может обеспечить стратегические интересы государства; г) наконец, концессионная система необходима для устранения вредной конкуренции, когда нарождается несколько однородных предприятий, стремящихся понизить цены посредством ухудшения постановки дела; вред такой конкуренции для общества очевиден. Из существа концессии вытекает право государства отказать в выдаче таковой по своему усмотрению. Однако, иногда законодательства указывают случаи, когда концессия не может быть выдана. Напр., Гз (§11) указывает, что разрешение на открытие предприятия не выдается, когда нет потребности в существовании этого предприятия или когда возникает предположение, что может быть нарушена общественная безопасность или порядок; равным образом в разрешении может быть отказано когда предприниматель хочет эксплуатировать возд. суда, не принадлежащие ему на праве собственности. Государство может передоверить свое право на выдачу разрешений другим организациям. Напр., по Агр. 21 г. частные авиационные школы открываются с разрешения местного аэроклуба.

7. Выдавая концессию на предприятие по возд. передвижению, государство может ограничить свое разрешение различными условиями и возложить на концессионера ряд обязанностей. В современном праве встречаются следующие условия: а) право государства на технический надзор за предприятием и право государства требовать соответствия оборудования предприятия выставленным государством техн. требованиям; б) обязанность концессионера представить обеспечение на случай возможных убытков, в) обязанность концессионера устроить аэродромы (площадки для спуска), открытые для общего пользования (Др 20 §5), г) условия о прекращении концессии и о закрытии предприятия в случае неправильного ведения дел концессионером, д) условие о максимальных тарифах. В виду развивающегося экономического значения возд. передвижения, государство должно стремиться к возможной общедоступности возд. передвижений. В особенности это должно иметь место тогда, когда государство экономически поддерживает данное предприятие (путем выдачи субсидии).

Кроме того, концессия должна быть выдана на определенный срок. По истечении последнего права концессионера погашаются совершенно, или же происходит пересмотр условий концессии и последняя может быть продлена. Размер срока определяется усмотрением государства; необходимо, впрочем, чтобы в течение срока концессионер мог

окупить издержки по оборудованию предприятия. Выдаваемая концессия может иметь монопольный характер, т.е. государство обязывается в течение определенного срока не выдавать аналогичной концессии другому лицу: это является целесообразным с целью гарантировать концессионеру возможность оправдать его расходы и тем побудить его к солидному устройству предприятия. Подобные частные монополии установлены, напр., в Бельгии в отношении международных возд. сообщений (Бр 19 г. ст.3).

Концессия прекращается: а) по истечении срока, на который она была выдана, б) в случае нарушения концессионером принятых на себя обязательств – по распоряжению или требованию государства; в) по особому соглашению государства с концессионером.

8. Особое значение имеет вопрос о предоставлении права содержать предприятия иностранцам. Интересы стратегические и политические и интересы поощрения национальной авиапромышленности (в широком смысле этого слова) говорят против уравнивания в этом отношении иностранцев с подданными данного государства. К. постановляет, что каждое конвенционное государство может сохранить за своими национальными возд. судами право перевозки, в виде промысла, людей и грузов между двумя пунктами на своей территории (ст.16). Аналогичное правило было высказано и на Ст. К. Из национальных законодательств этого вопроса касаются лишь немногие. И действительно, при наличии концессионного порядка открытия предприятий, государство всегда может сосредоточить предприятия в руках своих подданных и без особых законодательных постановлений (в отношении предприятий по возд. перевозкам той же цели служат правила об ограничении или воспрещении полетов иностранных возд. судов).

9. Государственное значение предприятий, имеющих своим предметом возд. передвижение, и возможность существования государственных предприятий, наряду с частными, требуют установления возможности перехода частных предприятий к государству, когда это требуется интересами государства, напр., стратегическими, а равно в случае установления монополии государства на некоторые виды предприятий и т.п. Такой переход мыслим в двух формах: а) в форме досрочного выкупа, предусматриваемого концессионным условием. Эта форма не требует особых законодательных постановлений, т.к. условия концессионного договора определяются усмотрением государства; б) в форме экспроприации, т.е. принудительного отобрания предприятия от его собственника (Гз §16, Нзпр, устанавливающий для государства обязанность предупредить концессионера об экспроприации за год вперед). В обоих случаях собственнику должна быть уплачена реальная стоимость предприятия (но не ожидаемые им в дальнейшем выгоды).

10. Предприятия по возд. передвижению и, в частности, по организации возд. линий имеют, подобно многим другим видам предприятий, тенденцию к объединению. Сообразно с особым значением междугосударственных возд. сообщений, этот процесс не может замкнуться в рамки отдельных государств (хотя и внутри некоторых государств происходят интенсивные процессы трестирования) и приводит к необходимости объединения предприятий, расположенных в различных странах. Начало этому положено учреждением 25 августа 1919 г. в Гааге международной ассоциации воздушных сообщений, сокращенно – IATA (International Air Traffic Association). Согласно уставу, принятому в Гааге и дополненному в 22 г. в Копенгагене, в состав IATA могут входить все организации, имеющие от своих правительств разрешение на производство международных возд. сообщений (ст.4). Целью ассоциации является «установление единства в эксплуатации возд. линий, расположенных на территории двух или нескольких государств на основе постановлений конвенции Лиги Наций или конвенций, заключенных между этими государствами» (ст.1, в). Хотя устав и провозглашает независимость отдельных членов ассоциации (ст.1, с), однако, члены обязаны соблюдать общие и взаимные интересы и не могут вступать, без разрешения ассоциации, во взаимоотношения с организациями такой страны, в которой имеется хотя бы одно предприятие, состоящее

членом ассоциации (ст.4, в и с). Конференции IATA происходили в Копенгагене в июле 22 г. и в Висбадене в январе 23 г. На последней было между прочим согласовано расписание движения на участках различных обществ, составляющих единую магистраль (напр., Лондон – Москва, Копенгаген – Касабланка): В IATA входят предприятия следующих стран: Германии, Голландии, Бельгии, Данцига, Норвегии, Швеции, Дании, Англии и Франции.

## ССЫЛКИ

[1]. Кроме того, 13 марта 1923 г. К. ратифицирована Италией.

[2]. Единственным, насколько известно, ограничением суверенитета государства в отношении возд. пространства являются правила, предписанные победителями в войне 1914–1919 гг. побежденным государствам. Так, по Версальскому договору, до полного освобождения германской территории войсками победителей, военные воздушные суда победителей имеют право полетов в германском возд. пространстве (ст.200); до 1 января 1923 г. гражд. возд. суда победивших государств имели право совершать полеты в герм. возд. пространстве на одинаковых основаниях с герм. возд. судами (ст.313-320). Германские возд. суда в возд. пространстве стран-победительниц аналогичными правами не пользовались, вследствие чего приведенные постановления и должны рассматриваться, как ограничения суверенитета Германии.

[3]. Поэтому возд. судно, находящееся над открытым морем или безгосударственной территорией, подчиняется законам и юрисдикции государства, к национальности которого оно принадлежит.

[4]. Разбор различных теоретических построений и конструкций права на возд. пространство в настоящем курсе не дается, так как этот разбор представляет лишь специально юридический интерес.

[5]. В СССР, где планерный спорт только нарождается и находится в стадии первоначальных опытов, к планерам не могут быть применяемы общие правила о регистрации, о пригодности к полетам, об опознавательных знаках и о книгах возд. судов, так как эти правила касаются возд. судов, как средства перевозок, и составлены в предположении длительных и многократных полетов. О регистрации планеров и разрешениях на их полеты предстоит издание особых инструкций. Но правила, касающиеся соблюдения интересов стратегических и общественной безопасности и возмещения убытков, должны применяться и к планерам.

[6]. Соответственно правила не установлено однако в законодательстве СССР.

[7]. Государственные, но не военные возд. суда, полеты коих не преследуют коммерческих целей, имеют в качестве опознавательного знака изображение серпа и молота, помещенных крест-на-крест рукоятками книзу.

[8]. Кроме того, стеснения (хотя не юридические, а фактические) устанавливаются в порядке налогового законодательства. Напр., в Германии самолеты признаны подлежащими обложению налогом как предметы роскоши, за исключением: 1) применяемых для перевозки на коммерческих началах пассажиров и грузов, 2) общественно-полезных (к которым относятся самолеты, служащие для опытных, научных и учебных целей).

[9]. Сообразно с этим «летательные аппараты» и их части являются предметом, воспрещенным к вывозу за границу (пост. СНК, 6 марта, 1923 г.).

[10]. Получение свидетельства на звание планериста регулируется особыми правилами.

[11]. Р142 предоставляет Главвоздухфлоту разрешать в отдельных случаях подъем для прямого полета за границу не с там. аэродрома, а равно посадку по прибытии из-за границы, не на там. аэродроме.

[12]. После разрешения возд. линии Советом по гражд. авиации, для открытия линии необходимо: а) устройство аэродромов и посадочных площадок, подлежащих технической инспекции Главвоздухфлота, б) наличие достаточного числа самолетов и пилотов, имеющих соотв. свидетельства, в) наличие достаточного числа технического персонала, списки которого утверждаются Главвоздухфлотом, г) утверждение Советом тарифов. Лишь при наличии указанных условий может быть выдано разрешение на открытие движения по линии (приказ Главячвоздухфлота 1923 г. №151).