

I.

Каждый шаг по пути культуры сопряжен с введением в оборот жизни новых возможностей, создающих для людей как способы овладения еще неиспользованными силами природы, так и новые источники опасности для отдельных лиц и для общества. При помощи норм права общество пытается создать такие условия использования новых открытий и изобретений, при которых эти опасности были бы в наибольшей степени ослаблены. Оно создает особый правовой режим эксплуатации этих изобретений, доводящий до минимума риск, могущий явиться следствием ненадлежащего использования новых средств человеческой техники, и вводит в свои гражданские и уголовные законы правила об ответственности тех, кто по умыслу или небрежности поставит под угрозу жизненные блага общества в целом или отдельных лиц. Еще в 90-х годах прошлого века Ломброзо, в своей книге «О новых и старых преступлениях», указывал, что всякое новое крупное изобретение или открытие не с меньшей точностью отмечается в кодексах уголовных законов, чем в регистрационных книгах патентных бюро. Состояние техники определяет развитие права вообще и уголовного права в частности.

Особенно ярко выявляется правильность этих замечаний применительно к техническому прогрессу, наблюдаемому в области средств передвижения. Введение механической тяги в эту область резко изменило характер жизни населения и породило ряд новых опасностей. Усиленная быстрота движения, массовый характер его, зависимость безопасности пассажиров и посторонних лиц от порою мельчайших деталей оборудования и наконец повышенные требования, предъявляемые к обслуживающему механические двигатели транспорта персоналу – заставили ввести тщательную нормировку использования того или иного типа механического транспорта. В связи с этим, естественно, должен был возникнуть и вопрос об ответственности за нарушения этих правил, о более строгом отношении к лицам, на обязанности которых лежит наблюдение за конструкцией и обслуживание механических транспортных средств, и об энергичной репрессии в случае каких-либо посягательств, подрывающих целостность устройств, обеспечивающих безопасное функционирование этих средств. С другой стороны, новые транспортные средства дали в руки преступников новые средства совершения преступлений и в большей мере обеспечили им безнаказанность и трудноуловимость, вследствие чего социально-опасный характер ряда общих преступлений значительно возрос.

Чтобы иллюстрировать повышенную опасность механических средств передвижения, я в виде примера укажу на рост числа несчастных случаев, наблюдаемый в странах, где за последнее время стал быстро развиваться автомобилизм. По отчету лондонской полиции за 1927г. число лиц, убитых на улицах Лондона всякого рода экипажами за последнее десятилетие возросло в полтора раза с лишним, а число тяжело раненых увеличилось более чем в три раза.

Вместе с тем число несчастных случаев от экипажей с конной тягой сильно упало: число убитых снизилось с 96 до 30, а раненых с 2792 до 1881. Зато чрезвычайно возросло число пострадавших от механических экипажей и велосипедистов. В особенности заметен рост пострадавших от частновладельческих моторов.

Воздушный транспорт пока еще не получил большого распространения, но быстрый темп развития авиационной техники заставляет уже теперь отнестись с серьезным вниманием к проблеме обеспечения безопасности воздушного передвижения не только при помощи технических усовершенствований, но и при помощи уголовно-правовых мероприятий.

В широких слоях общества до сих пор еще распространены несколько преувеличенные представления об опасности воздушного транспорта, и массы населения, даже на Западе, пользуются им еще не достаточно широко. Однако представления эти постепенно рассеиваются. Большинство несчастных случаев, о которых приходится читать в газетах, относятся к спортивным или рекордным полетам, воздушный же транспорт как таковой дает сравнительно невысокие цифры несчастных случаев, позволяющие ввести страхование пассажиров по уменьшенному тарифу. По сравнению с автомобильными катастрофами цифры несчастных случаев в авиации являются весьма скромными. В подтверждение этого приводим последние отчетные сведения о насильственной смерти в Германии за 1926г., последовавшее, при использовании следующих видов транспорта [1].

Несчастный случай был причинен:	Число смертей	Из них в возрасте			
		До 15 лет	5-30 лет	30-60 лет	Старше 60 лет
Железными дорогами	843	40	229	489	83
Трамваями	230	28	32	115	55
Моторами	1491	320	336	614	220
Мотоциклетами	377	8	163	184	22
Велосипедистами	231	23	70	109	29
Иными экипажами	1204	206	272	441	282
Водным транспортом	4	-	3	1	-
Воздушными судами	29	-	19	10	-

Несчастные смертельные случаи при воздушных полетах дают таким образом весьма небольшую цифру, занимая предпоследнее место. Жертвами их являются исключительно лица среднего возраста.

За шесть лет существования советского воздушного транспорта произошло всего 7 аварий, причем на 18 839 перевезенных пассажиров пришлось 2 смертных случая и 11 незначительных повреждений. Таким образом процент вероятия несчастного случая со смертельным исходом составляет 0,001%, а с легким повреждением – 0,005%.

Достижение сравнительно весьма высокого процента безопасности при воздушном передвижении во многом является результатом того напряженного сознания ответственности, которое присуще каждой воздушно-транспортной организации и каждому лицу экипажа воздушного судна. Одним из средств, воспитывающих это сознание ответственности, является наличие строгих постановлений уголовного закона. Эти уголовные постановления, поддерживая принудительно установленный государством наиболее безопасный порядок передвижения, являются таким образом одной из существенных гарантий для лиц, прибегающих к использованию воздушного транспорта.

С другой стороны, открывая широкий доступ как своим, так и иностранным летательным аппаратам на свою территорию, государство в интересах своей внешней и внутренней безопасности вводит некоторые ограничения, имеющие своей задачей воспрепятствовать использованию этого нового и мощного средства передвижения во вред публичному порядку страны.

Эти соображения являются теми основами, на которых зиждется современное воздушно-уголовное право. Эта отрасль воздушного права еще не достаточно разработана. Карательные нормы, включенные в изданные уже законы о воздушном передвижении, необычайно пестры и порою имеют случайный характер. Они не подвергались еще не только монографической, но и журнальной обработке, и изучение их поэтому представляет известные трудности.

В настоящей статье сделана попытка изложить те постановления уголовного характера, которые включены в изданные уже законы о воздушном передвижении различных стран.

II.

Еще до последней мировой войны в практике гражданских и уголовных судов Франции неоднократно возникал вопрос об ответственности пилота за причиненные его действиями повреждения. При отсутствии специального по этому вопросу законодательства судам приходилось исходить при разрешении вопроса из общих начал гражданского и уголовного права. Так, в октябре 1909г. в Жувизи (Франция) рассматривалось дело авиатора Бланка, который, неудачно планируя на аппарате Блерио, упал на середину трибуны, наполненной зрителями, и причинил повреждения двум женщинам. Потерпевшие вчинили иск к Бланку и возбудили против него обвинение по ст.320 французского уголовного кодекса, карающей за причинение ран и повреждений вследствие неловкости или неосмотрительности. Суд вынес оправдательный приговор летчику, опираясь в своих мотивах на соображения общего характера. Он признал, что неловкость летчика не доказана и что движение по направлению к трибуне, принятое монопланом, зависело не от воли летчика, а от направления воздушных течений. В своих мотивах однако суд отметил необходимость урегулировать вопрос об ответственности летчиков в законодательном порядке. «Учитывая, – писал суд, – что летчики, управляя аппаратами, представляющими серьезную угрозу общественной безопасности, должны подвергаться риску, вытекающему из причиненных ими несчастных случаев, законодатель должен был бы предусмотреть подобные случаи, но при существующем положении права суд не мог признать наличия проступка, выразившегося в причинении телесных повреждений по недостатку осмотрительности, так как факт неосмотрительности не был доказан на суде способом, достаточным с точки зрения общего права» [2].

28 октября 1912г. исправительный трибунал города Ла-Ро-шель приговорил условно к двум дням тюремного заключения летчика Дено, который, пустив мотор в ход в очень близком расстоянии от части аэродрома, занятой публикой, смертельно ранил пропеллером одного из зрителей. Мягкость наказания была вызвана тем, что потерпевший отчасти сам явился виновным в несчастии, так как, несмотря на запрет, слишком близко подошел к аппарату.

14 декабря 1911г. трибуналу города Эперне пришлось высказаться уже по более сложному вопросу об ответственности летчика за вред, лишь косвенно вызванный его действиями. Летчик был вынужден обстоятельствами снизиться и избрал для спуска поле одного крестьянина. Лошади, испуганные шумом пропеллера, понесли, и крестьянин, сидевший в телеге, упал с нее и при падении повредил себе ногу. Суд оправдал летчика, признав, что он мог не предвидеть подобных последствий, так как с высоты он мог не заметить лошадей, закрытых к тому же складкой земли. Вопрос об ответственности летчика, снижающегося на поле, засеянном злаками, был предметом обсуждения третьей комиссии французского аэроклуба, которая в заседании от 17 октября 1911г. пришла к заключению, что «хотя факт снижения самолета на вспаханном или засеянном поле может при определенных обстоятельствах и рассматриваться как наказуемое правонарушение, однако всегда нужно иметь в виду наличие

непреодолимой силы (*forcemajeure*), которое при современном состоянии авиации должно быть широко допустимо».

Мы привели три случая из французской практики довоенного времени. После войны поводов для вмешательства суда стало наблюдаться все более и более: незаконные перелеты границы, контрабанда в самолетах, сбрасывание с них воспрещенных предметов, несоблюдение правил предосторожности, повлекшее столкновение самолетов между собою, опасные приемы при полетах с пассажирами и многое другое стало предметом дискуссии, а порою и судебного разбирательства. В результате оказалось необходимым дать в самом законодательстве более точные указания по вопросам, связанным с нарушением правил воздушного передвижения.

Первые законы, регулировавшие воздушное передвижение, содержали в себе лишь немногие запреты уголовного характера. Так, английский *Airnavigationact* 1920г. содержит в себе лишь запрет совершения опасных полетов, угрожая за это штрафом до 200 фунтов стерлингов и тюремным заключением на срок до шести месяцев. В Испании королевский указ о воздушном передвижении от 13 декабря 1919г. в целях пресечения контрабанды при помощи самолетов карает владельца воздушного судна штрафом от 50 до 1000 пезет в том случае, если он заблаговременно не известил власти страны о намерении снизить аппарат на территории Испании в определенном месте и тем самым лишил власть возможности произвести таможенный осмотр самолета. Аппарат, на котором будут найдены контрабандные товары, подлежит задержанию до того момента, пока владельцем его не будут выплачены все таможенные пошлины и штрафы.

Постановление швейцарского Федерального совета от 27 января 1920г. устанавливает ряд требований, необходимых для идентификации летательных аппаратов, и предусматривает ряд правил, соблюдение которых признается необходимым для охраны безопасности населения. Нарушение этих правил влечет за собою штраф до 10000 франков или тюремное заключение на срок до 1 года.

Итальянский декрет от 19 ноября 1921г., вышедший в новой редакции 20 августа 1923г., содержит уже довольно значительное число запретов уголовного характера. Он карает за полеты, преследующие одну лишь акробатическую цель, полеты над населенными местами на высоте ниже 1000 метров, сбрасывание с самолетов различных предметов, отсутствие на аппарате определенных отличительных знаков и т.п.

Изданный в дополнение к закону 1923г. итальянский декрет о правилах воздушного передвижения от 11 января 1925г. является уже подробным кодексом, содержащим 288 статей. Титул VIII декрета (ст.279 – 284) содержит карательные постановления. Все нарушения данного декрета разделяются на три вида: 1) проступки, выражающиеся в нарушении правил Уголовного кодекса или других законов, снабженных уголовной санкцией (в том числе и закона 1921 – 1923 гг.), – они преследуются согласно этим законам; 2) нарушения более тяжкого характера, влекущие штраф от 100 до 1000 лир, а в случае рецидива – кроме штрафа и арест на срок до одного месяца; 3) нарушения, влекущие штраф в размере от 50 до 300 лир.

Какие именно нарушения должны быть отнесены к первой группе, декрет не определяет, предоставляя решение этого вопроса судебной практике. Ко второй группе отнесены следующие деяния: 1) вылет из аэропорта до выполнения предписанного осмотра и до получения согласия на отлет; 2) несоблюдение противопожарных мер в ангарах для воздушных судов; 3) переход пассажирами воздушных судов итальянской границы без наличия соответствующих документов; 4) провоз пассажирами багажа, не предъявленного к осмотру таможенным властям; 5) недопущение компетентных властей к осуществлению контроля и наблюдения за воздушным передвижением; 6) пересечение воздушным судном, прилетающим из-за границы, побережной или территориальной пограничной черты не в указанном месте; 7) неимение на воздушном

судне определенных установок и инструментов; 8) отсутствие на воздушном судне определенных опознавательных знаков и надписей, требуемых законом; 9) несообщение в установленный срок о переходе права собственности на воздушное судно в другие руки; 10) внесение изменений в конструкцию самолета после получения свидетельства о его пригодности. В третью группу отнесены весьма многочисленные мелкие нарушения правил, диктуемых регламентом.

Германское воздушное право регулируется в настоящее время рядом законов, из которых наибольшее значение имеет имперский закон о воздушном передвижении от 1 августа 1922г. Этот закон представляет небольшой кодекс, §§31 – 33 которого содержат ряд карательных постановлений. Основной является санкция §31, согласно которой умышленное или неосторожное нарушение как общих, так и частных постановлений воздушно-полицейского характера подлежит наказанию в виде штрафа до 300 марок или ареста на соответствующий срок, если за это деяние не определено другими уголовными законами более строгого наказания. Под эту санкцию подпадают нарушения не только законов, но и министерских постановлений и постановлений местного характера. §32, часть первая, пп.1–4 предусматривает за умышленное нарушение предписаний закона относительно регистрации воздушных судов, получения свидетельства на управление ими или на обслуживание их в качестве лица экипажа – тюремное заключение до двух лет и штраф до 10000 марок. Наказанию подлежат как пилоты, так и владельцы воздушного судна. П.5 той же статьи угрожает теми же наказаниями за обучение летчиков, устройство воздушных портов, эксплуатацию воздушных предприятий и устройство спортивных или увеселительных полетов, если эти действия совершены без соответствующего разрешения или с нарушением условий, указанных в выданном разрешении. Часть вторая §32 устанавливает наказание тюрьмой до 3 месяцев или штрафом до 10000 марок, или арестом за неосторожное совершение этих деяний. Наконец п.6 того же § карает лиц экипажа снизившегося воздушного судна, которые откажутся от выполнения обязанности, возлагаемой на них §12 закона о воздушном передвижении, т.е. сообщить уполномоченным на то лицам сведения относительно владельца и пилота воздушного судна.

Столь же сложный характер имеет и §33 германского закона. Первая часть этого § карает тюремным заключением на срок не ниже 3 месяцев того, «кто подвергнет опасности жизнь людей посредством умышленного повреждения, уничтожения, или приведения в состояние негодности или ненадежности воздушного аппарата или кто умышленно создаст помехи движению воздушного аппарата посредством ложных сигналов или иным образом». Покушение на это преступление также наказуемо. Деяние это становится тяжким при особо вредных последствиях, в частности когда вследствие этого последовали тяжкие телесные повреждения в смысле §224 германского уголовного кодекса или смерть человека. В этих случаях деяние карается каторжной тюрьмой, а при смягчающих обстоятельствах – тюрьмой не ниже шести месяцев. Если указанные в §33 закона деяния учинены по неосторожности, то наказание уменьшается, и высшим его пределом является тюремное заключение на срок до шести месяцев и штраф до 10000 марок. Если же вследствие неосторожного деяния последовала смерть человека, то наказание не может быть ниже одного месяца тюрьмы.

В дополнение к изложенным постановлениям, включенным в закон 1922г., законом от 13 июля 1926г. введен ряд дальнейших запретов в области постройки воздушных аппаратов и использования аппаратов без пилота. По этому закону обложены штрафом в размере до 10000 марок и тюрьмой до 3 месяцев: 1) постройка, ввоз и эксплуатация вооруженных или бронированных летательных аппаратов; 2) постройка, ввоз и эксплуатация летательных аппаратов определенного качества, воспрещенных Парижскими соглашениями от 14/IV 1922г. и 24/VI 1925г.; 3) обучение воинскому летательному искусству. Все эти постановления являются санкцией тех ограничений,

которые были наложены союзниками на германскую авиацию как следствие Версальского мира. Закон предусматривает возможность конфискации аппаратов, не соответствующих требованиям, установленным для германской авиации.

Аналогичные постановления проведены и в Венгрии согласно постановлениям от 1 августа 1927г., которые были изданы на основании соглашения от 12 июня 1927г. о применении ст.128 Трианонского договора. Нарушение запретов о постройке, снаряжении и эксплуатации, ввозе бронированных и др. годных для вооружения воздушных судов карается тюремным заключением до 6 месяцев и штрафом до 80 пенгос.

Следует упомянуть наконец о некоторых дополнениях, введенных в германское воздушно-уголовное право местными властями. Так, в силу декрета прусских министров торговли, промышленности и внутренних дел от 30 ноября 1927г., установлены правила полета летательных аппаратов над городами и населенными местами. Им установлены определенные нормы высоты полета: 200 м для полета над населенными местами вне городов; в городах – высота, при которой снижение аппарата было бы возможным вне города, даже при остановке мотора: при акробатических полетах – не ниже 400 м. Наконец воспрещается летательным аппаратам приближаться на расстояние менее 20 м ко всякого рода сооружениям, а также пролетать под мостами или подобными сооружениями или под антеннами. Нарушение этих запретов влечет за собою штраф до 150 марок или в случае неуплаты его арест на соответственный срок.

К германскому законодательству весьма близок и закон вольного города Данцига о воздушном передвижении от 9 июня 1926 г., который содержит следующие постановления уголовного характера: §31 – «Кто станет нарушать предписания относительно пользования воздушными судами, изданные для охраны публичного порядка и безопасности, изложенные в настоящем законе, тот подвергнется штрафу до 100 гульденов или аресту, поскольку эти деяния не обложены по уголовному кодексу более строгими наказаниями». § 32 – «Будет наказан тюрьмой до 2 лет или штрафом до 12000 гульденов или обоими этими наказаниями тот, кто: 1) будет управлять судном, подлежащим регистрации, которое однако не зарегистрировано или исключено из реестра; 2) будет использовать такое судно через третье лицо; 3) будет управлять судном или обслуживать судно без получения свидетельства на это или после отнятия такого свидетельства; 4) будет использовать в качестве лица экипажа не имеющих установленного свидетельства лиц; 5) будет без разрешения или вопреки условиям разрешения производить профессиональную подготовку пилотов, устраивать или содержать аэродромы, воздушные предприятия, устраивать воздушные увеселения и 6) будет уклоняться от дачи сведения о владельце и экипаже судна. В случае неосторожного совершения деяний, указанных в пп.1–5, применяется тюрьма на срок до 3 месяцев или штраф до 12000 гульденов». §33 закона г. Данцига буквально повторяет соответствующий §33 германского закона 1922г.

Тщательно разработанным в своей уголовно-правовой части является французский закон о воздушном передвижении от 31 мая 1924 г. Карательные постановления его сводятся к следующим:

1. Караются штрафом от 500 до 10000 франков и тюремным заключением от 6 дней до одного месяца летчик, совершающий полет без сдачи предварительного испытания в своей подготовленности и без получения свидетельства на право совершения полетов. Наказание удваивается, если полет был совершен, несмотря на отказ в выдаче такого свидетельства (ст.62). Необходимость получения особых свидетельств на право совершения полетов была введена во Франции с 1920 г., по почину французского Аэроклуба.

2. Устанавливается наказание в виде штрафа от 100 до 500 франков или тюремного заключения на срок от 1 до 5 дней за совершение акробатических полетов над

пространством, занятым публикой, или над частью аэродрома, доступной для публики (ст.68).

3. Под угрозой таких же наказаний воспрещается совершение полетов над населенными местами на высоте ниже установленной для этой цели законом. Запрет этот вводится для того, чтобы в случае остановки мотора летчик мог спланировать на безопасное для населения место. В случае рецидива наказание назначается в максимальном размере (ст.21).

4. Для установления контроля за аппаратами закон требует, чтобы каждый аппарат был снабжен легко распознаваемым опознавательным знаком, который был бы зарегистрирован в списках отдела воздушного передвижения; кроме того, на каждом аппарате должны вестись особые журналы и книги, в которые заносятся сведения о полетах, совершаемых данным аппаратом, и пр. Каждый аппарат, еще до совершения первого полета, должен быть осмотрен особой технической комиссией, устанавливающей техническую годность его для полетов и выдающей свидетельство на право совершения полетов на данном аппарате. Нарушение этих правил влечет за собою штраф от 500 до 10000 франков и тюремное заключение от 6 дней до 1 месяца. Наказание это может быть удвоено, если полеты совершались на забракованном аппарате. Наконец деяние это признается серьезным преступлением, влекущим помимо штрафа тюремное заключение от 6 месяцев до 3 лет, если летчик прибег к обманным приемам: напр. выставил фальшивые опознавательные знаки, изменил их внешний вид или подделал документы относительно них. В случае рецидива размер штрафа и сроки тюремного заключения могут быть удвоены. Дополнительной мерой является лишение права совершения полетов и управления аппаратом на срок от 3 месяцев до 3 лет, а при рецидиве – на удвоенный срок. В таких случаях летчик должен вернуть выданные ему удостоверения и свидетельства под страхом особой ответственности за невыполнение этого. Специальная наказуемость (штраф от 50 до 1000 фр. и тюремное заключение от 6 дней до 1 месяца) установлена для случая, когда летчик, лишенный прав совершения полетов, будет в дальнейшем производить их, несмотря на запрещение суда (ст.69).

5. В определенных случаях ответственность падает на публику. Будут подлежать штрафу от 1 до 5 франков: а) те, которые допустили на аэродром, несмотря на установленные запреты, домашних животных, и б) те лица, которые, усмотрев обломки потерпевшего аварию аппарата, не сообщат в течение 48 часов о том подлежащей власти (ст.70).

6. В целях борьбы с контрабандой, провозимой на воздушных судах, французский закон, учитывая большую легкость и опасность такой контрабанды, считает использование воздушного судна для этой цели отягчающим обстоятельством. По французскому уголовному праву провоз контрабанды карается штрафом, равным стоимости контрабандного товара, но не ниже 500 франков. Контрабанда же, совершенная воздушным путем, влечет за собой штраф в четверном размере против стоимости контрабандного товара при минимуме в 4000 франков. В целях пограничного контроля над воздушными судами декрет от 12 января 1921г. предписывает летчикам пересекать границу в определенных местах и снижаться на особых таможенных аэродромах для таможенного досмотра. Неисполнение этого требования обложено штрафом. Новый же закон, на ряду с этим, вводит обязанность для летчика подчиняться требованиям почтового ведомства и полицейских и таможенных самолетов, в какой бы форме эти указания не были сделаны.

7. Другим преступлением, которое легко может быть совершаемо при помощи воздушного судна, является шпионаже. Если будет установлена прямая шпионская цель полета, то летчик будет отвечать по закону о шпионаже. Равным образом он будет ответственен по особым законам, если в период военного или осадного положения он будет совершать полеты над теми местностями, где таковые будут воспрещены.

8. Закон особо оговаривает наказуемость летчика в том случае, если после причиненного им несчастного случая он не остановит своего аппарата. Согласно французскому закону от 17 июля 1908г. обязанность остановки после несчастного инцидента была возложена на «возчика всякого рода». Учитывая однако трудность и опасность остановки для самолетов, закон несколько ограничивает эту обязанность, допуская изъятие для случаев, «когда будет установлено, что немедленная посадка могла бы подвергнуть опасности его пассажиров» (ст.72).

9. Особая статья введена во французский закон о воздушном передвижении по вопросу о сбрасывании с воздушных судов различных предметов. Существующая во французском уголовном кодексе ст.471, п.12 карает за вылитие нечистот вниз штрафом до 5 франков. Санкция эта быть может достаточна для небрежной хозяйки, облившей помоями какого-либо неудачника-прохожего. Но вряд ли она достаточна для ограждения жителей от опасного сбрасывания различных предметов с воздушных судов: высота падения сообщает особую силу удару и делает его опасным для жизни и телесной целости человека. Поэтому, независимо от возможности привлечения к ответственности за неосторожное убийство и телесное повреждение, если неосторожность будет установлена, – закон 1924 года карает за всякое сознательное и не вызванное необходимостью сбрасывание с воздушного судна каких-либо предметов, способных причинить вред людям или имуществу. Это деяние влечет наказание в виде штрафа от 500 до 3000 франков и лишения свободы на срок от 6 дней до 2 месяцев.

Что касается лишения жизни, телесных повреждений и имущественного вреда, причиненных летчиком при неудачной посадке или при аварии, то закон ограничивается действующими постановлениями уголовного права относительно неосторожности, предоставляя суду в каждом отдельном случае решить, насколько летчиком были соблюдены все правила предосторожности и насколько действия его были вызваны состоянием крайней необходимости.

В целях усиления репрессии против нарушений уголовных запретов в области авиации, новый французский закон значительно расширяет круг должностных органов, могущих составлять протоколы о нарушениях правил воздушного передвижения, производить выемку недозволенных предметов, провозимых на воздушном судне, и возбуждать соответственное преследование. Это право предоставляется не только органам судебной полиции, но и военным и военно-морским властям, охране мостов и дорог, горнозаводской полиции и пр.

Вопрос о подсудности деяния, поскольку речь идет об иностранном воздушном судне, решается на почве действующих норм международного уголовного права. Однако в этой области сделаны кой-какие поправки. Международный авиационный конгресс, происходивший в 1922г. в Буэнос-Айресе, высказался за то, чтобы территориальная подсудность признавалась лишь в том случае, когда деяние было учинено в момент нахождения аппарата еще на земле. Если преступление было совершено во время полета, то такое деяние подведомственно государству, в котором данный самолет зарегистрирован. И если виновный летчик снизился на чужой территории, то он должен быть выдан стране регистрации самолета.

Французский же закон значительно расширяет компетенцию местных судов. Не только те преступления, которые будут совершены на французской почве до полета, подлежат ведомству французских судов; последние будут компетентны решать дела также и тогда, если летчик или потерпевший будет лицом французского гражданства или если аппарат после совершения преступления снизится на французской территории. Это расширение допущено в интересах большей защиты национальных интересов и большей быстроты уголовного преследования [3].

Довольно многочисленные постановления уголовного характера встречаются и в Нидерландском законе о воздушном передвижении от 30 июля 1926г. Они сведены к

семи статьям (ст.44–51). Общей санкцией за нарушение установленных законом правил воздушного передвижения является арест на срок до 1 года или штраф до 3000 гульденов. Эта санкция, в частности, предусматривается: 1) за совершение полетов не на голландском или не на иностранном, законным порядком допущенном в страну, летательном аппарате; 2) за нарушение запретов, изданных при особых обстоятельствах, содержащих ограничение полетов для аппаратов всех или отдельных категорий; 3) за совершение полетов над местами, закрытыми для полетов; 4) за устройство воздушных состязаний или зрелищ без надлежащего разрешения; 5) за участие в неразрешенных воздушных состязаниях или за нарушение правил, установленных в разрешении для этих состязаний; 6) за совершение полетов таким образом, что будет нарушен общественный порядок или общественная безопасность; 7) за устройство воздушных транспортных линий без соответственного разрешения или допущения; 8) за неимение у лиц экипажа соответственных удостоверений на право полетов; 9) за использование для эксплуатации под аэродром тех частей страны, которые для этого не разрешены, или же за использование аэродромов для целей, для которых они не предназначены; 10) за застройку земель, отведенных для аэродромов, постройками, посадку их деревьями или растениями, пастьбу на них скота или производство на них каких-либо неразрешенных земельных работ, а также за постройку возле аэродромов на расстоянии до 200 м строений вообще, а на расстоянии до 400 м-строений выше 20 м.

По ряду вопросов, прямо не предусмотренных в законе (порядок выдачи и отображения свидетельств на право совершения полетов, порядок надзора за персоналом, материалом воздушных судов, за аэродромом, за оборудованием, радиотелеграфией и т.д.), предоставлено министру право издания в интересах порядка и безопасности указов. Нарушение этих указов влечет за собою, если в них нет указаний на иное, в частности более высокое, наказание, арест до 4 месяцев или штраф до 1000 гульденов. При осуждении лица экипажа воздушного судна за деяния, указанные в пп.2, 3 и 6 вышеприведенного перечня, суд может постановить о воспрещении ему совершения полетов на срок до 6 месяцев. В таких случаях выданное ему удостоверение теряет силу со времени вступления приговора в законную силу. Прокуратура обязана довести немедленно о случаях таких осуждений до сведения министерства, и о потере удостоверением силы делается публикация.

Владельцы или Держатели воздушных судов отвечают в уголовном порядке за деяния, указанные выше под пп.1 – 9, в случае если полеты совершались с их ведома.

Точно так же ответственность по ст.45 падает на них и за проступки против министерских указов, если они сами совершают полеты на воздушном судне или допускают его к полетам. До выплаты штрафа воздушные суда и предметы, в отношении которых совершены нарушения закона, могут быть подвергнуты аресту.

В случае совершения нарушений закона или административных предписаний акционерным обществом или товариществом или иным юридическим лицом, уголовное преследование все же может быть возбуждено, и меры наказания применяются к членам правления юридического лица. Отдельные члены правления могут быть освобождены от ответственности, если будет доказано, что они не принимали участия в деянии.

Штрафом до 300 гульденов и тюрьмой до 3 месяцев карается наличие на летательном аппарате каких-либо знаков, могущих придать ему вид, похожий на военные голландские самолеты.

За отказ предъявить уполномоченным на то органам удостоверения и свидетельства, наличие которых требуется на летательном аппарате или у лиц экипажа, взимается штраф в сумме 25 гульденов.

Расследование нарушений закона о воздушном передвижении возлагается, помимо общих органов, ведающих дознанием, на все органы государственной и общинной

полиции, таможенные и налоговые органы, а также на особых лиц, уполномоченных министрами водного управления, армии и флота.

Чтобы закончить рассмотрение более новых европейских законов, остановимся на чехословацком законе о воздушном передвижении от 8 июля 1925г. Этот закон в §49 общим образом указывает, что «постановления общих уголовных законов и обязательных правил, относящиеся к железным дорогам и персоналу, обслуживающему их, распространяются одинаково и на воздушные суда и приспособления, служащие для воздушного передвижения, а также на служащих воздушного транспорта». Те нарушения закона, которые не образуют состава деяний, подведомственных судам, административные власти могут облагать штрафом в размере от 50 до 100000 чешских крон или арестом от 1 дня до 6 месяцев. В случае неуплаты штрафа применяется арест на срок до 6 месяцев. Компетентной на наложение штрафа или тюремного заключения является та власть, в округе которой имеет обычное местожительство виновный, а если он не проживает в стране, то власть, в округе которой виновный задержан. При повторном нарушении правил закона. Министерство общественных работ имеет право отобрать окончательно или на время удостоверение на право владения воздушным судном, на право совершения полетов, на право концессии по эксплуатации предприятия. По отношению к иностранным воздушным судам допускается отобрание разрешения на допуск в страну и при первом осуждении. Штрафы могут быть возлагаемы и на законных представителей юридических лиц. Находящиеся на воздушных судах, без особого разрешения, фотографические аппараты, радиотелеграфные и радиотелефонные установки и почтовые голуби могут подлежать выемке и конфискации.

Органы, на которых возложено наблюдение за исполнением закона, могут принимать меры, необходимые для успеха преследования, в частности они могут задерживать воздушные суда и подвергать обыску помещения, приспособленные для воздушного передвижения. Они могут временно запрещать дальнейшие полеты. Право производства обысков и выемок предоставлено также таможенным органам и органам общественной безопасности.

Из законов внеевропейских стран о воздушном передвижении мы остановимся на бразильском 1925г. и на законе Соединенных штатов 1926 г.

Бразильский закон от 22 июля 1925г. содержит в себе следующие карательные постановления: «По усмотрению министра путей сообщения и общественных работ подлежат штрафу в размере от 100 до 5000 мильрейсов, в зависимости от тяжести и повторности нарушения: 1) владелец воздушного судна, который: а) допустит к полетам воздушное судно без предварительной его регистрации или получения надлежащих удостоверений на право совершения полетов; б) допустит к совершению полетов судно, не снабженное опознавательными знаками; в) будет употреблять для полетов или допускать к ним судно, удостоверение которого на пригодность к полетам потеряло свою силу; 2) командир судна, который: а) будет выполнять обязанности командира судна без получения удостоверения о сданном испытании и без свидетельства о регистрации; б) будет уничтожать судовые книги или вносить в них неправильные сведения; в) будет нарушать другие постановления настоящего закона или правил, изданных на основании его министром путей сообщения; 3) пилот, который: а) при управлении судном будет нарушать общие правила пути, подъема и посадки, указанные в §49; б) будет пересекать при полете запретную зону» (§90). Денежный штраф назначается министром по представлению соответственного должностного лица. Назначенные штрафы должны быть внесены в течение 10 дней со дня извещения об их назначении под угрозой запрета полетов для командира судна или для судна. В случае повторных нарушений министр может постановить о временном или постоянном исключении воздушного судна или пилота из списков (§91). Нарушения

во время воздушного передвижения полицейских, санитарных и таможенных правил, а также изданных в дополнение к ним постановлений карается по существующим правилам (§92). Карательные постановления бразильского уголовного кодекса относительно преступлений против безопасности передвижения и безопасности средств связи применимы и к воздушному передвижению (§92). Точно так же подделка удостоверений, свидетельств и других документов, выдаваемых на основании настоящего закона, карается согласно постановлений уголовного кодекса о подлоге (§94).

Характерной особенностью бразильского закона является предоставление административной власти (министру) права наложения взысканий без обращения в суд. Что касается уголовной ответственности, то вместо выработки самостоятельных карательных норм мы видим здесь простую отсылку к постановлениям уголовного кодекса.

В Соединенных штатах Америки попытки к составлению общенационального закона о гражданском воздушном передвижении начались с 1923 г. 20 мая 1926 г. был принят Конгрессом закон Aircommerceact 1926 г., который в разделе II содержит ряд запретов уголовного характера. Воспрещается:

- 1) совершать полеты над запретными зонами без разрешения исполнительной власти, регулирующей вопрос о таких зонах;
- 2) совершать полеты в целях междуштатной или международной торговли, иначе как на воздушных аппаратах, внесенных в реестры воздушных судов США (кроме иностранных судов), а также совершать полеты на иностранных воздушных судах без свидетельства на совершение полетов или о нарушении условий, обозначенных в этом свидетельстве;
- 3) выполнять обязанности пилота на таком судне без получения свидетельства на звание пилота или в нарушение условий, на которых это свидетельство получено;
- 4) совершать полеты на каком-либо аппарате иначе как в соответствии с правилами, установленными для воздушного передвижения. Нарушение этих правил влечет за собою штраф в 500 долларов, взыскиваемый в гражданском порядке. Размер штрафа может быть понижаем министром торговли. Самый летательный аппарат рассматривается как залог, обеспечивающий выплату штрафа. При требованиях на суммы свыше 20 долларов можно требовать рассмотрения вопросов факта судом присяжных. Допускается наложение ареста на воздушное судно до вынесения решения суда.

Такой же штраф предусмотрен за: а) нарушение таможенных правил, б) нарушение санитарных постановлений и в) нарушение законов об иммиграции, совершенных лицами, принадлежащими к составу экипажа летательного аппарата. Далее закон предусматривает строгие санкции: а) за умышленную подделку, изменение или фальсификацию какого-либо из удостоверений или свидетельств, предусмотренных настоящим законом, и за использование таких подложных удостоверений или свидетельств (штраф до 1000 долларов и тюремное заключение до 3 лет); б) за умышленную, с целью помешать воздушному передвижению, подачу ложных световых или иных сигналов; в) за непринятие мер к устранению таких действий, которые могут быть приняты за световые или иные сигналы, несмотря на указания, сделанные министром торговли; г) за сознательное устранение, потушение или препятствование работе сигналов или самовольное выставление подлинных сигналов. Деяние это влечет за собою штраф в размере до 5000 долларов или тюремное заключение до 5 лет.

Уголовные постановления американского закона также весьма сужены, что объясняется сравнительно узкой компетенцией Конгресса по изданию уголовных законов. По конституции он имеет право регулировать лишь вопросы о междуштатной или международной торговле, и запреты, внесенные в закон 1926г., имеют отношение лишь к этой стороне вопроса. На ряду с законами о воздушном передвижении,

изданными в отдельных государствах, постановления, относящиеся к уголовному праву, встречаются порою и в некоторых конвенциях, заключенных по вопросам воздушного передвижения между отдельными странами. Из рассмотрения подобных конвенций последнего времени можно извлечь следующие оговорки. Германско-датская конвенция от 25 апреля 1922 г. обязывает обе договаривающиеся страны к тому, чтобы путем издания соответственных постановлений они обязали свои воздушные суда и экипажи их «к соблюдению постановлений настоящей конвенции и в другой стране». Пострадавшая страна либо может сама применять карательные постановления за нарушения, совершенные летательным аппаратом против другой страны, либо обязана доводить об этих нарушениях до сведения властей другой страны. В конвенции между Францией и Испанией от 22 марта 1928 г. содержится оговорка о том, что «режим уголовных санкций, применимых к воздушным судам, нарушающим правила настоящей конвенции, явится таким же, какой предусмотрен законами, изданными каждой высокой договаривающейся стороной для воздушных судов ее национальности» (ст.18). Конвенция, заключенная между Польшей и Чехословакией от 15 апреля 1926 г., предусматривает для каждого из договаривающихся государств возможность представления об отозвании допущенного на территорию другого государства воздушного предприятия, когда это последнее «будет повторно совершать преступления против безопасности данного государства или тяжкие таможенные нарушения» (ст.7, п.4). В конвенции между Данией и Норвегией от 27 июля 1921 г. имеется статья 25, обязывающая оба договаривающихся государства «принять меры, необходимые для того, чтобы каждое воздушное судно, летающее над территорией государства, и всякое воздушное судно, носящее знаки национальности государства, перелетающее территорию другого договаривающегося государства или международную территорию, соблюдало установленные правила воздушного передвижения. Каждая из сторон обязывается, кроме того, карать за всякое нарушение этих постановлений».

III.

Приведенные выше постановления иностранных законодательств, устанавливающие санкции за нарушение правил воздушного передвижения, позволяют сделать и некоторые общие замечания.

1. Все законодательства стремятся создать единое для всей страны право воздушного передвижения и почти не оставляют места для регламентации, исходящей от местных органов. Эта централизация правовых норм объясняется самим характером воздушного передвижения. В государствах федеративного типа мы наблюдаем определенное стремление сосредоточить регламентацию в руках союзных органов, и даже те страны, которые сохраняют уголовное законодательство в руках отдельных частей федерации, вводят в текст законов о воздушном передвижении общефедеральные, уголовные нормы. Так, в Швейцарии до сих пор нет федерального уголовного кодекса, а в каждом кантоне имеется свое уголовное законодательство, и тем не менее ряд общефедеральных уголовных санкций введен в постановление швейцарского Федерального совета от 27 января 1920 года. В Германии, где действует Имперский уголовный кодекс, включение в законы 1922 г. и 1926 г. общеимперских карательных постановлений не встретило никаких препятствий; законодательствам отдельных земель предоставлено лишь право издания административных постановлений в полицейских целях. Несколько уже решен вопрос в Соединенных штатах Америки, где объем запретов, включенных в общефедеральный уголовный кодекс 1909 г., ограничен урегулированием лишь тех сторон государственной жизни, которые по конституции отнесены к федеральной компетенции (почта, телеграф, морское дело, внешняя и междуштатная торговля, монетное дело и пр.), и где поэтому закон о воздушном

передвижении 1926 г. ограничивается лишь немногими карательными постановлениями [4].

2. Ввиду многочисленности и дробности постановлений законов о воздушном передвижении, дополняемых к тому же почти повсюду административными регламентами и постановлениями, не представляется возможным привести в одном законе все возможные виды их нарушений. Поэтому все законодательства ограничиваются лишь указанием важнейших нарушений (с большей или меньшей подробностью), устанавливая затем или общую карательную норму за всякого рода иные нарушения или наделяя центральные административные органы правом наложения штрафов в административном порядке. При выделении составов преступлений, регулируемых в порядке конкретного уголовного законодательства, учитываются не только интересы ограждения внутренней безопасности государства и безопасности передвижения, но и международные интересы. Допуская к полетам над своей территорией иностранные воздушные суда, государство стремится отчетливо установить определенный правовой режим для них, причем нередко основные предпосылки этого режима определяются заключенными данным государством международными договорами, а также нормами Парижской конвенции 1919 г.

3. В качестве субъектов преступлений в области воздушного транспорта чаще всего можно встретить: а) владельцев воздушных судов, б) лиц экипажа воздушного судна и в частности пилотов, в) граждан вообще. Поскольку владельцами воздушных судов могут являться не только физические лица, но и лица юридические, постольку в некоторых законах (напр. нидерландском, чехословацком) содержатся указания на порядок наложения штрафов и других наказаний на представителей юридического лица. Наличие особых постановлений об ответственности лиц экипажа воздушного судна объясняется тем, что здесь, поскольку идет речь о гражданских судах, могущих принадлежать частным лицам и обществам, неприменимы правила об ответственности за должностные преступления и об ответственности в дисциплинарном порядке. Ввиду этого отдельные нарушения, представляющие социальную опасность и потому подлежащие преследованию в уголовном порядке, обычно перечисляются в законе. Наконец, что касается нарушений, совершаемых гражданами вообще, то лишь некоторые из них, более тесно связанные с воздушным передвижением, находят свое отражение в специальных законах о воздушном передвижении, как напр. повреждение летательных аппаратов, создание помех свободному передвижению их, возведение построек на территории или близ места расположения аэродромов и пр.

4. Преступления, связанные с нарушением правил воздушного передвижения и с созданием опасности для него, при всем их разнообразии можно свести к следующим основным типам:

- 1) Нарушение правил, установленных для допущения отдельных воздушных судов или лиц экипажа, обслуживающих их, к воздушному передвижению.
- 2) Нарушение правил касательно устройства аэродромов, эксплуатации их, установления определенных воздушных линий, открытия предприятий воздушного транспорта.
- 3) Нарушение правил, требующих наличия на воздушном судне во время перелетов определенных документов и книг, порядка ведения книг, определенного оборудования воздушных судов различными установками, неимения на борту недозволенных, без особого разрешения, предметов.
- 4) Нарушение правил относительно порядка воздушного передвижения (вылета с аэродрома, таможенных осмотров, пересечения границ, полета над запретными зонами, посадки судна).
- 5) Нарушение правил, ограждающих безопасность передвижения как для самих передвигающихся, так и для посторонних лиц (определенная высота полета над

населенными местами, запрет акробатических приемов, устройство воздушных состязаний и зрелищ без надлежащего разрешения).

6) Совершение действий, могущих нарушить безопасность воздушного передвижения (ложные маячные огни и сигналы, повреждение воздушных судов и приспособлений, обслуживающих их, самовольное проникновение на воздушные суда посторонних лиц, перевозка взрывчатых веществ и пр.).

7) Неоказание помощи воздушному судну при аварии как со стороны других воздушных судов, так и со стороны посторонних лиц, осведомившихся об аварии.

8) Совершение общих преступлений (государственных, контрабанды, незаконного перехода границы и пр.) путем использования, в целях облегчения или сокрытия преступления, воздушного судна.

9) Неподчинение правилам контрольного осмотра, несоблюдение правил отчетности, несообщение об определенных фактах (напр. о переходе судна в другие руки, испытанных авариях и пр.).

10) Недозволенное обучение искусству управления воздушными судами (открытие школ пилотажа, прием в школы без надлежащего освидетельствования и пр.).

5. Санкции за перечисленные преступления (кроме общих преступлений, совершаемых с использованием воздушного транспорта) сводятся к штрафам, аресту и тюремному заключению. Штрафы устанавливаются обычно с довольно высоким максимумом, что может быть объяснено как опасностью отдельных нарушений, так и тем, что при капиталистически организованной эксплуатации воздушного транспорта в коммерческих целях низкие штрафы оказались бы мало действительными. В ряде законодательств штраф) может быть назначен одновременно с тюремным заключением. Последнее может быть неудобным в отношении представителей юридических лиц, а порою и трудно выполнимым ввиду проживания владельцев воздушного судна за границей или неудобства выполнения его в отношении лиц экипажа, необходимых для обслуживания воздушного судна. В качестве меры, обеспечивающей уплату штрафа, практикуется задержание воздушного судна; однако ряд заключенных между отдельными странами конвенций оговаривает освобождение судна в случае взноса залога, обеспечивающего уплату возможного штрафа. При неуплате штрафа возможна замена его арестом на соответствующий срок (в ряде уголовных законодательств установлены нормы соответствия размера штрафа и срока ареста). Тюремное заключение обычно применяется на сроки до 5 лет и ниже, смотря по тяжести нарушения.

В качестве дополнительных санкций встречается: а) по отношению к владельцу судна: конфискация судна (в редких случаях), исключение судна из реестра воздушных судов, отобрание концессионных прав, временное запрещение полетов для данного воздушного судна; б) по отношению к пилотам: временное или постоянное запрещение совершения полетов, отобрание свидетельства на право совершения полетов; в) по отношению к посторонним лицам: обязанность снести постройки, возведенные на ненадлежащих местах (напр. вблизи аэродромов), устранить явления, мешающие воздушному передвижению (напр. не зажигать огней вблизи маяков, воздержаться от пользования определенными сигналами). Общим образом предусматривается конфискация предметов, не дозволенных к провозу на воздушных судах.

6. Наконец в более новых законах о воздушном передвижении мы встречаем и ряд постановлений процессуального характера, определяющих круг лиц, могущих подавать сигналы о снижении и остановке воздушного судна, производить контрольный осмотр его и лиц экипажа, составлять акты о допущенных нарушениях и возбуждать уголовное преследование или налагать штрафы в административном порядке. Определяются также полицейские полномочия этих лиц, меры, могущие быть принятыми ими для

обеспечения возможного наказания, подведомственность нарушений тем или иным судам и пр.

В заключение укажем, что та или иная формулировка карательных статей, включаемых в законы о воздушном передвижении не только имеет технико-правовое значение в качестве санкций соблюдения установленных правил, но и оказывает значительное влияние на все развитие воздушного транспорта в отдельной стране. Гражданское воздушно-транспортное дело, опирающееся в большинстве случаев на коммерческий расчет, внимательно учитывает различные риски, падающие на эксплуатацию транспорта в той или иной стране. Слишком жесткая репрессия отдельных нарушений может отпугнуть проявление инициативы в области обслуживания нужд страны различными организациями и обществами. С другой стороны, недостаточно четко выявленные уголовно-правовые нормы могут породить ряд недоразумений и споров на практике, особенно при применении их в международном воздушном обороте. Но было бы законодательной ошибкой и недооценивание серьезности преступлений в области воздушного транспорта. Крайняя мягкость со стороны законодателя привела бы к ослаблению сознания той ответственности (как у владельцев воздушных судов, так и у лиц экипажа), на которой зиждется и безопасность воздушного транспорта и перспектива его возможного быстрого развития в стране. Ослабленное сознание риска у предпринимателей и лиц экипажа повлекло бы за собою усиление сознания рискованности пользования воздушным транспортом у широких масс населения, которые должны явиться пользователями его. В конечном счете поэтому и государство, и население, и наконец сами владельцы и работники воздушного транспорта одинаково заинтересованы в том, чтобы нормы уголовного закона в достаточной мере способствовали действительному ограждению безопасности транспорта.

Ссылки

[1]. «Statistisches Jahrbuch fur das deutsche Reich» 1928, стр.54

[2]. При изложении французской судебной практики мы пользуемся статьей М.Р. Hugueneу, «Ledroitpenaletaviation», «RevueInternationaleledroitpenal», 1924, 2.

[3]. Декретом от 11 мая 1928 г. действие закона от 31 мая 1924 г. распространено и на французские колонии.

[4]. В отдельных штатах действуют свои законы о воздушном передвижении. Приведу хотя бы законы Нью-Джерси – 31 марта 1921 г., Орегона – 5 февраля 1923 г., Пенсильвании – 15 февраля 1927 г., Вашингтона – 15 декабря 1923 г., Висконсина – 1925 г., Мэна – 1925 г, Миннесоты – 1925 г., Флориды – 1925 г. и др.