

LIABILITY OF AVIATION ENTITIES: THE FORMATION STAGE

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СУБ'ЄКТІВ АВІАЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ: ЕТАП СТАНОВЛЕННЯ

Oleksandr Grygorov¹

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-683-6-16>

Прийняття Паризької конвенції 1919 р. про повітряну навігацію активізувало розробку актів національного законодавства, присвячених питанням відповідальності суб'єктів авіаційної діяльності при здійсненні повітряних польотів. Перші нормативно-правові акти, а точніше – «класичні» закони про повітряний рух, було ухвалено в США в таких штатах, як Нью-Джерсі (1921 р.), Орегона (1923 р.), Пенсильванія (1927 р.), Вашингтон (1927 р.), Вісконсін (1925 р.), Мен (1925 р.), Мінесота (1925 р.). Британський закон 1920 р. передбачав абсолютну відповідальність пілота, за винятком випадків, коли постраждала особа проявила недбалість, яка й спричинила заподіяння шкоди [1, с. 90]. Зокрема згідно цього закону, за порушення правил, які регулюють повітряні польоти, як, наприклад, здійснення небезпечних польотів, передбачався штраф до 200 фунтів стерлінгів або/та тюремне ув'язнення до шести місяців.

Положення п. 19 німецького закону 1922 р. визначали власника повітряного судна зобов'язаним відшкодувати шкоду, якщо при експлуатації повітряного судна внаслідок нещасного випадку відбувалась смерть, заподіяння шкоди здоров'ю фізичної особи або шкоди речам. Таким чином, вказаний закон не торкався питання вини, обумовлюючи відповідальність повітряного перевізника суто об'єктивною стороною. Лише наявність вини потерпілого могла мати значення для відповідальності того, хто заподіяв шкоду: за загальними правилами про так званій «залік вини» той, хто заподіяв шкоду, міг бути частково звільнений від відповідальності в залежності від обставин справи [2, с. 91].

Шведський закон 1922 р. передбачав (§ 1), що власник повітряного судна несе відповідальність за шкоду, заподіяну повітряним судном особам або речам, які це повітряне судно не перевозило, навіть якщо він не винен у заподіянні шкоди. Власник повітряного судна міг бути звільнений від відповідальності, лише якщо потерпілий своєю виною

¹ Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

сприяв заподіяння шкоди. У такому випадку суд, оцінивши конкретні обставини, міг звільнити власника повітряного судна від відповідальності частково або в повному обсязі. Такий же принцип дещо раніше, у 1920 р., було встановлено й швейцарським законом. Аналогічним чином, згідно з французьким законом 1924 р. особа, яка експлуатує повітряне судно, є повністю відповідальною за збитки, завдані особам і речам, які перебувають на землі, рухом повітряного судна чи предметами, що впали з нього. Відповідальність могла бути зменшена чи знята лише при наданні доказів про вину жертви (ст. 53).

Англійський закон 1920 р. містив заборону здійснення небезпечних польотів, передбачаючи за це штраф у 200 фунтів та тюремне ув'язнення строком до шести місяців. Королівський указ про повітряне пересування, ухвалений в Іспанії у 1919 р., в цілях попередження контрабанди карав власника повітряного судна штрафом у розмірі від 50 до 1000 песет, якщо він заздалегідь не сповістив органи влади про намір посадити літальний апарат в певному місці та позбавив їх можливості провести митний огляд. У випадку знаходження контрабандних товарів літальний апарат підлягав затриманню до моменту, коли власник сплатить всі митні збори та штрафи.

Італійський декрет 1919 р. в редакції 1923 р. містив цілу низку заборон кримінального характеру. Він карав за польоти з однією лише акробатичною метою, польоти над населеними пунктами на висоті нижче 1000 метрів, скидання з літаків предметів, відсутність на літаках відмінних знаків тощо. Декрет про правила повітряного пересування 1925 р. передбачав покарання: у вигляді штрафу від 100 до 1000 лір (а у випадку рецидиву – штрафу та арешту строком до одного місяця) за виліт з аеропорту без огляду судна та надання дозволу на виліт; недотримання протипожежних заходів в ангарах для повітряних суден; перехід пасажирами повітряних суден італійського кордону без наявності відповідних документів; недопущення компетентної влади до контролю й спостереження за повітряними пересуваннями; внесення змін до конструкції суден після отримання посвідчення про льотну придатність тощо.

Німецький імперський закон про повітряне пересування 1922 р. містив низку положень кримінального права (§ 31 – § 33). Було передбачено, що умисне або необережне порушення як загальних, так і спеціальних постанов повітряно-кримінального характеру веде до покарання у вигляді штрафу до 300 марок або арешту на відповідний строк, якщо за це діяння кримінальним законодавством не передбачено більш суворе покарання. За умисне порушення постанов закону щодо реєстрації повітряних суден, отримання свідоцтва на керування ними або на їх обслуговування в якості

екіпажу було передбачено тюремне ув'язнення строком до двох років та штраф до 10 тис. марок. Покаранню підлягали і пілоти, і власники повітряних суден. Таке ж покарання передбачено за навчання льотчиків, створення повітряних портів, експлуатацію повітряних підприємств і організацію спортивних (розважальних) польотів, якщо ці дії було вчинено без належного дозволу або з порушенням умов, передбачених відповідним дозволом.

Тюремним ув'язненням строком не менше трьох місяців карали того, хто піддав небезпеці життя людей шляхом навмисного пошкодження, знищення або приведення до стану непридатності або ненадійності повітряного судна, або того, хто навмисно створив перешкоди повітряному руху шляхом невірних сигналів або іншим чином. У випадку особливо тяжких наслідків, наприклад тяжких тілесних ушкоджень або смерті, зазначені діяння карались каторжною в'язницею.

Аналогічні законодавчі положення було ухвалено і в Угорщині в 1927 р. на основі Угоди 1927 р. про застосування ст. 128 Тріанонського договору. Порушення заборон про спорудження, спорядження та експлуатацію, ввезення броньованих та інших повітряних суден, придатних для озброєння, каралось тюремним ув'язненням строком до шести місяців та штрафом.

Відповідно до декрету пруських міністрів торгівлі, промисловості та внутрішніх справ 1927 р., встановлено правила польотів повітряних суден над містами та іншими населеними пунктами. Визначено норми висоти польотів: 200 м для польотів над населеними пунктами поза межами міст; в містах висота, при якій зниження повітряних суден можливе поза містом при акробатичних польотах, встановлено на рівні 400 метрів. Нарешті, повітряним суднам заборонено наблизитись ближче ніж на 20 м до різного роду споруд, а також пролітати під мостами та подібними спорудами або під антенами. Порушення цих заборон каралось штрафом у розмірі до 150 марок, а у випадку несплати – арештом [3, с. 292–293].

Закон про комерційну авіацію, ухвалений у США в 1926 р., в розділі II містив низку заборон кримінального характеру. Заборонялись наступні дії: 1) здійснення польотів над забороненими зонами без дозволу виконавчої влади, що регулювала питання про такі зони; 2) здійснення польотів у цілях міжштатної або міжнародної торгівлі, окрім як на повітряних апаратах, внесених до реєстру повітряних суден США (крім іноземних суден), а також здійснення польотів на іноземних повітряних суднах без свідоцтва на здійснення польотів або з порушенням умов, передбачених таким свідоцтвом; 3) виконання обов'язків пілотів на таких суднах без отримання свідоцтва або при порушенні умов, передбачених свідоцтвом; 4) здійснення польотів на будь-якому апараті окрім як

відповідно до правил, встановлених для повітряних пересувань. Порухнення вказаних правил вело до накладення штрафу в 500 доларів.

Такий же штраф було передбачено за наступні дії: а) порушення митних правил; б) порушення санітарних постанов; в) порушення законів про імміграцію, здійснених особами з екіпажу повітряного судна. Крім того, закон передбачав суворі санкції: а) за умисну підробку, зміну або фальсифікацію будь-якого з посвідчень або свідоцтв, передбачених вказаних законом, а також за використання таких документів (штраф до 1000 дол. та тюремне ув'язнення до трьох років); б) за умисну подачу невірних світлових або інших сигналів з метою перешкодити повітряному руху; в) за умисне перешкоджання роботі сигналів (штраф до 5000 дол. або тюремне ув'язнення строком до п'яти років) [4].

Таким чином, вступ в силу Паризької конвенції 1919 р. про повітряну навігацію став поштовхом до розробки у різних країнах світу низки спеціальних законодавчих актів, які у 20-х рр. минулого століття створили правову базу відповідальності власників та експлуатантів повітряних суден. Ці закони мали важливе значення для формування інституту відповідальності у міжнародному повітряному праві.

Список використаних джерел:

1. United States. *Civil Aeronautics. Legislative History of the Air Commerce Act of 1926, Approved May 20, 1926, Together with Miscellaneous Legal Materials Relating to Civil Air Navigation. Revision of the 1923 Edition of Law Memoranda upon Civil Aeronautics. Corrected to August 1, 1928 ...* U.S. Govt. Print. Off.; 1943.
2. Hamel J. Le droit aerien en 1924. *Journal du droit International* (Clunel). 1925.
3. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія. Одеса : Фенікс, 2020. 440 с.
4. Air Commerce Act of 1926. P.L. 69–254. 44 Stat. 568 ~ Senate Bill 41. May 20, 1926.