

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПІЛОТІВ НА ПОЧАТКУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Н.В. Дараганова

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та господарського права
ВНЗ «Національна академія управління»*

Постановка проблеми. З тих часів, коли людство навчилося за допомогою літальних апаратів пересуватися по повітрю і стало використовувати повітряний простір для повітроплавання, коли повітроплавання робило свої перші кроки, а літак ще і не був винайденим, постала необхідність у встановленні визначених правил та норм для упорядкування цієї сфери людської діяльності. Ще наприкінці ХІХ ст. учені-юристи висловлювали думки про те, що пересування повітряним транспортом тільки тоді матиме реальну можливість здійснюватись, коли будуть вирішені основні питання правового регулювання повітряного пересування, у тому числі й питання правової регламентації діяльності та відповідальності пілота [1, с. 755].

Звичайно, реальне значення повітряного пересування в першому десятилітті двадцятого століття було ще досить невеликим – спочатку авіація використовувалась виключно як спортивне видовище. Однак, уже під час Італо-турецької і Балканської війн (1911-1913 рр.) авіація вперше одержала своє бойове хрещення, що підтвердило її практичне значення і для військових цілей. З цього часу літак стали розглядати, як цілком дієву зброю, при цьому все більш реальною поставала потреба правового регулювання питань, пов'язаних, як зі становленням авіації як галузі в цілому, так і питань, пов'язаних з правовим регулюванням діяльності осіб, які здійснюють керування повітряним судном – пілотів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Ґрунтовні дослідження питань, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, проводилися ще за часів існування СРСР – серед них слід відзначити праці І.С. Перетерського, І.С. Лопаногова, В.Л. Лахтіна, П.І. Люблинського, В.А. Зарзара, А.Д. Кейліна, Ю.М. Малеева та інших. Сьогодні, однак, слід констатувати про майже повну відсутність комплексних правових досліджень, присвячених питанням правового регулювання діяльності цивільної авіації, у тому числі й питанням, пов'язаними з історико-правовими аспектами діяльності та відповідальності пілотів.

Мета статті. Враховуючи зазначене вище, метою цієї статті є розгляд питань, пов'язаних з історико-правовими аспектами виникнення та запровадження кримінальної відповідальності пілотів на початку ХХ ст. – часу зародження як авіації у цілому, так цивільної авіації, зокрема.

Основні результати дослідження. Перша світова війна сприяла інтенсивному розвитку та застосуванню авіації: були продемонстровані широкі можливості застосування літаків з військовою метою – спочатку для розвідки, а пізніше й для обстрілу та бомбардування. Приміром, побудований у 1913 р.

важкий літак І. Сікорського «Ілля Муромець» піднімав до 800 кг бомб, був озброєний 3-7 кулеметами та мав екіпаж повітряного судна – 8 осіб [2, с. 65].

Держави, на думку І.С. Лопаногова, вийшли з війни зі значними розробками в галузі конструкторської думки щодо льотної справи, з запасами невикористаних повітряних суден та матеріалів, які могли бути використані і для цивільної авіації, а також із достатньо потужними авіаційними заводами, які вимагали нових замовлень для свого подальшого існування [3, с. 20–21]. Як наслідок, постало актуальним питання використовувати авіацію не тільки для військових, але й для мирних цілей – для повітряного перевезення пасажирів, пошти, вантажів.

Водночас за цих умов стало спостерігатися все більше підстав для правового втручання та судового врегулювання справ, пов'язаних із повітряним пересуванням. Незаконні перельоти кордонів; контрабанда; скидання з літаків заборонених предметів; недотримання правил безпеки, які призводили навіть до зіткнення літаків між собою; небезпечні прийоми при польотах із пасажирами тощо стали приводом для численних дискусій, а часто і предметом судових розглядів. У результаті постала нагальна необхідність врегулювати повітряне сполучення новими правовими нормами, дати в законодавстві точні вказівки з питань правової регламентації діяльності осіб, які обслуговують цей вид транспорту та визначити відповідальність за порушення цих норм.

Як зазначав В.Л. Лахтін, через загальний технічний прогрес, прискорену швидкість розвитку авіації та повітроплавання, пов'язані з серйозними політичними та економічними перспективами, які відкривались щодо можливостей далекого пересування по повітрю, внутрішньодержавні законодавства багатьох країн у галузі авіації та повітроплавання у 1920-х роках значно розвинулись і охарактеризувались: 1) виданням законодавчих актів про повітряне пересування тими державами, які ще таких законів не мали; 2) доповненням, переглядом чи перевиданням таких законів у державах, які видали їх раніше; 3) посиленням більш детального регламентування всіх, навіть найдрібніших, питань, пов'язаних із цим способом пересування [4, с. 30].

Посилена швидкість руху, його масовий характер, залежність безпеки пасажирів і інших осіб від стану найдрібніших деталей обладнання і, нарешті, підвищені вимоги щодо обслуговуючого ці механічні двигуни персоналу змусили ввести ретельне нормування використання повітряного транспорту. Уже перші законодавчі акти, що регулювали повітряне пересування, містили правила, що регулювали діяльність пілотів та норми, що встановлювали відповідальність за порушення цих правил.

Для більш детального аналізу та ілюстрації вищезазначеного розглянемо деякі із законодавчих актів щодо повітряного пересування тих часів.

Так, першим комплексним актом, який встановив основні правила пересування в повітряному просторі України та містив норми, які регулювали діяльність та відповідальність пілотів, став Декрет про повітряні пересування від 17 січня 1921 р. [5]. Аналіз норм цього Декрету дає підставу зробити висновок про те, що ним централізовано, на державному рівні, в інтересах внутріш-

ньої та зовнішньої безпеки, з метою недопущення використання цього нового на той час і могутнього засобу пересування на шкоду інтересам суспільства були введені норми, що регулювали діяльність пілотів у цілому, та кримінальну відповідальність пілотів, зокрема.

Наприклад, ст. 6 цього Декрету було встановлено, що управління повітряними суднами дозволено лише тим особам, які витримали у встановленому порядку іспит на звання «пілот» та відповідали встановленим умовам. При цьому додатком 1 до ст. 6 була встановлена імперативна вимога щодо позбавлення права управління повітряними суднами тих пілотів, які протягом одного року не здійснювали польотів (до нового іспиту), а в ст. 3 було передбачено, що будь-який пілот, який здійснює польоти, повинен бути зареєстрований і приписаний до одного з аеродромів. Тобто Декретом було введено обов'язковий облік та реєстрацію всіх пілотів країни. Також у зазначеному акті були введені і статті забороняючого характеру, якими передбачалось застосування відповідних санкцій, у тому числі і кримінальних, до порушників встановлених цим Декретом правових норм (зокрема, це ст.ст. 9, 17, 20, 22, 23, 24, 25, 26 Декрету). Наприклад, ст. 17 цього Декрету була встановлена норма про те, що на повітряних судах, які прибувають через кордон, забороняється під страхом конфіскації та кримінальної відповідальності перевозити предмети, ввіз яких заборонений митними та іншими правилами.

Аналогічно вирішувалися питання щодо притягнення до кримінальної відповідальності пілотів і в інших країнах. На основі аналізу праць П.І. Люблинського [6, с. 165–189], В.Л. Лахтіна [4, с. 30–40], І.С. Перетерського [7], А.Д. Кейліна [8, с. 120–136] нами зроблено висновок про те, що до найбільш показових актів того часу, відносяться законодавчі акти Швейцарії, Італії, Франції, Німеччини та ін.

Так, 27 січня 1920 р. швейцарською Федеральною радою було прийнято постанову про повітряні пересування. В цій постанові було встановлено цілий ряд правил та норм, дотримання яких визнавалось необхідним для управління цим засобом пересування та охорони безпеки населення. Порушення пілотом цих правил вело до накладання на нього штрафу у розмірі до 10 000 франків чи тюремного ув'язнення на термін до 1 року.

Італійський декрет про повітряне пересування від 19 листопада 1921 р. (у редакції від 20 серпня 1923 р.) містив значну кількість статей, що регулювали діяльність пілотів та визначали їх відповідальність, у тому числі й кримінальну, за порушення вимог цих статей. Він карав навіть за польоти, що переслідували лише одну акробатичну мету, польоти над населеними пунктами на висоті нижче 1 000 метрів, скидання з літаків різних предметів, відсутність на літальних апаратах визначених розпізнавальних знаків і т.п.

Виданий на додаток до цього декрету Декрет про правила повітряного пересування від 11 січня 1925 р. вже становив собою детально розроблений кодекс, який мав 288 статей. У цьому кодексі було введено четвертий розділ, що містив положення, які регулювали діяльність екіпажа повітряного судна (ст. 188–207) та встановлювались правила, що стосувались відповідних посвідчень на право управління повітряними суднами, спеціальні умови, яким

повинні відповідати особи, що керують цими суднами. Розділом VIII Декрету (ст. 279–284) було визначено і кримінальну відповідальність пілотів.

Зокрема, всі порушення цього Декрету можна розподілити на основні три види. По-перше, це ті, які стосувалися порушення правил Кримінального кодексу чи інших законів, – вони переслідувалися згідно з цими декретами. По-друге, це порушення правил більш тяжкого характеру, які підлягали штрафу від 100 до 1 000 лір, а у випадку рецидиву – крім штрафу застосовували ще й арешт на термін до 1 місяця. До цієї групи було віднесено такі дії, як: 1) виліт з аеропорту до виконання запропонованого огляду і до одержання згоди на виліт; 2) недотримання протипожежних заходів в ангарах для повітряних суден; 3) переліт повітряними суднами італійського кордону без наявності відповідних документів; 4) провіз пасажирами багажу, не пред'явленого до огляду митній владі; 5) недопущення компетентної влади до здійснення контролю й спостереження за повітряним пересуванням; 6) перетинання повітряним судном кордонів, прибережної територіальної чи прикордонної смуги не в зазначеному місці; 7) відсутність на повітряному судні визначеного обладнання і інструментів; 8) відсутність на повітряному судні визначених розпізнавальних знаків і написів, визначених законом тощо. А по-третє, це були порушення, які підлягали штрафу у розмірі від 50 до 300 лір (у цю групу було віднесено дуже численні дрібні порушення правил, які визначалися регламентом).

У Німеччині повітряні пересування регулювалися, в цілому, декількома законами, з яких найбільшого значення мав загальноімперський закон про повітряне пересування від 1 серпня 1922 р.

Цей закон являв собою невеликий кодекс. У його статтях була вказівка на те, що особи, які керують повітряним судном, повинні одержати належний дозвіл, засвідчений відповідним посвідченням. Питання відповідальності пілотів було розкрито у параграфах 32 та 33. Зокрема, параграф 32, ч. 1, передбачав за навмисне порушення особами екіпажу положень цього закону (щодо реєстрації повітряних суден, одержання посвідчення на управління ними, на обслуговування їх) тюремне ув'язнення до 2 років і штраф до 10 000 марок. Покаранню підлягали як пілот, так і власник повітряного судна. Пункт 5 тієї ж статті встановлював таке ж саме покарання за навчання льотчиків; проведення спортивних чи розважальних польотів без відповідного дозволу чи з порушенням умов, зазначених у виданому дозволі тощо. Частина друга параграфу 32 встановлювала покарання у вигляді арешту на термін до 3 місяців чи накладання штрафу у розмірі до 10 000 марок.

Складний характер мав і параграф 33 цього закону, дія якого поширювалася як на осіб екіпажу повітряного судна, так і на інших осіб. Перша частина цього параграфа карала тюремним ув'язненням на термін не менше 3-х місяців будь-кого, хто наражає на небезпеку життя людей у зв'язку з навмисним ушкодженням, знищенням чи приведенням у стан непридатності або ненадійності повітряного апарата, а також того, хто навмисне створював перешкоди руху повітряного апарата за допомогою помилкових сигналів або іншим способом. Карався й замах на цей вид злочину. При цьому перелічені дії кваліфікувалися як тяжкі злочини у разі настання особливо шкідливих наслідків (зокрема,

коли внаслідок цього настали тяжкі тілесні ушкодження чи смерть людини). У таких випадках за ці дії карали каторжними роботами, а при пом'якшувальних обставинах – ув'язненням на термін не менш 6 місяців. Якщо ж зазначені в параграфі 33 цього закону дії були вчинені по необережності, то покарання зменшувалося до тюремного ув'язнення на термін до 6 місяців та штрафу до 10 000 марок.

Близьким до німецького законодавства був і закон вільного міста Данцига про повітряне пересування від 9 червня 1926 р., який містив положення, що визначали правовий статус пілотів, а також детально розроблені норми, що стосувалися питання відповідальності пілота за порушення вимог цього закону. Наприклад, параграфом 32 було визначено, що буде покараний ув'язненням до 2-х років чи штрафом до 12 000 гульденів, або обома цими санкціями той, хто: 1) буде управляти судном, що підлягає реєстрації, яке, однак, не зареєстровано чи виключено з реєстру; 2) буде використовувати таке судно через третіх осіб; 3) буде управляти судном або обслуговувати судно без одержання посвідчення на це, чи після відібрання такого посвідчення; 4) буде використовувати в якості осіб екіпажа осіб, які не мають установленого посвідчення; 5) буде без дозволу чи всупереч умовам дозволу проводити професійну підготовку пілотів, влаштовувати чи утримувати аеродроми, повітряні підприємства, влаштовувати повітряні розваги; 6) буде ухилятися від подання відомостей про власника і екіпаж судна. У випадку необережного здійснення дій, зазначених у пп. 1–5, застосовувалося ув'язнення на термін до 3 місяців чи штраф до 12 000 гульденів. А, параграф 33 закону міста Данцига буквально повторював відповідний параграф 33 німецького закону про повітряне пересування від 1 серпня 1922 року.

Положеннями англійського акту про повітряне пересування («Air navigation act» 1920 р.) заборонялось здійснення особами екіпажа небезпечних польотів. Цей акт містив жорсткі санкції щодо пілотів, які порушили ці норми. Зазначені дії загрожували накладанням штрафу у розмірі до 200 фунтів стерлінгів та тюремним ув'язненням на термін до 6 місяців.

Численні положення, які стосувалися кримінальної відповідальності пілотів зустрічалися і в Нідерландському законі про повітряне пересування від 30 липня 1926 року. Зокрема, у цьому законі загальною санкцією за порушення встановлених цим законом правил повітряного пересування був арешт на термін до 1 року чи штраф до 3 000 гульденів. Ця санкція передбачалась: у випадку здійснення польотів на голландському чи іноземному, законним чином допущеному в країну, літальному апараті; за порушення заборон, що були видані при особливих обставинах і містили обмеження щодо польотів літальних апаратів; за здійснення польотів над місцями, закритими для польотів; за влаштування повітряних змагань чи видовищ без належного дозволу; за участь у недозволенних повітряних змаганнях чи за порушення правил, встановлених у виданому дозволі для цих змагань; за здійснення польотів таким чином, що був порушений громадський порядок чи громадська безпека; за влаштування повітряних транспортних ліній без відповідного дозволу; за відсутність у пілотів відповідних посвідчень на право польотів. При винесенні

вироку щодо пілотів повітряного судна суд міг додатково ухвалити рішення про заборону цим особам здійснювати польоти терміном до 6 місяців.

Штрафом до 300 гульденів і ув'язненням до 3 місяців карали пілота за наявність на літальному апараті будь-яких знаків, що могли надати йому вигляд, схожий на військові голландські літаки. А за відмову пред'явити уповноваженим на те органам відповідні посвідчення на право управління повітряним судном та свідоцтво про його реєстрацію, наявність яких була обов'язковою для повітряного судна та для пілота, на останнього накладався штраф у розмірі 25 гульденів.

У Франції ретельно розробленим, особливо в частині застосування кримінальних санкцій до порушників, був Закон про повітряне пересування від 31 травня 1924 р. (декретом від 11 травня 1928 р. дія цього закону була поширена і на французькі колонії).

Основні положення цього закону щодо кримінальної відповідальності були зведені до таких: 1) закон карав штрафом від 500 до 10 000 франків та тюремним ув'язненням від 6 днів до 1 місяця пілотів, які здійснювали польоти без здачі відповідного іспиту та без одержання посвідчення на право здійснення польотів. При цьому покарання посилювалось вдвічі, якщо політ було зроблено, незважаючи на відмову у видачі такого посвідчення; 2) за здійснення акробатичних польотів над простором, зайнятим публікою, чи над частиною аеродрому, доступною для публіки, встановлювалось покарання у вигляді штрафу від 100 до 500 франків чи тюремного ув'язнення на термін від 1 до 5 днів; 3) під загрозою таких само покарань заборонялось здійснення польотів над населеними пунктами на висоті нижче встановленої законом для цієї мети; 4) закон вимагав, щоб кожен літальний апарат був обладнаний розпізнаваним знаком, який був би зареєстрований у списках відділу повітряного пересування, також на кожному літальному апараті повинні були вестися особливі журнали та книги, у які заносили дані про польоти, здійснені на цьому апараті тощо. Кожен літальний апарат, ще до здійснення першого польоту, обов'язково мав бути перевірений особливою технічною комісією, що встановлювала його технічну придатність для польотів і видавала посвідчення на право здійснення польотів. Порушення цих правил призводила до накладення штрафу від 500 до 10 000 франків та тюремного ув'язнення від 6 днів до 1 місяця. Це покарання подвоювалось у випадку, якщо особи екіпажа здійснювали польоти на повітряному судні, яке не пройшло відповідну перевірку. А у разі, якщо дії льотчика визначалися умисно обманними (наприклад: пілот застосував фальшиві розпізнавальні знаки, змінив їх зовнішній вигляд чи підробив документи щодо них), то крім штрафних санкцій застосовували й тюремне ув'язнення на строк від 6 місяців до 3 років, а у випадку рецидиву розмір штрафу та терміни тюремного ув'язнення могли бути подвоені. Додатковим заходом було позбавлення пілота права здійснення польотів і управління апаратом на термін від 3 місяців до 3 років, а при рецидиві – на подвоєний термін; 5) з метою боротьби з контрабандою французький закон вважав використання повітряного судна для цієї мети обтяжуючою обставиною. Контрабанда, перевезена повітряним шляхом, призводила до збільшення штрафу у чотири рази більшому, ніж вар-

тість контрабандного товару при мінімумі в 4 000 франків. З метою прикордонного контролю над повітряними суднами декрет від 12 січня 1921 року наказував пілотам перетинати кордон у визначених місцях і знижуватися на особливих митних аеродромах для митного огляду (невиконання цієї вимоги призводило до штрафних санкцій). Закон, поряд із цим, вводив й обов'язок для пілота підкорятися вимогам поштового відомства, поліцейських та митних літаків; 6) закон особливо обумовлював відповідальність пілота у разі, якщо після заподіяного ним нещасного випадку пілот не перервав політ і не зупинив повітряне судно; 7) законом було врегульовано і питання щодо скидання з повітряних суден різних предметів – закон карав за умисне і не викликане необхідністю, скидання з повітряного судна будь-яких предметів, здатних заподіяти шкоду людям чи майну – штраф від 500 до 3 000 франків і позбавлення волі на термін від 6 днів до 2 місяців.

Крім цього, з метою посилення репресії проти порушників різних авіаційних обмежень французький закон значно розширив коло посадових осіб, які мали право складати протоколи про порушення правил повітряного пересування, здійснювати вилучення недозволених до перевезення предметів, відкривати кримінальне провадження. Це право надавалося не лише органам судової поліції, але й військовим, органам військово-морських сил, органам охорони мостів і доріг, гірничозаводській поліції й ін.

Висновки. Узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновки про те, що на початку зародження цивільної авіації:

1) всі країни прагнули створити єдині для всієї країни централізовані законодавчі акти про повітряне пересування і в кожному з цих актів певною мірою висвітлювалося й питання щодо відповідальності пілотів, у тому числі й кримінальної. Проте часто держави обмежувались лише вказівкою на найважливіші порушення (з більшою чи меншою їх деталізацією);

2) всі порушення пілотами визначених правил повітряного пересування, за які передбачалась кримінальна відповідальність у часи становлення цивільної авіації загалом можна звести до таких: порушення правил, установлених для допущення окремих повітряних суден чи осіб екіпажа, що обслуговують їх, до повітряного пересування; порушення правил, що вимагали наявності на повітряному судні під час перельотів визначених документів і книг, порядку ведення книг, визначеного устаткування повітряних суден різними установками, відсутності на борту заборонених чи без особливого дозволу, предметів; порушення правил щодо порядку повітряного пересування; порушення правил, що забезпечують безпеку пересування як для самих осіб екіпажа, так і для інших осіб (визначена висота польоту над населеними пунктами, заборона акробатичних прийомів, влаштування повітряних змагань і видовищ без належного дозволу тощо); здійснення дій, що могли порушити безпеку повітряного пересування (помилкові маякові вогні й сигнали, ушкодження повітряних суден і обладнання, пересування вибухових та вибухонебезпечних речовин і ін.); ненадання допомоги іншому повітряному судну при аварії; здійснення загальних злочинів (державних, перевезення контрабанди, незаконний переліт кордону й ін.) за допомогою використання повітряного судна; непо-

кора правилам контрольного огляду, недотримання правил звітності, неповідомлення про визначені факти; недозволене навчання керуванню повітряними суднами (відкриття шкіл пілотажу, прийняття до школи пілотажу без належного дозволу й ін.);

3) покарання за перераховані злочинні дії зводилися до: штрафу, арешту та тюремного ув'язнення, а як додаткове покарання стосовно пілотів була встановлена тимчасова чи постійна заборона на здійснення польотів, анулювання посвідчення на право здійснення польотів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дараганова Н.В. Етапи формування правового статусу працівників цивільної авіації України / Н. В. Дараганова // Наука і молодь: збірник наукових праць міжнародної наукової конференції. – К.: НАУ, 2003. – С. 755.

2. Яковлев А.С. Авиация / А.С. Яковлев // Большая советская энциклопедия. – [3-е изд.]. – М.: Советская энциклопедия, 1969. – Т. 1. – С. 65.

3. Лопаногов И.С. История воздушного права / И.С. Лопаногов // Авиация и воздухоплавание. – 1924. – № 3. – С. 20–21.

4. Лахтин В.Л. Обзор современного развития воздушного права и его тенденций / В.Л. Лахтин // Вопросы воздушного права / [под ред. П.И. Баранова и др.]. – Вып. 2. – Москва–Ленинград: Союз Осоавиахим Союза Советских Социалистических Республик (СССР) и Осоавиахим РСФСР, 1930. – С. 30–40.

5. Декрет «О воздушных передвижениях»: [от 17 января 1921 г.] / Совет народных комиссаров. – Офиц. изд. – М.: Собрание узаконений и распоряжений рабочего и крестьянского правительства: [изд. Народного Комиссариата Юстиции], 1921 [4 февраля]. – № 6.

6. Люблинский П.И. Преступления в области воздушного транспорта / П.И. Люблинский // Вопросы воздушного права / [под ред. П.И. Баранова и др.]. – Вып. 2. – Москва–Ленинград: Союз Осоавиахим СССР и Осоавиахим РСФСР, 1930. – С. 165–189.

7. Перетерский И.С. Воздушное право [изд. 2-е, исп. и доп.]: [Электронный ресурс] / И.С. Перетерский. – Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru/law/info/72>.

8. Кейлин А.Д. Правовое положение командира гражданского воздушного судна / А.Д. Кейлин // Вопросы воздушного права / [под ред. П.И. Баранова и др.]. – Вып. 2. – Москва–Ленинград: Союз Осоавиахим Союза Советских Социалистических Республик (СССР) и Осоавиахим РСФСР, 1930. – С. 120–136.

Дараганова Н.В. Кримінальна відповідальність пілотів на початку становлення цивільної авіації

У статті автором здійснено розгляд питань, пов'язаних з історико-правовими аспектами виникнення та запровадження кримінальної відповідальності пілотів на початку ХХ ст. – часу зародження авіації, у цілому, та цивільної авіації, зокрема.

Ключові слова: кримінальна відповідальність, пілот, авіація.

Дараганова Н.В. Уголовная ответственность пилотов в начале становления гражданской авиации

В статье автором осуществлено рассмотрение вопросов, связанных с историко-правовыми аспектами возникновения и введения уголовной ответственнос-

ти пілотів в началі ХХ ст. – время зародження авіації, в цілому, і громадянської авіації, в частині.

Ключевые слова: *уголовная ответственность, пилот, авиация.*

Daraganova N.V. Criminal responsibility of pilots at the beginning of becoming of civil aviation

In the article the author is carry out consideration of the questions about historical and legal aspects to beginning and introduction of criminal responsibility of pilots at the beginning XX century – time of beginning of aviation on the whole and the civil aviation in particular.

Key words: *criminal responsibility, pilot, aviation.*

Стаття надійшла до редакції 04.06.2013.