ОДЕССКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ И.И.МЕЧНИКОВА

ЮРИДИЧЕСКИЙ ФАКУЛЬТЕТ

КАФЕДРА ГРАЖДАНСКОГО ПРАВА И ПРОЦЕССА

А.В.ФЕДОРОВ

ГРАЖДАНСКОПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПАССАЖИРОВ

Диссертация на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

[illegible] - 1967 г.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение 1

Глава I. Значение гражданской авиации и краткий очерк развития законодательства о воздушных перевозках пассажиров 9

§ I. Роль транспорта в развитии материального производства 9

§ 2. Место воздушного транспорта в системе средств сообщения. Перспективы развития гражданской авиации в СССР I3

§ 3. Краткий очерк развития гражданской авиации и законодательства, регулирующего воздушные перевозки пассажиров 20

I. Зависимость воздушного законодательства от развития авиационной техники и экономики гражданской авиации 20

2. Возникновение воздухоплавания и воздушного права _3

3. Развитие организационных форм управления гражданской авиацией и законодательства о воздушных перевозках пассажиров в СССР 40

Глава 2. Понятие, форма, стороны договора воздушной перевозки пассажира 7I

§ I. Экономическое содержание обязательства по договору воздушной перевозки пассажира 7I

§ 2. Определение понятия договора воздушной перевозки пассажира 75

§ 3. Воздушно-транспортное предприятие как сторона в договоре воздушной перевозки (перевозчик) 77

§ 4. Взаимоотношения воздушно-транспортных предприятий, совместно участвующих в перевозке в дальнем сообщении II9

§ 5. Пассажир как суб"ект обязательства по договору воздушной перевозки I26

§ 6. Форма договора воздушной перевозки пассажира и порядок его заключения I30

Глава 3. Права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажира 149

§ I. Основные права пассажира 150

§ 2. Оплата за перевозку 151

§ 3. Сроки доставки пассажиров 156

§ 4. Права и обязанности сторон при прекращении или изменении условий перевозки 164

§ 5. Правовое регулирование перевозки багажа и ручной клади 171

I. Определение понятий багажа и ручной клади 171

2. Правовая природа правоотношений по перевозке багажа 175

3. Основные правила перевозки багажа и ручной клади 177

4. Ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение обязанностей по перевозке багажа и ручной клади 181

Глава 4. Ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира 201

§ I. Правовая природа ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира 202

§ 2. Область применения норм о повышенной ответственности воздушного перевозчика 217

§ 3. Условия возникновения обязанности воздушного перевозчика возместить вред, причиненный жизни и здоровью пассажира 225

§ 4. Развитие института повышенной ответственности воздушного перевозчика 253

§ 5. Выводы 276

Список литературы 281

В В Е Д Е Н И Е

"За полетный период 1923 г. по воздуху перевезено 1366 пассажиров и 35000 кило груза, - отмечал в 1924 году профессор И.С.Перетерский. - Количества эти не могут не быть признаны довольно значительными, и вопрос о юридической нормировке воздушных перевозок приобретает актуальный характер".[1/]

В 1965 г. самолеты Аэрофлота по внутренним только воздушным линиям перевезли 42 миллиона пассажиров и 950 тысяч тонн грузов.[2/]

Очевидно, актуальность "юридической нормировки" воздушных перевозок сейчас еще более возросла. Но если на заре развития гражданской авиации вопросы правового регулирования воздушных перевозок разрабатывались многими юристами, в том числе такими видными теоретиками права как И.С.Перетерский, С.Б.Крылов, Е.И.Кельман[3/] и др., то в последние два десятилетия, в период технической революции в области воздушного транспорта, в период превращения авиации в массовое средство пассажирского сообщения - т.е. в самый важный, переломный в развитии гражданской авиации период - правовые проблемы воздушного транспорта исследуются совершенно недостаточно.

1/ И.С.Перетерский, Договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924, № 2 /8/, стр.115.

2/ Аэрофлот в цифрах. Ред-издат.отдел МГА СССР, М., 1965, стр.27.

3/ См.И.С.Перетерский, Воздушное право, М., 1923; С.Б.Крылов, Воздушное право СССР, М., 1933; Е.И.Кельман, Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки, сборник "Вопросы воздушного права", изд."Авиахим", М., 1927.

Разработке некоторых вопросов правового регулирования современного воздушного транспорта посвящены работы Н.М.Ежова и Г.П.Савичева.[1/] Вопросы международно-правового регулирования воздушных сообщений исследуются в работах А.Н.Верещагина и Н.М.Волкова.[2/] Однако в литературе по транспортному праву пока, к сожалению, полностью отсутствуют монографические исследования комплексных проблем воздушных перевозок, хотя судебная и арбитражная практика, работники юридической службы предприятий народного хозяйства испытывают в таких работах острую нужду.[3/]

На актуальность разработки правовых вопросов воздушных перевозок указывают цифры, характеризующие претензионную практику воздушно-транспортных предприятий.

1/ См.наиболее значительные работы указанных авторов: Н.М.Ежов, "Договор перевозки по новому Воздушному кодексу", "Советская юстиция", 1962, № 13; его же, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом воздушном кодексе, "Советская юстиция", 1962, № 19; его же, Новое в правовом регулировании воздушных перевозок в СССР (в соавторстве с Г.П.Савичевым), "Советское государство и право", 1962, № 5; Г.П.Савичев, Договор воздушной перевозки, изд.Московского университета, М., 1963.

2/ Библиографию работ А.Н.Верещагина - см.А.Н.Верещагин.Международно-правовое регулирование воздушных сообщений, автореферат кандидатской диссертации, М., 1964, стр.18. См.также Н.М.Волков, Правовая регламентация международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов, М., 1962.

3/ В литературе на недостаточность исследования проблем воздушного права указал М.Аниянц /см.его статью "Кодификация советского воздушного права" в журнале "Социалистическая законность", 1959, № 10, а также М.А.Тарасов /см.М.А.Тарасов, Договор перевозки, Ростов, 1965, стр.8-9/.

Таблица I[1]

Годы	Всего пред"явлено претензий		В том числе претензий, вытекающих из перевозки				Из них удовлетворено[2]	
			багажа		грузов			
	количество	Сумма (руб.)	К-во	Сумма (руб.)	К-во	Сумма (руб.)	К-во	Сумма (руб.)
1961	4237	911496						
1962	5500	955264	4271	886455	236	25164	2445	209251
1964	4017	610502						
1965	4673	601698	3634	534080	497	50700	2087	193228

Как видно из приведенных в таблице данных[3], при стабилизации абсолютного числа претензий, пред"явленных воздушно-транспортным предприятиям в 1961-1965 г.г., и значительном уменьшении количества претензий по грузовым перевозкам число претензий, вытекающих из перевозки багажа, выросло в 1965 г. по сравнению с 1962 г. почти в два раза.

Нельзя не отметить и того, что общее количество претензий и общая сумма претензионных требований продолжают оставаться значительными.

I/ Таблица составлена по данным Министерства гражданской авиации СССР.

2/ Имеются в виду претензии, удовлетворенные претензионными комиссиями Управлений гражданской авиации (без учета исков к перевозчику, удовлетворенных Госарбитражем).

3/ Эти данные не включают отклоненные воздушно-транспортными предприятиями претензии, по которым не были пред"явлены иски в суд или госарбитраж. Из общего количества пред"явленных перевозчику исков в Госарбитраж в 1965 г. было удовлетворено 123 иска на общую сумму 66.826 рублей.

Таким образом, недостаточная теоретическая разработка вопросов правового регулирования воздушного транспорта, а также вытекающие из требований практики задачи совершенствования правового нормирования воздушных перевозок указывают на актуальность исследования правовых проблем воздушного транспорта.

Библиография по транспортному праву включает большое количество литературных источников. Однако внимание ученых уделяется, главным образом, разработке правовых вопросов железнодорожных, морских, внутренневодных, автомобильных перевозок. Следует также отметить, что в обширной литературе по транспортному праву освещаются, главным образом, вопросы правового регулирования грузовых перевозок - это об"ясняется огромным значением грузового транспорта как средства обмена продуктами производства.1/

Но не меньшего внимания заслуживают и правовые проблемы пассажирских перевозок. Однако в юридической литературе эти проблемы разработаны совершенно недостаточно.2/

Работы советских юристов, в которых рассматриваются вопросы пассажирских перевозок, представляют собой, как правило,

---

1/ См.К.Маркс,Будущие результаты британского владычества в Индии.К.Маркс и Ф.Энгельс, Избранные произведения, т.I,М.,1948,стр.312.

2/ На недостаточное внимание к вопросам пассажирской перевозки в литературе по гражданскому праву указывает Х.И. Шварц (см.Х.И.Шварц, Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте,М.,1966,стр.172).

небольшие разделы глав монографий и учебных пособий, посвященных общим вопросам транспортных договоров. 1/

Особое значение имеет разработка проблемы правового регулирования воздушных перевозок пассажиров. Во-первых, удельный вес пассажирских перевозок в общем об"еме перевозочной работы гражданской авиации по данным 1964 г. составляет свыше 70%. 2/

Во-вторых, сейчас в области дальнего пассажирского

1/ См. Г.В.Гордон, Лекции по советскому гражданскому праву, изд.Харьковского университета, Харьков, 1960, стр.166-167; Его же, Радянське цивільне право, изд. Харьковского университета, Харьков, 1966, стр.145-147; В.В.Залесский, Договор перевозки по советскому гражданскому праву, Воронеж, 1959, стр.50-53; Советское гражданское право, т.2, изд."Ю.Л.", М., 1965, стр.201-202 (автор гл.12 этого учебника - В.В.Залесский); О.С.Иоффе, Советское гражданское право, курс лекций, т.2, изд.Ленинградского университета, Л., 1961, стр. 325-334; Советское гражданское право, т.2, М., 1961, стр.290-291 (автором § 11 гл.11 этого учебника является Б.К.Комаров); М.А.Тарасов, Договор перевозки, Ростов, 1965, стр.373-405; М.Е.Ходунов, Правовое регулирование деятельности транспорта, М., 1965, стр.127-134.

Вопросы правового регулирования пассажирских перевозок на автомобильном транспорте рассматриваются Х.И.Шварцем в монографии "Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте", М., 1966, стр. 170-190.

Исследованию правового регулирования пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте посвящена диссертация Б.В. Покровского "Договоры перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам СССР" (Харьков, 1956.).

2/ См.Аэрофлот в цифрах, М., 1965, стр.33.

сообщения воздушный транспорт среди других видов транспорта занимает господствующее положение.[1/]

В-третьих, правовое регулирование воздушных пассажирских перевозок имеет много особенностей по сравнению с морским, железнодорожным и другими отраслями транспортного права. Между тем, вопросы воздушных пассажирских перевозок в правовой литературе разработаны еще меньше, чем вопросы пассажирских перевозок на других видах транспорта.[2/] Даже в специальных работах по воздушному законодательству акцент делается на грузовые перевозки,[3/] хотя с учетом отмеченных особенностей гражданской авиации как средства пассажирского сообщения исследование правового регулирования пассажирских перевозок заслуживает значительно большего внимания.

В настоящей диссертации предпринята попытка обобщить практику работы воздушно-транспортных предприятий по осуществлению пассажирских перевозок с точки зрения науки советского гражданского права, обобщить претензионную и судебную практику разрешения споров, возникающих из договора воздушной

1/ См. например, Е.Логинов, На пороге авиационной пятилетки, "Гражданская авиация", 1966, № 1, стр.1; С.Кособреев, Перспективы и резервы, там же, стр.3.

В.Азар приводит данные обследования пассажиропотоков в августе 1964 г. между крупнейшими городами страны. Обследование показало, что если поездка по железной дороге занимает более суток, то пассажиры в большинстве случаев предпочитают пользоваться самолетом. Что же касается расстояний, которые поезд преодолевает за 8-14 часов, то здесь более 70% пассажиров отказывается от услуг авиации. ([illegible])

2/ В этой области правовая литература последних 20-ти лет ограничивается упоминавшимися работами Н.М.Ежова, Г.П. Савичева, М.М.Волкова, А.Н.Верещагина.

3/ В монографии Г.П.Савичева "Договор воздушной перевозки" [illegible] возке пассажиров и багажа отведено

перевозки пассажира, дать анализ некоторых норм действующего законодательства о воздушных перевозках с учетом их соответствия экономическим условиям эксплуатации воздушного транспорта, обобщить непосредственно относящуюся к теме юридическую и экономическую литературу.

Наряду с рассмотрением традиционных вопросов: истории развития воздушного законодательства, юридической квалификации, оснований возникновения и содержания обязательств, возникающих из договора перевозки, акцент в диссертации делается на положительную, организующую роль правового нормирования воздушных перевозок для укрепления хозяйственного расчета воздушно-транспортных предприятий.

В связи с этим в диссертации делается попытка некоторым выводам, оценкам и предложениям в области правового нормирования воздушных перевозок предпослать анализ экономических условий применения воздушного транспорта. При этом автор опирался на известное высказывание Ф.Энгельса о том, что "... нормы гражданского права представляют собой лишь юридическое выражение экономических условий общественной жизни..."I/

I/ Ф.Энгельс,Людвиг Фейербах и конец классической немецкой философии, К.Маркс и Ф.Энгельс, избр.произв.. 1949,т.2,М., стр.376.

В диссертации иногда встречается термин "воздушное право". В связи с этим необходимо заметить, что это понятие в настоящей работе употребляется только в двух значениях: I) в значении комплекса правовых норм, регулирующих использование авиации; 2) в значении определенной области научных исследований (относящихся, как правило, к науке международного права либо к науке гражданского права), в которых рассматриваются проблемы правового регулирования применения авиации.

Г Л А В А I

ЗНАЧЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И КРАТКИЙ ОЧЕРК РАЗВИТИЯ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПАССАЖИРОВ

§I. Роль транспорта в развитии материального производства

Транспорт является необходимым условием производства, так как он опосредствует связь между различными отраслями промышленности, между промышленностью и земледелием, между производством и потреблением.[I/] Транспорт обеспечивает перемещение продукции из сферы производства в сферу обращения. Поэтому транспортная деятельность - это продолжение процесса производства в пределах процесса обращения и для процесса обращения.[2/] Широко известна оценка К.Марксом транспортной промышленности как четвертой, наряду с земледелием, добывающей и обрабатывающей промышленностью, самостоятельной области материального производства.[3/]

Подробный анализ "неоценимых", по выражению Маркса, результатов развития транспортных средств для промышленного

I/ См.В.И.Ленин, Заключительное слово по докладу об очередных задачах на заседании ВЦИК 29 апреля 1918 г., соч., т.36, стр.271-272. (Здесь и в дальнейшем ссылки на работы В.И.Ленина даются по Полному собранию сочинений).

2/ К.Маркс.Капитал, т.П,К.Маркс и Ф.Энгельс, Соч.,т.24, М., 1961, стр.171.

3/ К.Маркс,Теории прибавочной стоимости (IУ том "Капитала", ч.I), К.Маркс и Ф.Энгельс, Соч.,т.26,ч.I,[illegible].,1962, стр. 422.

и общественного прогресса дается в известной работе К.Маркса "Будущие результаты британского владычества в Индии".[1/]

Небывалый расцвет английской промышленности с 1848 по 1866 г. Ф.Энгельс об"ясняет в работе "Развитие социализма от утопии к науке" колоссальным развитием железных дорог, океанских пароходов и других средств сообщения.[2/]

В развитии материального производства транспортные средства являются одним из наиболее подвижных элементов производительных сил. В то же время транспорт оказывает заметное воздействие на развитие производительных сил в целом. Следовательно, в конечном итоге развитие средств сообщения имеет большое значение и для развития производственных отношений,[3/] для созревания предпосылок революционных переворотов в производственных отношениях.

Трудно переоценить роль транспорта в строительстве социализма,[4/] в создании материально-технической базы коммунизма в советской стране.[5/]

1/ К.Маркс и Ф.Энгельс, Избр.произв., т.I, 1948, стр.312-314.

2/ Маркс и Ф.Энгельс, Избр.произведения, т.II, 1949, стр.103.

3/ Это подчеркивается Марксом и Энгельсом в "манифесте Коммунистической партии" - см.К.Маркс, Ф.Энгельс, Избр.произведения, 1948, т.I, стр.стр.10, 13, 17.

4/ Известно, например, огромное значение строительства Турксиба для вовлечения в экономический оборот отсталых в прошлом национальных окраин дореволюционной России.

5/ О значении транспорта хорошо сказано в ст.I Устава железных дорог СССР: "Железнодорожный транспорт Союза ССР, являясь одной из важнейших отраслей народного хозяйства, обеспечивает наряду с другими видами транспорта нормальное производство и обращение в стране продукции промышленности и сельского хозяйства, удовлетворяет потребности населения в перевозках и способствует укреплению оборонной мощи Союза ССР".

Современный транспорт в своей вещественной части - это сложный комплекс разнообразных перевозочных средств, путей сообщения, станций, пристаней, портов и др. наземных сооружений, механизмов и машин. На долю транспорта приходится почти пятая часть всех основных производственных фондов, которыми располагает сейчас советское государство.[1/]

В 1962 г. затраты на перевозку продукции социалистических предприятий составили около 20 миллиардов рублей, т.е. примерно 10% общей стоимости валовой продукции народного хозяйства СССР.[2/]

Приведенные цифры красноречиво показывают большой удельный вес транспортной промышленности в народном хозяйстве нашей страны.

Коммунистическая партия Советского Союза всегда придавала и придает большое значение развитию транспорта."... железные дороги, - писал В.И.Ленин, - это гвоздь, это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается единый социализм".[3/] Хорошо известен большой интерес В.И.Ленина к авиации,[4/] которая как средство сообщения стала

1/ См.передовую статью "Правды" за 31 января 1966 г. "Первейшая забота работников транспорта".

2/ См.Товарно-денежные отношения в период перехода к коммунизму, колл.авторов (под ред.А.В.Бачурина и Д.Л.Кондратьева), Москва, 1963, стр.157. Аналогичные данные приведены Д.П.Загляднымовым в работе "Развитие единой транспортной сети СССР", колл.авторов, М., 1963, стр.8.

3/ В.И.Ленин, соч.,т.36,стр.271-272.

4/ См.В.Н.Шапошников, Очерк развития ГВФ за 40 лет.М., 1963, стр.21,22,34.

применяться только к концу I-й четверти XX-го века.

Успешное осуществление выработанных Коммунистической партией планов индустриализации обеспечило непрерывное совершенствование и быстрое расширение производства транспортной техники, что, в свою очередь, обусловило быстрый рост об"ема перевозок, выполняемых всеми видами транспорта.

К I966 году был успешно завершен намеченный директивами XXI с"езда КПСС новый этап технической реконструкции всех видов транспорта.

Направление дальнейшего развития транспорта определено Программой КПСС с учетом обеспечения потребностей народного хозяйства в перевозках в период строительства коммунизма.

"Важнейшими задачами в области транспорта, - записано в Программе КПСС, - являются: расширение транспортно-дорожного строительства и полное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения во всех видах перевозок; дальнейшее техническое перевооружение железнодорожного и других видов транспорта; значительное повышение скоростей на железных дорогах, морских и речных путях; согласованное развитие всех видов транспорта как составных частей единой транспортной сети". I/

Транспорт в СССР - общенародное достояние, об"ект права государственной социалистической собственности. 2/ Это

I/ См.Материалы XXII с"езда КПСС,Госполитиздат,I962,стр.373.

2/ Ст.6 Конституции СССР, ст.2I Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

обусловливает его огромные преимущества перед капиталистическим транспортом.

Социалистический транспорт, в отличие от капиталистического, не подвержен анархии и стихийности в своем развитии, не знает той жесточайшей конкурентной борьбы, которая ведется между транспортными компаниями империалистических государств и приводит к большим непроизводительным затратам материальных ресурсов.

В СССР перевозки на всех видах транспорта развиваются по единому плану в зависимости от специфики, технических возможностей и наибольшего экономического эффекта от применения того или иного вида средств сообщения. Единство экономической основы всех видов транспорта предполагает об"единение их в единую транспортную систему, в которой различные отрасли транспорта дополняют друг друга.I/

§ 2. Место воздушного транспорта в системе средств сообщения. Перспективы развития гражданской авиации в СССР.

Место, значение и перспективы развития воздушного транспорта как составного звена единой транспортной системы нашей

I/ Следует, однако, отметить, что в области координации перевозок различными видами транспорта специалистам-транспортникам, экономистам и юристам предстоит еще многое сделать для создания транспортного конвейера с участием всех видов транспорта. Смешанные перевозки грузов (по единому документу) сейчас осуществляются практически только в железнодорожно-водном сообщении (см. Г.Б.Астановский, Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, автореферат диссертации, Л.,1960; М.Е.Ходунов. Правовое регулирование деятельности транспорта,М.,1965,стр.51 и след.).

страны определяется с учетом открытого К.Марксом закона экономии времени. "Как для отдельного индивида, так и для общества, - писал Маркс, - всесторонность его развития, его потребления и его деятельности зависит от сбережения времени. К экономии времени сводится в конечном счете вся экономия. Общество также должно целесообразно распределить свое время, чтобы достичь производства, соответствующего его совокупным потребностям, подробно тому, как отдельное лицо должно правильно распределять свое время, чтобы приобрести знания в надлежащих соотношениях или чтобы удовлетворять различным требованиям, пред"являемым к его деятельности. Поэтому экономия времени... остается первым экономическим законом на основе коллективного производства". I/

Закон экономии времени проявляет себя во всех областях материального производства, например, в форме неуклонного роста производительности труда, совершенствования орудий производства, технологических процессов и т.д.

Основное преимущество воздушного транспорта - скорость передвижения. За 40 с небольшим лет существования гражданской авиации в СССР /с 1923 г./ крейсерская скорость полета пассажирских самолетов выросла со 100-120 км/час до 650-850 км/час. Сейчас гражданская авиация стоит на пороге скоростей, в 2-3 раза превышающих скорость звука. 2/

Одновременно с ростом скорости значительно увеличивается дальность полета и пассажировместимость самолетов, регулярность

I/ К.Маркс, Экономические рукописи 1857-1858 г.г., Глава о деньгах, Архив К.Маркса и Ф.Энгельса, т.IУ, Партиздат, 1935, стр.119.

2/ См.Л.Гильберг, Пассажирские сверхзвуковые, "Экономическая газета", 1965, № 40, стр.44.

их движения. Авиация превратилась в средство сообщения для миллионов людей. Это обеспечивает большую экономию общественного времени: при перевозке самолетами одного миллиона пассажиров экономится (по сравнению с перевозкой другими видами транспорта) около 2 миллионов 800 тыс. человеко-часов. I/

Статистика показывает поистине бурные темпы роста всех видов воздушных перевозок, особенно пассажирских. За семилетие (I959-I965 г.г.) перевозки пассажиров на воздушном транспорте выросли с 8.2 миллиона до 42 миллионов человек. 2/ В перспективе, к I980 г., прогнозируется увеличение количества авиапассажиров до 200 млн. человек в год. 3/

Уже сейчас на основных воздушных линиях самолетами перевозится более 50% от общего числа пассажиров дальнего следования, а в ближайшие годы удельный вес авиации в перевозке пассажиров дальнего следования увеличится до 80% в зоне дальности свыше 2000 км. 4/ Таким образом, дальние пассажирские сообщения становятся монопольной областью воздушного транспорта.

Следует отметить, что темпы роста всех видов воздушных перевозок (почтовых, грузовых и особенно пассажирских) значительно опережают темпы роста перевозок на других видах

I/ Е.Ф.Логинов, Славный путь, сб."40 лет Гражданского воздушного флота", Ред-изд.отдел Аэрофлота,М.,I962,стр.25.

2/ Справочник инженера-экономиста эксплуатационного подразделения Аэрофлота, Ред-изд.отдел Аэрофлота,I964,стр.I67.

3/ Г.А.Писков, Повышать рентабельность воздушных перевозок, сб. "За высокую культуру перевозок" под ред.П.Н.Чулкова, РИО Аэрофлота,М., I962, стр.7.

4/ По данным Б.Куминова и С.Кособреева,Воздушные дороги двадцатого столетия, "Гражданская авиация",I962,№ 2, стр.2.

транспорта. В связи с этим удельный вес воздушного транспорта в общем пассажирообороте[I/] непрерывно растет. Например, за период с I950 г. по I962 г. доля железнодорожного транспорта в общем пассажирообороте снизилась с 93,I% по 79,3% в то время как доля воздушного транспорта выросла с I,3% до 3,5% и превысила долю морского и речного транспорта.[2/]

В I965 году удельный вес воздушного транспорта в суммарном пассажирообороте дальнего следования всех видов транспорта составил уже I8%[3/], т.е. за три года удвоился.

Такой чрезвычайно быстрый рост воздушных перевозок не случаен. СССР - самое крупное по территории государство планеты. С севера на юг - 4,5 тыс.км; с запада на восток - II тыс.км - таков исполинский размах нашей страны. Бурное развитие социалистической экономики центральных районов, быстрое комплексное развитие новых экономических районов в Сибири, на Дальнем Востоке и на Крайнем Севере вызывает большую потребность в средствах сообщения, способных до минимума сократить непроизводительную затрату времени на передвижение людей и перемещение срочных грузов.

Такими средствами сообщения стали современные многоместные газотурбинные самолеты, обладающие большой пассажировмести-

---

I/ Пассажирооборот - измеряемый в пассажирокилометрах показатель, характеризующий об"ем пассажирских перевозок.

2/ По данным Б.М.Парахонского - см.Основные вопросы экономики гражданской авиации, Редиздат МГА СССР, I965, стр.73.

3/ См.С.Кособреев, "Перспективы и резервы","Гражданская авиация", I966, № I, стр.8.

мостью, грузоподъемностью и провозной способностью.[1]

У современных самолетов провозная способность не так уж мала, как привыкли считать; некоторые самолеты по своей провозной способности намного превосходят железнодорожные пассажирские поезда. Согласно расчетам экономистов 7-8 самолетов типа ТУ-II4[2] обеспечивают перевозку такого количества пассажиров между Москвой и Владивостоком, какое производит ежедневный скорый поезд, заменяя тем самым 20 составов поездов или 280 пассажирских вагонов и 40 локомотивов.[3]

Однако этим возможности воздушных судов далеко не исчерпываются - об этом говорят технико-экономические данные самолета АН-22 конструкции О.К.Антонова ("Антей"): взлетный вес - 250 тонн, грузоподъемность - 80 тонн, пассажировместимость - 720 человек, дальность беспосадочного полета - II тысяч километров.[4] Один такой самолет может заменить больше десятка железнодорожных пассажирских поездов. Десять лет назад эти цифры показались бы фантастическими. Сейчас они свидетельствуют о реальных результатах технического прогресса советского авиастроения.

I/ Провозная способность измеряется количеством пассажирокилометров (тоннокилометров - при перевозке груза) в единицу времени (обычно за один час полета). Провозная способность является важнейшим обобщающим показателем, характеризующим производительность средств воздушного сообщения.

2/ ТУ-II4 - 4-х двигательный турбовинтовой самолет, вмещающий от I80 до 220 пассажиров.

3/ См.Основные вопросы экономики гражданской авиации, Редиздат МГА, Москва, I965, стр.36 (автор раздела - Б.М.Парахонский).

4/ Технико-экономические данные самолета АН-22 приведены в газетах "Правда" и "Известия" за I6 июня I965 г. См.также А.Белолипецкий, В.Кабаев.В.Карпка, Небесный гигант, "Гражданская авиация", I965, № II, стр.I8-I9.

Техническое перевооружение воздушного транспорта состоит не только во внедрении в эксплуатацию газотурбинных скоростных многомоторных самолетов. Одновременно с выходом на линии небывалых по своим летным качествам воздушных судов строятся новые и реконструируются действующие аэропорты, оборудованные современными взлетно-посадочными полосами и радионавигационной аппаратурой. Только за семилетие 1959-1965 г.г. вступило в строй около 100 новых и реконструированных по последнему слову техники аэропортов.

Дальнейший рост воздушных пассажирских перевозок, предусмотренный директивами XXIII с"езда КПСС,[1] обусловливается также быстрым под"емом материального благосостояния советских людей, сокращением рабочего времени, увеличением дней отдыха и отпусков, ростом культурного уровня трудящихся.

Под"ем жизненного уровня советских людей является мощным фактором увеличения подвижности населения. Расчеты экономистов показывают, что подвижность населения в СССР увеличивается с коэффициентом 0,9 (за единицу принят темп роста национального дохода) и в ближайшие годы должна возрасти в 4-5 раз.[2]

Еще на заре развития воздухоплавания В.И.Ленин прозорливо определил роль воздушного транспорта в удовлетворении запросов населения: "И в настоящее время, - писал В.И.Ленин

1/ Директивами XXIII с"езда КПСС предусмотрено увеличить перевозки пассажиров воздушным транспортом (самолетами и вертолетами) примерно в 1,8 раза - см. Материалы XXIII с"езда КПСС, стр.254.

2/ Основные вопросы экономики гражданской авиации, М., 1965, стр.71 (автор раздела книги - Б.М.Парахонский).

в работе "Аграрный вопрос и "критики" Маркса", - когда... техника транспорта повысилась настолько, что можно при меньших (против теперешних) издержках перевозить пассажиров с быстротой свыше 200 верст в час, - нет ровно никаких технических препятствий тому, чтобы сокровищами науки и искусства, веками скопленными в немногих центрах, пользовалось все население, размещенное более или менее равномерно по всей стране". I/

В наше время скорость пассажирских самолетов в несколько раз превышает те скорости, о которых писал В.И.Ленин в I90I году.

В деятельности, связанной с обменом продуктами производства, в поездках (деловых, туристских и т.д.) человек все больше привыкает измерять расстояние между пунктами не километрами, милями и др.линейными единицами, а днями, часами и минутами. Самолет как средство сообщения позволяет вести счет расстояниям на часы и минуты - в этом его великий вклад в реализацию марксова закона экономии времени.

Место воздушного транспорта в транспортной системе определяется тем, что он развивается прежде всего как пассажирское средство сообщения. Такая специализация гражданской авиации закреплена и в Программе КПСС: "Авиационный транспорт превратится в массовый вид перевозки пассажиров, охватит все районы страны.

I/ [illegible]

Дальнейшее развитие получит новейшая реактивная техника, прежде всего в области воздушного транспорта, а также для освоения космического пространства."I/

§ 3. Краткий очерк развития гражданской авиации и законодательства, регулирующего воздушные перевозки пассажиров

I. Зависимость воздушного законодательства от развития авиационной техники и экономики гражданской авиации

В.И.Ленин указывал, что при изучении того или иного явления необходимо "... не забывать основной исторической связи, смотреть на каждый вопрос с точки зрения того, как известное явление в истории возникло, какие главные этапы в своем развитии это явление проходило, и с точки зрения этого его развития смотреть, чем данная вещь стала теперь".2/

Марксистско-ленинский принцип историзма в подходе к исследованию явлений об"ективной действительности обусловливает необходимость предпослать рассмотрению конкретных проблем правового регулирования воздушных перевозок пассажиров хотя бы краткий очерк истории возникновения и развития советского воздушного права.

Юридические нормы, в совокупности составляющие тот или иной правовой институт, отрасль или в целом систему права, относятся к явлениям надстроечного порядка, отражающим

I/ Материалы XXII с"езда КПСС, М.,1962,стр.373.

2/ См.В.И.Ленин, О государстве, Соч.,т.39,стр.67.

экономические отношения общества на данной ступени его развития.

"Роль гражданского права в сущности сводится к тому, - говорил Энгельс, - что оно санкционирует существующие, при данных обстоятельствах нормальные, экономические отношения". 1/

Развитие экономики, изменения в экономических условиях жизни общества в конечном итоге неизбежно вызывают изменения и правовых норм, регулирующих ту или иную область общественных отношений.

В экономических отношениях, возникающих в связи с использованием средств сообщения, происходит непрерывный процесс развития, обусловленный, прежде всего, совершенствованием техники транспорта.

Это в особенности характерно для авиационной техники, относящейся к наиболее подвижной, бурно развивающейся части производительных сил. Изменения в технике авиации неизбежно вызывают соответствующие им изменения в экономических отношениях, складывающихся в процессе применения авиационного транспорта, что, в свою очередь, порождает изменения и в воздушном законодательстве. 2/ Поэтому исследование некоторых

I/ К.Маркс, Ф.Энгельс. Избранные произведения, т.2, М., 1949, стр.376.

2/ Так, например, личные вещи пассажиров перевозятся на одном с ними поршневом самолете только как ручная кладь (т.е. под ответственностью самого пассажира за сохранность вещей). Внедрение в эксплуатацию в 1956 г. самолетов ТУ-104 обусловило переход к перевозке личных вещей пассажиров в качестве багажа, т.е. под ответственностью за их сохранность Аэрофлота.

вопросов правового регулирования воздушных перевозок действующим законодательством и историю развития этого законодательства необходимо тесно увязывать с историей развития авиационной техники.

Вместе с тем было бы неверно ставить развитие советского воздушного права в прямую, ничем не опосредствованную зависимость от развития авиационной техники. На воздушное право как на неотделимую часть системы права данной общественно-экономической формации и через систему права в целом воздействует весь комплекс экономических условий жизни общества, структура его базиса, т.е. совокупность данных производственных отношений, выступающих как реальная форма господствующих в обществе отношений собственности. I/

Параллельность направления путей технического прогресса в авиации, единство технических норм и правил эксплуатации воздушнотранспортных средств порождает внешнее сходство правовой регламентации в социалистическом и капиталистическом воздушном праве многих деталей, например, порядка заключения и оформления договора перевозки, установления норм бесплатного провоза и предельных габаритов багажа, ограничения перевозки некоторых категорий опасных предметов и т.д.

Это позволило в области международного использования гражданской авиации как средства сообщения провести унификацию некоторых правил международной воздушной перевозки

I/ См.К.Маркс,О Прудоне (письмо И.Б.Швейцеру), К.Маркс, Ф.Энгельс, Избр.соч.,т.I, М.,1948, стр.350.

пассажиров, багажа и грузов на основе Варшавской конвенции 1929 года.1/

Однако между системами социалистического и капиталистического воздушного права есть и коренное отличие, которое обусловливается различием между социалистическими и капиталистическими производственными отношениями, а, следовательно, и различиями в формах собственности на воздушный транспорт.

Воздушный транспорт в капиталистических государствах, являясь капиталистической собственностью авиационных монополий или государственнокапиталистической собственностью (что не меняет его капиталистической сущности), является орудием империалистической политики и эксплуатации трудящихся масс.

Социалистический воздушный транспорт является об"ектом права государственной (общенародной) собственности и как любая другая отрасль социалистического народного хозяйства в конечном итоге служит делу максимального удовлетворения материальных и духовных потребностей граждан.

2. Возникновение воздухоплавания и воздушного права.

Человек в мечтаниях своих издавна стремился к завоеванию воздушного пространства. В истории человеческой

1/ См. Шоукросс и Бьюмонт, Международное воздушное право, м., 1957, стр. 229 и след. СССР присоединился к Варшавской конвенции в 1934 году.

культуры имеются яркие свидетельства этому: бессмертный миф о Дедале и Икаре, с таким мастерством воспроизведенный Овидием, многочисленные варианты сказки о ковре-самолете и т.д.

Проблема воздухоплавания занимала умы многих выдающихся представителей науки. Яркий и своеобразный мыслитель мрачного периода средневековья английский философ Роджер Бэкон (13 век) в своем труде "О тайных вещах в искусстве и в природе" (1256 г.) среди прочих технических проектов упоминает и о возможности сооружения летательного аппарата. Гениальный Леонардо да Винчи (15-16 в.в.) очень внимательно изучал условия полета птиц с целью создания летательного аппарата, приводимого в действие мускульной силой человека. Леонардо да Винчи дал идеи парашюта и вертолета.

Первые практические попытки овладения воздушной стихией, упоминания о которых в виде курьезов сохранились в истории, приносили "летунам" не славу, а смертную казнь, пытки, проклятия церкви, изгнание. 1/

Однако новое пробивало себе дорогу сквозь дремучую чащу религиозных предрассудков. Накануне Французской буржуазной революции братья Монгольфье успешно осуществили полеты воздушных шаров (в 1782 и в 1783 г.г.), поднялся на воздушном

1/ Известен приговор Ивана Грозного в связи с полетом, совершенным в присутствии царя в Александровской слободе смердом Никиткой, боярского сына Лупатова холопом: "Человек не птица, крыльев не имать... аще же приставит себе аки крылья дерев яны, противу естества творит; то не божье дело, а от нечистой силы. За сие содружество с нечистой силой отрубить выдумщику голову. Тело окаянного, пса смердящего, бросить свиньям на с"едение. А выдумку, аки дьявольскою помощью снаряженную, после божественной литургии огнем сжечь" (см. В.Э.Грабарь, История, содержание и система воздушного права, сб. "Вопросы воздушного права", вып. I, изд. Авиахим, М., 1927, стр. 31).

шаре Пилатр де Розье,[1] ученый физик Шарль и др.воздухоплаватели.

Первые опыты воздухоплавания были встречены в феодальных государствах Европы главным образом запретительными или ограничительными законами. Например, 4 апреля 1784 г. был опубликован указ Екатерины II о запрещении совершать в России запуски аэростатов с жаровнями и вообще с горючими веществами в период с I марта [illegible] декабря во избежание пожаров.[2]

А вот как "просвещенная государыня" Екатерина II отнеслась к предложению Бланшара (первого воздухоплавателя, перелетевшего в 1785 году через Ламанш) показать в России опыты полета на воздушном шаре: она отдала распоряжение дать знать Бланшару "об отложении такового его намерения, ибо здесь отнюдь не занимаются сею или другою подобной аэроманией, да и всякие опыты оной, яко бесплодные и непужные, у нас совершенно затруднены".[3]

Первые полеты воздушных шаров носили характер аттракционов либо осуществлялись в спортивных целях. Но уже в 1794 г. французские войска в войне с Австрией применяли с разведывательной целью привязные аэростаты.[4]

1/ Пилатр Де Розье - первый из достоверно известных истории воздухоплавателей и первая жертва в борьбе с воздушной стихией. Погиб при катастрофе с воздушным шаром в 1785 г.

2/ См.Л.Шестерикова, Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания, изд.ДОСААФ, М., 1953, стр.11.

3/ Там же, стр.12.

4/ См.История авиации, изд.Москв.авиац.института, м., 1934, стр.206.

Так началось развитие нового изобретения человеческого ума в направлении использования его как военного средства в руках эксплуататорских государств.

Опыт французов повторили войска северян в войне Севера с Югом в США (1861-65 г.г.), успешно применив два привязных воздушных шара для корректировки огня при осаде Ричмонда в 1862 г.[1]

В период осады Парижа прусскими войсками в войне 1870-1871 г.г. воздушные шары применялись как единственное средство связи осажденного города с остальной территорией страны. За время осады французы выпустили из Парижа 64 аэростата, на которых вылетело 155 человек, в том числе и министр французского правительства Гамбетта. Из всех выпущенных аэростатов только 5 попали в руки прусских войск, 2 пропали без вести, остальные благополучно достигли цели, вывезя около 10000 кг почты.[2]

Ответной реакцией прусской стороны на столь успешное применение воздушных шаров было издание Бисмарком распоряжения войскам от 19 ноября 1870 г., в котором предписывалось приравнивать к лазутчикам лиц, пользующихся в войне воздушными средствами передвижения.[3]

1/ См. История авиации, изд. Моск. авиац. института, М., 1934, стр. 206.

2/ См. В.Г.Агафонов. Воздухоплавание в прошлом и в настоящем, СПБ, 1903, стр. 216.

3/ См. В.Э.Грабарь, цит. соч., стр. 47-48.

Опыт применения воздухоплавательных средств в Франко-Прусской войне 1870-71 г.г. был учтен при разработке на Гаагской конференции 1899 года Положения о законах и обычаях сухопутной войны. Согласно ст.29 этого Положения пассажиры и экипаж воздушного шара, попавшие во время военных действий в руки неприятельской стороны, должны были признаваться не шпионами, а военнопленными. В решениях Гаагской конференции, положивших начало международноправовому регулированию воздушного передвижения, нашло отражение признание военного значения воздухоплавания.

В других областях воздушные шары не находили широкого практического применения, если не считать нескольких полетов с научной целью.[1/]

Между тем на историческую арену выходило новое средство воздушного передвижения - самолет, появление которого на рубеже 19 и 20 столетий было обусловлено всем ходом промышленного развития капитализма и, в первую очередь, развитием металлургии и машиностроения (прежде всего,

---

1/ Широко известны, например, полеты на аэростатах русских ученых академика Н.Д.Захарова в 1804 г. и Д.И.Менделеева в августе 1887 г. для наблюдения солнечного затмения (см.М.Арлазоров, Человек на крыльях, изд.ДОСААФ, 1958, стр.26).

автомобилестроения и моторостроения). I/

Капитализм к началу XX века перерос в свою высшую стадию - империализм. Сложившиеся в этот период империалистические группировки готовились к военной схватке за передел мира. В обстановке быстрого нарастания империалистических противоречий накануне I-й мировой войны авиация с самого начала ее возникновения стала одним из орудий агрессивной империалистической политики, средством военного нападения, оружием истребления. Это направление практического применения авиации наложило отпечаток на ее развитие, дало мощный

I/ Первым из оторвавшихся от земли аппаратов тяжелее воздуха был самолет, сконструированный А.Ф.Можайским. На испытаниях, проводившихся в 1882-1885 г.г., самолет А.Ф. Можайского, снабженный паровым двигателем, пролетел около 200 метров.

В июле 1894 г. английский инженер Хирам Максим предпринял попытку поднять в воздух необычное сооружение весом 3600 кг длиной 38 метров и шириной 31 метр с тремя пилотами. Аппарат Максима оторвался от земли, но тут же упал и разбился.

В декабре 1903 г. американцы братья Райт на аэроплане своей конструкции выполняют "подскок" длиной 260 метров.

Наконец, после многочисленных попыток новых полетов, накопления опыта их осуществления, совершенствования конструкции аэроплана французу Луи Блерио удалось в 1909 г. перелететь на самолете через Ламанш.

Так после первых неуверенных взлетов стало становиться "на крыло" новое детище XX-го столетия - авиация.

В ранюю пору развития авиации во время полета самолеты находились еще в большой власти воздушной стихии. В те годы, к концу первого десятилетия XX века, еще не была разработана ни теория полета, ни теория расчета элементов конструкции аэропланов. Только в 1908 г.проф. Н.Е.Жуковский на личные средства организовал первую аэродинамическую лабораторию - наука аэродинамика делала первые шаги. Поэтому полеты самолетов в те годы нередко заканчивались аварией.

толчок развитию авиационной промышленности, предопределило ее военизацию.[1]

Развитие авиации как средства ведения империалистической войны нашло отражение и в организационном оформлении ее структуры,[2] и в направлении теоретических исследований в области воздушного права в современном его значении.[3]

Исследованиям в области правового регулирования воздушных передвижений летательных аппаратов было положено начало французским юристом Полем Фошилем, который в 1901 г. выпустил книгу "Воздушная область и правовой режим аэростатов".[4] В этой наиболее известной из первых в истории работ

1/ Хорошей иллюстрацией господствующего взгляда на развитие авиации в предвоенный период может служить высказывание одного из первых изобретателей самолет В.Райта: "Аэроплан-военная машина, и его дальнейшее развитие связано с применимостью его в военном деле... Будущее самолета лежит, по-моему, всецело в области применения его на войне как боевого средства" (Цит.по К.Е. Вейгелину, Очерки по истории летного дела, М., 1940, стр.380).

2/ Первые в России авиационные отряды были организованы в составе военного ведомства после принятия Государственной Думой 10 мая 1912 г. законопроекта о формировании шести авиационных отрядов в Киеве, Новогеоргиевске, Гродно, селе Спасском, Чите и Карсе (См.Л.Шестерикова, Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания, изд. ДОСААФ, М., 1953, стр.51,56).

3/ Термин "воздушное право" возник в Западной Европе во второй половине 19 в. и в своем первоначальном значении не имел ничего общего с воздухоплаванием и авиацией. Воздушным правом именовалось совокупность норм, регулировавших отношение по поводу воздуха вообще, включая правила промышленной санитарии по охране атмосферы от загрязнения промышленными газами и т.д.

4/ P.Fauchille, Le domaine aérien et le regime juridique des aerostats, P., 1901.

по воздушному праву центральное место было отведено проблеме "свободы воздуха", т.е. правового положения воздушного пространства, расположенного над территорией того или иного государства, и права передвижения в нем иностранных воздушных судов. I/

I/ Эта проблема имеет свою предисторию, уходящую корнями в правовые воззрения предшествующих общественных формаций.

В римском праве положение воздушного пространства определялось в связи с представлением о нем как о вместилище воздуха, который считался общим благом (*res communis omnium*).

В средние века, в западноевропейском феодальном праве утвердилось правило: *cujus est solum, ejus est summitas usque ad coelum* (кому принадлежит земля, тому принадлежит и верх вплоть до неба). В таком виде эта формула была воспринята и буржуазным правом. Например, в ст.552 Французского гражданского кодекса 1804 г. устанавливалось: "Собственность на землю включает в себя собственность на то, что находится снизу и сверху вплоть до неба".

Однако с возникновением возможности практического использования средств воздушного передвижения - это совпало с переходом капитализма в империалистическую стадию - право частной собственности на воздушное пространство резко ограничивается в интересах монополий. Так, практика французских судов, установившаяся с конца 19-го века, показывает, что право собственников земельных участков на воздушное пространство, закрепленное ст.552 кодекса 1804 г., ограничивается до пределов фактической возможности использования воздушного пространства (см.В.Э.Грабарь, указ.соч.,стр.41). Ограничение права собственности владельца земельного участка на простирающееся над ним воздушное пространство пределами реального интереса в нем нашло законодательное закрепление в ст.667 швейцарского гражданского кодекса.

К моменту возникновения в зарождающейся буржуазной науке воздушного права проблемы "свободы воздуха" принцип простирания "до небес" права частной собственности на воздушное пространство был окончательно похоронен в интересах авиационных монополий. Споры теоретиков воздушного права о "свободе воздуха" касались теперь только международноправового аспекта этой проблемы, то есть правового положения национального воздушного пространства в целом, пространства, простирающегося над территорией всего государства.

Сторонники "свободы воздуха", возглавляемые Полем Фошилем, вокруг которого группировались, в основном, французские юристы, считали необходимым предоставить право передвижения в национальном воздушном пространстве воздушным судам любого другого государства.[1/]

Другая теория правового положения воздушного пространства сводилась к отстаиванию государственного суверенитета над ним.[2/]

1/ П.Фошиль допускал и некоторые ограничения свободы передвижения в "чужом" национальном пространстве. Эти ограничения касались: высоты полета для обеспечения безопасности населения территории, над которой пролетает воздушное судно; полетов в запрещенных зонах; полетов военных и полицейских судов др.государств.

2/ В первые два десятилетия 20-го века (т.е. в период от выхода в свет указанной работы П.Фошиля и до окончания первой мировой войны) теоретическая разработка воздушного права сводилась, главным образом, только к весьма оживленному обсуждению в литературе и на многочисленных дипломатических и юридических конгрессах проблемы свободы передвижений воздушных судов над территорией иноземных государств. Разработкой этой проблемы занимались такие международные научные организации как Институт международного права, Ассоциация международного права, Международный юридический комитет авиации (МЮКА), созданный в 1909 г. при Французском аэроклубе, и др. В этот период вопросы воздушного права обсуждались на Всеобщем конгрессе мира в Руане (1909), на международных конгрессах по аэронавтике (1906 и 1909 г.г.), на Международном юридическом конгрессе в Вероне (1910 г.), на конгрессах Института международного права (1902, 1906, 1910, 1911 г.г.), на конгрессах МЮКА и т.д.

Цивилистические вопросы воздушных передвижений впервые широко были обсуждены на третьем конгрессе МЮКА во Франкфурте-на-Майне в сентябре 1913 г.

Подробный разбор теорий правового режима воздушного пространства см.А.Н.Верещагин, Международное воздушное право, изд."Межд.отношения", М., 1966, стр.12 и след.

Некоторые авторы отмечали, что защитники теории свободы воздуха переносили представление о воздухе как о веществе, которого так много, что оно res communis omnium , на воздух в пространственном значении; что аргументация сторонников этой теории базировалась на аналогии с теорией свободы открытого моря.I/

Однако такое об"яснение не раскрывает сути и направленности теории "свободы воздуха".

Разумеется, в силу известной консервативности юридического мышления и преемственности юридических традиций заметное влияние на подход к проблеме "свободы воздуха" оказали предшествующие правовые системы и, прежде всего, римское право.

Но это влияние, распространяясь только на формы ведения полемики и терминологию аргументации противников, не затрагивало сущности спора, в котором об"ективно находили выражение противоречивые интересы империалистических государств.

Как уже отмечалось выше, начальный этап возникновения и развития практического воздухоплавания и авиации совпал с процессом концентрации и централизации монополистического капитала, образованием международных монополий, появлением других признаков, свидетельствующих о превращении капитализма в высшую и последнюю стадию - империализм.

I/ См. В.Э.Грабарь, указ.соч.,стр.42, а также В.Л.Лахтин, Свобода воздуха, бюлл.Научно-исследовательского института иностр.библиографии № I, М., 1932.

Поделив между собой мир путем захвата колоний и сфер влияния, империалистические группировки, сложившиеся в форме противостоящих друг другу военных союзов (Антанты и Тройственного согласия), готовились к военной схватке за передел мира.

В преддверии мировой империалистической войны техническая новинка - аэроплан- вызывала серьезный интерес у империалистических кругов прежде всего с точки зрения возможности его практического применения как средства ведения войны.

Это со всей очевидностью подтвердилось в разразившейся в 1914 г. I мировой войне. Христианствующие правители цивилизованной Европы нашли способы практического применения обоих видов воздушных средств - самолетов и дирижаблей - для сбрасывания бомб не только на войска, но и на мирные населенные пункты.

Таким образом, авиация в первые годы своего развития была не столько средством передвижения, сколько средством уничтожения, средством истребления.

Интересно то, что теорию свободы воздуха отстаивали буржуазные правоведы Франции - в то время наиболее развитого в авиационном отношении империалистического государства. Это не было случайностью: в какие бы одежды предшествующих правовых систем не рядились защитники "свободы воздуха", об"ективно в этой теории отражалось стремление империалистических государств, обладавших наиболее мощными авиационными силами, обеспечить правовыми методами свободу разбойничьих действий над территорией потенциальных противников.

Теория "свободы воздуха" давала возможность империалистическим государствам, имевшим более развитую авиацию, подчинить своему господству отсталые в экономическом отношении страны, установить гегемонию в воздухе.[I/]

Именно этим следует об"яснить чрезвычайную остроту обсуждения в правовой литературе того времени вопроса о свободе воздуха.

Однако, несмотря на столь широкое теоретическое освещение некоторых правовых проблем воздухоплавания и авиации, в законодательной практике вплоть до 1910 г. не предпринималось попыток правового нормирования воздушного передвижения либо других сторон эксплуатации воздушных судов.

Как правильно отметил А.В.Сабанин, вплоть до начала империалистической войны в кабинетах теоретиков разрабатывались и на ученых конференциях обсуждались проблемы воздушного права - дисциплины не проверенной ни в какой мере практическим опытом. В области изучения воздушного права научная разработка забежала вперед перед разработкой технической.[2/]

В пятилетие, предшествующее I-й мировой войне, популярность авиации с каждым годом быстро росла, производство аэропланов становилось на промышленную основу, улучшалась их

I/ См.А.Штипельман,Правовая регламентация гражданской авиации, М., 1946, стр.25.

2/ См.проф.А.В.Сабанин, Воздушное передвижение и право, сб."Вопросы воздушного права", Вып.I,Авиахим,М., 1927, стр.13.

конструкция. Открывались школы пилотов, число пилотов становилось все больше и больше.[1] Практические успехи авиации ставили государства перед необходимостью правового регламентирования полетов воздушных судов.

Первая практическая попытка такого урегулирования была предпринята в мае 1910 г. на специально собравшемся для этого в Париже международном конгрессе, в котором приняли участие 18 государств.

Об одной из внешних причин созыва конгресса сказал в речи на его открытии французский премьер-министр Мильеран: "Регламентирование полетов сделалось очевидной необходимостью, ибо уже во многих государствах таможенные чиновники с беспокойством поглядывают на летающих над их головами людей, не признающих старых границ".[2]

Но в действительности империалистические государства Европы, лихорадочно готовящиеся к войне, волновали не столько заботы таможенников, сколько возможности использования воздушных средств в военных действиях над территорией других государств. Поэтому Парижский конгресс 1910 г. потерпел полную неудачу: подготовленный проект постановления, в котором заметно было влияние французской теории "свободы воздуха" остался не подписанным по причине разногласий между участниками конгресса.[3]

1/ Первая летная школа в России была открыта в Гатчине 14 июля 1910 г. 13 апреля этого же года в Одессе сдал экзамен на звание пилота С.И.Уточкин.

2/ См."Право"(еженедельная юридич.газета),№ 22 от 30 мая 1910 г.

3/ Такая же участь постигла первый проект Международного воздушного кодекса, подготовленного МЭКА в 1911 г.

Между тем национальные законодательства отдельных империалистических государств пошли по пути установления запретов полетов над своей территорией.

Так, английский акт о воздушной навигации от 2 июня 1911 года (Aerial Navigation Act) запретил полеты иностранных воздушных судов над территорией Англии.

В России в 1911 г. был издан закон о запрете перелета иностранных воздушных судов через западную границу в некоторых ее зонах, а в 1914 г. - о полном закрытии западной границы для перелета воздушных судов.

Изданные в Англии и России в 1911-14 г.г. законы о запрете полетов над национальной территорией явились первыми актами внутреннего воздушного законодательства. Впрочем, эти законы не оказали сколько-нибудь заметного влияния на развитие воздушного права, так как в них регламентировались только частные вопросы воздушного передвижения - перелет границ и полет над национальной территорией - и не затрагивались другие вопросы.

Империалистическая мировая бойня 1914 - 1918 г.г. приостановила разработку теории воздушного права, давая в то же время обширную практику применения аэропланов и дирижаблей как воздушных боевых средств.I/

I/ О размахе авиационной промышленности в годы войны говорят такие цифры: если к началу войны Франция имела менее двух сотен самолетов, то в 1914-1918 г.г. во Франции было выпущено 51 тыс.самолетов и 92.5 тыс.авиационных моторов (См.В.А.Зарзар, Современное состояние воздушных средств как предпосылка развития воздушного права, сб."Вопросы воздушного права", [illegible], 1927,стр.28).

Версальская система послевоенного урегулирования, закрепившая победу Антанты, включала в себя и воздушно-правовой раздел. Конвенция о регулировании воздушных передвижений, подписанная в Париже 13 октября 1919 г.[1], подвела черту первому, начальному этапу развития воздушного права.

В рамках настоящей работы достаточно отметить, что Конвенция 1919 г. в своей 1-ой статье закрепила принцип суверенитета в отношении воздушного пространства над территорией каждого государства. Так был завершен многолетний спор юристов о правовом режиме воздушного пространства, вопрос о котором составлял сущность, основное содержание науки воздушного права в первые два десятилетия 20-го века.[2]

Парижская конвенция 1919 г. по своему содержанию носила империалистический характер, так как она (особенно в ст. ст.5 и 34) закрепила гегемонию стран Антанты.[3]

1/ Советское государство участником этой Конвенции не является.

2/ В соответствии с современными научными взглядами проблема суверенитета над воздушным пространством относится к числу международноправовых проблем. Поэтому мы ограничиваемся только изложенным. О дальнейшем развитии теории в этой области, в т.ч. и проблемы высотного предела государственного суверенитета в связи с развитием космических полетов - см.А.Н.Верещагин, Международное воздушное право, М., 1966.

3/ Международная конвенция воздушных передвижений, подписанная в Париже 13 октября 1919 г. /М.,РИО Аэрофлота, 1935 г./.

Вместе с тем к этой конвенции были приложены очень ценные подробно разработанные технические правила эксплуатации воздушных судов, оказавшие в дальнейшем заметное влияние на развитие национального воздушного законодательства в этой области.I/

x x x

Рассмотрение основных моментов начального периода развития воздушного права показывает, что вплоть до начала 20-х годов 20 столетия, т.е. до появления национального законодательства, воздушное право развивалось в виде части международного права, выражая империалистические интересы различных группировок капиталистических государств. Появление национального воздушного законодательства относится к этому же периоду, т.е. к началу третьего десятилетия. Законодательные акты единичного порядка, принятые в России в 1911 и 1914 г.г. и в Англии в 1911 г., содержали лишь запретительные нормы в отношении полетов над своей территорией.

Первоначально правовой регламентации, сначала в международноправовом аспекте, а затем и в порядке внутреннего законодательства, подвергнулось передвижение воздушных судов.

I/ - Это единодушно признается советскими учеными, принимавшими участие в разработке раннего советского воздушного законодательства. См., напр.,И.С.Перетерский, Воздушное право,М., 1923 г.; В.Э.Грабарь, цит.соч.,стр.55; С.Б. Крылов, Воздушное право СССР, Л., 1933, стр.21.

Вопросы регулирования транспортной деятельности авиации в рассмотренный период еще не выдвигались.

Теоретическая разработка вопросов воздушного права намного опередила и развитие авиационной техники, и практическое нормирование использования авиации.

С появлением первых летательных аппаратов, с первых опытов летания авиация воспринималась как нечто необыкновенное, вызывала живейший интерес. Поэтому в первые годы авиация применялась с целью спорта и туризма, а также показа воздушных аттракционов (дававших немалую прибыль предпринимателям, эксплуатировавшим чрезвычайную популярность авиации).

Но, в основном, в начальный период своего развития авиация использовалась как средство ведения войны, что обусловливалось обострением империалистических противоречий, которые привели к развязке мировой войны 1914-1918 г.г.

Поэтому длительное время полеты самолетов не имели непосредственно экономического содержания, т.е. не служили целям осуществления перевозок грузов и пассажиров, и организационно авиация создавалась в рамках военных ведомств.

Гражданская авиация возникла лишь тогда, когда непрерывное совершенствование авиационной техники позволило поставить вопрос о транспортном применении воздушных судов. Начало такому применению было положено в 1919 г. открытием воздушной линии Лондон-Париж. Тогда же возник вопрос и о правовом регулировании деятельности авиации как новой отрасли транспорта. Но такое регулирование оказалось

возможным прежде всего в рамках внутреннего законодательства.

Все эти особенности начального этапа развития авиации и правовых воззрений в связи с ее использованием позволяют нам представить ту обстановку, в которой создавалось в нашей стране воздушное право после победы Великой Октябрьской социалистической революции.

3. Развитие организационных форм управления гражданской авиацией и законодательства о воздушных перевозках пассажиров в СССР

От царской России молодая советская республика получила скудное авиационное наследство: несколько десятков самолетов зарубежных конструкций и несколько самолетостроительных и моторостроительных заводов типа полукустарных мастерских. Между тем авиация была очень нужна советскому государству прежде всего как одно из средств укрепления революционной пролетарской диктатуры в борьбе с ее многочисленными врагами, для отражения натиска контрреволюции, поддерживаемой империалистическими государствами.

Уже 10 ноября 1917 г. по личному распоряжению В.И.Ленина был сформирован первый советский авиационный отряд из 12 экипажей для боевых действий против контрреволюционного похода на Петроград войск Краснова и Керенского.[1/]

1/ См.Л.Нестерикова, Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания, М., 1953, стр.75.

В этот же день по предложению В.И.Ленина было организовано Бюро комиссаров воздушного флота - первый орган советского государства по руководству авиацией. На Бюро были возложены задачи подбора авиационных кадров, организация сбора и охраны авиационного имущества. В декабре 1917 г. Бюро комиссаров преобразуется во Всероссийскую Центральную Коллегию по управлению воздушным флотом РСФСР, в обязанность которой входила реорганизация управления воздушным флотом, использование авиационного имущества, организация нового советского авиационного производства.[1]

В мае 1918 года коллегия была преобразована в Главное управление Рабоче-Крестьянского воздушного флота ("Главвоздухфлот") в составе Народного комиссариата по военным и морским делам.[2]

Живейший интерес к авиации и прозорливое понимание ее великой будущности проявлял В.И.Ленин. Так, на заседании ЦК 19 января 1918 г. В.И.Ленин говорил: "Для точного установления того, что делается в Германии, нам следовало бы послать в Берлин авиаторов, что, по их словам, вполне выполнимо".[3] Только за два года (1918-1919) В.И.Лениным было подписано свыше 200 различных документов по вопросам авиации.

Большое внимание Коммунистическая партия и советское правительство уделяло авиационной промышленности. Частные

1/ См.В.Н.Шапошников, Очерк развития ГВФ за 40 лет,М.. 1962 , стр.23-24.

2/ См.Л.Шестерикова, цит.соч.,стр.75.

3/ В.И.Ленин, Соч.,т.35,стр.319.

авиастроительные и авиаремонтные предприятия были национализированы. По Декрету СНК от 27 декабря 1917 г. был конфискован аэропланный завод "Анатра", а летом 1918 г. все остальные авиационные предприятия. В конце 1918 г. в составе ВСНХ был создан специальный главк ("Главкоавиа"), который стал центром по руководству выпуском самолетов. Это были первые решительные шаги советского государства к созданию собственного воздушного флота.

Революционные авиаотряды советской республики сыграли большую роль в разгроме белогвардейской контрреволюции и иностранной военной интервенции.

Вместе с тем уже в первый год советской власти в период мирной передышки весной 1918 г. советским государством было предпринята попытка мирного использования авиации. При центральной Коллегии по управлению воздушным флотом в апреле 1918 г. был создан отдел по применению авиации в народном хозяйстве: для аэрофотосъемки, проведения размежевания земель, учета лесов и земельных угодий, изучения фарватеров и побережий. Однако гражданская война заставила свернуть начавшиеся было работы в этой области.[I/]

Во время Всероссийской ярмарки в Нижнем Новгороде летом 1922 г. в период с I августа по 25 сентября была

I/ Опыты использования авиации в народном хозяйстве возобновились в 1922 г. - после победоносного для Советской власти завершения гражданской войны. На Ходынском аэродроме в Москве 8 июля 1922 г. были проведены первые опыты авиационной борьбы с вредителями сельского хозяйства.

установлена воздушная связь между Москвой и Нижним Новгородом.1/

Первым законодательным актом в области советского воздушного права является декрет СНК РСФСР от I7 января I92I г. "О воздушных передвижениях."2/

Декрет от I7 января I92I г. еще не содержал норм, регулирующих воздушные сообщения (т.е. перевозки пассажиров, грузов, почты) и специальное применение авиации в народном хозяйстве, потому что - как было показано выше - к моменту издания декрета еще не было опыта такого рода применения авиации. Декрет, как это явствует из его названия, содержал правовую регламентацию воздушных передвижений, т.е. полетов воздушных судов, и был направлен на защиту суверенитета Советского государства над воздушным пространством, а также на обеспечение безопасности при полетах воздушных судов.

Полеты иностранных судов допускались только по разрешению, выдаваемому Народным комиссариатом иностранных дел по согласованию с Главвоздухфлотом, а в необходимых случаях - и с НКВТ.

В интересах безопасности полетов Декретом вводилась государственная регистрация воздушных судов, аэродромов и пилотов, определялась компетенция Главвоздухфлота в области регулирования воздушных передвижений.

I/ Полеты были организованы специально созданным для этого обществом "Авиакультура" на самолете "Илья Муромец" (см. В.Н.Напольников, цит.соч., стр.37).

2/ СУ РСФСР, I92I, № 6, ст.40.

Специальный раздел Декрета был посвящен нормированию ответственности владельцев судов и пилотов за убытки, причиненные воздушным судном при под"еме, полете или спуске.

Декрет о воздушных передвижениях от I7 января I92I г., в редактировании которого непосредственное участие принял В.И.Ленин, сыграл большую роль для дальнейшей нормотворческой деятельности в области советского воздушного права, т.к. он создал основу для издания в последующие годы различного рода инструкций и правил, более детально регулирующих деятельность гражданской авиации. Декрет от I7 января I92I г. действовал вплоть до принятия в I932 г. первого Воздушного Кодекса СССР.

Первые практические меры по организации воздушного движения с целью перевозок пассажиров и почты были предприняты Советским правительством в I920 году, когда была создана первая в стране воздушная линия Смоленск-Гжатск-Москва.

По постановлению СНК за подписью В.И.Ленина об организации воздушного сообщения Москва-Германия[I/] в ноябре I92I года было создано смешанное советско-германское общество воздушных сообщений "Дерулфт". В мае I922 года "Дерулфт" начал полеты по первой международной линии Москва -

---

I/ Это постановление СНК было принято в сентябре I9I8 г. (См.Ф.А.Захаров, В.И.Ленин - инициатор создания отечественной авиации, 40 лет Гражданского воздушного флота, сб.статей, РИО Аэрофлота, М., I963).

Кенигсберг, продленной в 1927 г. до Берлина.I/

Организационное оформление гражданской авиации началось с создания по приказу Реввоенсовета Республики в декабре 1922 г. Главной инспекции гражданского воздушного флота при Главвоздухфлоте Народного комиссариата по военным и морским делам. На Главную инспекцию были возложены вытекающие из Декрета от 17.I.1921 г. функции государственной регистрации самолетов, пилотов и аэродромов, разработка инструкций и правил по гражданской авиации.

Наконец, 9 февраля 1923 г. Совет Труда и Обороны издал постановление, которым завершалось организационное оформление Гражданской авиации как отрасли народного хозяйства.

Этим постановлением СТО временно возложил общий технический надзор за воздушными линиями, существующими в РСФСР и "имеющими быть открытыми в будущем", на "Главвоздухфлот" через Инспекцию гражданского воздушного флота.

I/ По этой линии в 1925 г. летел В.В.Маяковский. В одном из писем из Парижа В.В.Маяковский так описывает полет: "Долетел хорошо. Напротив меня немец [illegible]ошнил, но не на меня, а на Ковно. Летчик Шебанов (половину рейсов выполняли советские, половину - немецкие летчики - А.Ф.) з[illegible]чателен. Оказывается, все немецкие директора сами с ним летать стараются.

На каждой границе приседал на хвост. При встрече с другими авиаторами махал крылышками.
А в Кенигсберге подкатил на аэроплане к самым дверям таможни. Ах все перепугались. А у него оказывается первый приз на точность спуска. Если будешь летать, то только с ним".
(Цит.по В.Н.Шапошникову, Очерк развития ГВФ за 40 лет, стр.39).

Установление порядка открытия новых воздушных линий и управления ими, наблюдение за экономической и административной сторонами дела СТО возложил на постоянный Совет по гражданской авиации, который создавался под председательством лица по назначению СТО [1/] в составе представителей Главвоздухфлота, ВСНХ, НКПС и НКПиТ (Народного комиссариата почт и телеграфа), а по делам международных линий и НКИД.

Постановление СТО от 9 февраля 1923 г. имело большое значение для оформления гражданской авиации как отрасли народного хозяйства. Поэтому 9 февраля 1923 г. считается днем основания Гражданского воздушного Флота в СССР.[2/]

Но организационно Главная инспекция Гражданского воздушного флота входила еще в состав Главвоздухфлота Наркомата по военным и морским делам.

Относительно Совета по гражданской авиации в Постановлении СТО от февраля 1923 г. указывалось, что этот орган "состоит при Главвоздухфлоте и не имеет самостоятельного аппарата; постановления Совета выполняются инспекцией Главвоздухфлота по гражданскому воздушному флоту".

1/ Как правило, председателем Совета назначался начальник Главвоздухфлота (а с 1924 г. - начальник Управления военно-воздушных сил) Наркомата по военным и морским делам. Первым председателем Совета был П.И.Баранов, а первым Главным инспектором Гражданского воздушного флота - известный ученый - цивилист профессор И.С.Перетерский.

2/ См.Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 февраля 1963 г. "О награждении Гражданского воздушного флота СССР орденом Ленина".

Непосредственно эксплуатационной, коммерческой деятельностью по осуществлению воздушных перевозок ни Главная инспекция, ни Совет по гражданской авиации не занимались. Открытие и эксплуатация воздушных линий осуществлялись акционерными обществами воздушных сообщений.[1/]

Учредителями акционерных обществ воздушных сообщений были государственные, общественные (профсоюзные и др.) и кооперативные организации.[2/]

Каждое общество признавалось юридическим лицом и в решении вопросов хозяйственной деятельности (в пределах своей специальной правоспособности) пользовалось полной самостоятельностью.

1/ Таким первым обществом, учрежденным в марте 1923 г. с участием государственного и частного капитала, было Российское общество "Добролет". Целью "Добролета", определенной в ст.I его Устава, было развитие гражданского воздушного флота путем организации воздушных линий для перевозки пассажиров, почты и грузов, производства аэрофотос"емки и иных отраслей применения воздушного флота на основе отечественной авиапромышленности.
В апреле 1923 г. в Харькове было создано Украинское акционерное общество воздушных сообщений "Укрвоздухпуть" (см.М.Б.Ляховецкий, Надежные крылья республики, Киев, 1962, стр.5).
Третье акционерное общество воздушных сообщений было организовано в закавказских республиках под названием "Закавиа". В 1925 г. оно слилось с обществом "Укрвоздухпуть".

2/ Например, учредителями общества "Укрвоздухпуть" были: Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма; Главвоздухфлот, Высший Совет Народного хозяйства УССР; Харьковский Губисполком; Промбанк СССР и Вукоопсоюз (см.ст.I Устава Украинского акционерного общества воздушных сообщений "Укрвоздухпуть", утвержденного постановлением СНК УССР I июля 1923 г., Збірник узаконень та розпоряджень УССР, 1926, № I2, отд.второй,ст.8).

Так в 1923 г. началось организационное строительство Советской гражданской авиации.

Производственная деятельность Гражданского воздушного флота сосредоточилась в трех обществах воздушных сообщений. Технический надзор за этой деятельностью осуществлялся Главной инспекцией ГВФ. Руководство развитием новой отрасли народного хозяйства было поручено Совету по гражданской авиации. Такова была структура ГВФ в первые годы его существования.

x x x

"Добролет" начал свою деятельность, имея 19 самолетов, в том числе 17 немецких шестиместных "Юнкерсов" (Ю-13); "Закавиа" в момент организации имело 2 самолета Ю-13; 4 самолета, приобретенные на добровольные пожертвования трудящихся Украины, были переданы в ноябре 1923 г. обществу "Укрвоздухпуть" I/ - таков был самолетный парк Гражданской авиации.

Большие усилия Коммунистической партией были предприняты для создания отечественного самолето- и моторостроения. Уже в 1924 г. группа конструкторов ЦАГИ, возглавляемая А.Н. Туполевым, создала первый советский цельнометаллический трехместный самолет АНТ-2. Успешно работали по созданию самолетов и авиационных моторов и другие конструкторские

I/ В.Н.Шапошников, цит.соч.,стр.42, а также М.Б.Ляховецкий, цит.соч.,стр.5.

коллективы (Поликарпова, Григоровича, Калинина, Микулина, Швецова и др.)

В мае 1925 г. III с"езд Советов СССР принял по докладу М.В.Фрунзе решение "... в кратчайший срок провести в жизнь план развития воздушных военных сил и одновременно принять меры к поднятию авиапромышленности, в том числе моторостроения, до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного воздушного флота".[1/]

Огромную роль для ускоренного развития отечественной советской авиапромышленности сыграли решения XIУ с"езда КПСС об индустриализации страны.

С каждым годом Общества воздушных сообщений осваивали все новые воздушные линии, строительство которых осуществлялось по утвержденному СТО СССР в октябре 1923 г. трехлетнему плану развития гражданского воздушного флота на 1924-1926 г.г.[2/]

К 1930 г. сеть регулярных воздушных линий[3/] достигла почти 30 тыс.км.

1/ См.С"езды Советов в постановлениях и резолюциях,М., 1935 г.,стр.354.

2/ В 1923 г. "Добролет" открыл регулярную линию Москва-Нижний Новгород, продолжив ее в следующем году до Казани. В 1924 г. начались полеты по среднеазиатским линиям Ташкент - Алма-Ата, Ташкент - Душанбе (1925) и Ташкент - Кабул (1927).

"Укрвоздухпуть" приступил в 1924 г. к эксплуатации первых на Украине воздушных линий Харьков-Полтава-Киев и Харьков - Елисаветград - Одесса.

Большим вкладом "Добролета" в развитие сети воздушных линий было постепенное освоение транссибирской магистрали Москва-Владивосток, которая протянулась к 1929 г. до Иркутска.

3/ Правда, регулярными эти линии были весьма относительно. В расписаниях движения самолетов того времени вылет самолета определялся так: "В понедельник утром", "В среду с восходом солнца". (См.В.Н.Шапошников,цит.соч., стр.43-44).

О совершенствовании советской авиации говорят успешно проведенные дальние перелеты на самолетах отечественной постройки.[1]

Большой интерес представляют данные о росте перевозок пассажиров и грузов в первые годы существования советской гражданской авиации (1923-1930 г.г.).

Таблица 2[2]

Годы	Протяж. воздуш. линий (км)	Перевозки пассажиров обществами воздушных сообщений (чел.)				Перевозки грузов всеми обществами (тонн)
		Добролет	Укрвоздухпуть	Дерулуфт	Всеми обществами вместе	
1923	1666	2267	-	656	2923	23.3
1924	5248	5663	769	850	7273	42.5
1925	5250	3731	1551	824	6106	72.3
1926	6660	4767	1335	1185	7287	67.5
1927	7818	4261	2766	4101	11128	117.6
1928	11442	5498	2600	2515	10613	162.2
1929	17542	6566	4349	2950	13865	241.3
1930	29281	14515	-	3319	17834	206.4

Данные этой таблицы показывают, что при высоких темпах роста перевозок их абсолютная величина была еще слишком

1/ В июне-июле 1925 г. был совершен групповой перелет из Москвы в Пекин; в 1926 г. М.М.Громов на самолете Ант-3 выполнил перелет по маршруту Москва-Берлин-Париж-Рим-Вена-Прага-Варшава-Москва, преодолев 7150 км за 34 ч. 15 м. Этот перелет имел огромное политическое значение для укрепления престижа советской страны. Подробней о первых перелетах советских летчиков см. "На Восток и на Запад", сборник статей, М., 1927.

2/ Таблица составлена по данным, приведенным в статическом сборнике "Гражданская авиация Союза ССР", изд. ВО ГВФ, М., 1931.

мала, чтобы иметь большое значение в экономике страны. Поэтому первые годы развития гражданской авиации дают нам очень мало правового материала. В период между принятием Декрета "О воздушных передвижениях" в 1921 г. и утверждением первого Воздушного кодекса в 1932 г. законодательство по воздушным перевозкам исчерпывается Инструкцией для пассажиров самолетов, утвержденной Советом по Гражданской авиации 14 мая 1924 г.[1/]

Содержание этой инструкции сводилось к формулированию нескольких запретительных норм: пассажирам запрещалось курить, выбрасывать что-либо из кабины самолета, распивать спиртные напитки, пользоваться в полете фото- и радиоаппаратурой, перевозить оружие и т.п. Перевозчику предоставлялось право удалять с самолета пассажира при нарушении им этих правил без возврата стоимости билета. Инструкция не устанавливала ни обязанностей, ни ответственности общества воздушных сообщений.

Строительство советского воздушного флота, пожалуй, более чем что-либо другое символизировало преодоление вековой отсталости царской России. Поэтому развитию авиации чрезвычайно способствовал энтузиазм общественных организаций, коллективов трудящихся предприятий. Движение советской общественности за создание мощного воздушного флота в марте 1923 г. было об"единено путем создания массовой общественной

1/ Об"явлена в приказе начальника УВВС № 359 1924 г. - см. Сборник законов и распоряжений по Гражданской авиации, М., 1926, стр.16 и след.

организации под названием "Общество друзей воздушного флота" (ОДВФ). К 1925 г. число членов ОДВФ превысило 2 миллиона человек. Цели Общества определялись в п.2 его Устава: "Общество Друзей воздушного флота направляет свою деятельность на создание многочисленного воздушного флота на всем пространстве СССР, проводя организацию и эксплуатацию гражданского воздушного флота через Акционерное общество "Добролет", работающего на основах коммерческого расчета".[1/]

В Президиум ОДВФ, избранный первым всесоюзным совещанием Общества, вошли видные деятели Коммунистической партии: В.А.Антонов-Овсеенко, П.И.Баранов, К.Е.Ворошилов, С.С. Каменев, С.К.Орджоникидзе, И.П.Уборевич, М.В.Фрунзе, Г.И. Петровский (в качестве представителя от УССР). Это говорит об авторитете ОДВФ и о том большом внимании, которое уделялось Коммунистической партией строительству советского воздушного флота.

Большой интерес представляет не только деятельность ОДВФ по практическому строительству военной и гражданской авиации[2/], но и вклад этого общества в развитие теории советского воздушного права.

В 1925 г. в ОДВФ была организована секция воздушного

1/ См.протокол № 2 заседания Президиума ОДВФ от 3 апреля 1923 г., Стенографический отчет о Первом совещании обществ друзей воздушного флота, М., 1923, стр.58.

2/ На собранные Обществом Друзей Воздушного Флота средства было построено много самолетов, переданных вновь организованным авиационным отрядам, которые носили имена "Ультиматум", "Ультиматум ОДВФ", "Ильич", "Красный балтиец" и др.

права, преобразованная в 1930 г. в секцию экономики и права воздушного передвижения Осоавиахим.[1]

В работе секции приняли участие известные ученые юристы, специалисты в области гражданского и международного права: В.Э.Грабарь, Е.И.Кельман, Коронин, С.Б.Крылов, И.С.Перетерский, А.В.Сабанин и др. Секция выпустила два сборника статей, посвященных теоретической разработке вопросов воздушного права.[2] Эти сборники, при всех их недостатках[3], сыграли большую роль в подготовке законодательного урегулирования деятельности гражданской авиации в начале 30-х г.г.

x x x

Вторая половина 20-х годов ознаменовалась первыми крупными успехами в социалистической индустриализации Советской страны. В 1927 г. валовая продукция промышленности превысила довоенный уровень. Строились первые гиганты промышленности, транспорта, энергетики (Днепрогэс, Турксиб, тракторные заводы, Уралмаш и многие другие промышленные предприятия)

1/ В 1925 г. ОДВФ об"единилось с обществом Доброхим в единое общество друзей авиахимической обороны и промышленности СССР Авиахим, которое было затем преобразовано в Осоавиахим (1927), еще позже - в ДОСАВ (1948) и, наконец, в ДОСААФ (1951 г.).

2/ См. Вопросы воздушного права, Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим. Выпуск 1 (1927 г.), Выпуск 2 (1930). Оба выпуска изданы в Москве Авиахимом.

3/ О некоторых недостатках сборников см. Ф. Кожевников, Вопросы воздушного права, "Советское государство и революция права", 1930, № 10.

XУI партийная конференция в апреле 1929 г. приняла решение о первом пятилетнем (1928/29 - 1932/33 г.г.)плане развития народного хозяйства. С принятием этого плана Коммунистическая партия взяла курс на построение фундамента социалистической экономики путем прежде всего технической реконструкции промышленности.

В индустриальном развитии Советского Союза в период первой пятилетки авангардное положение заняла авиационная промышленность - заново создаваемая отрасль социалистической промышленности. Немного позднее, в десятилетнюю годовщину Гражданского воздушного флота, отмечавшуюся в 1933 году, В.В.Куйбышев, об"ясняя успехи гражданской авиации,говорил: "Эти успехи гражданской авиации являются звеном в общей цепи развития нашего народного хозяйства, звеном в тех успехах, которые мы достигли в течение выполнения первого пятилетнего плана... Мы создали за первую пятилетку очень много новых отраслей производства, которых не знала дореволюционная Россия, и авиация является блестящим образцом такой новой отрасли. В области авиации мы даже сделали больше, чем в какой-либо другой из новых отраслей народного хозяйства.[1/]

Заметные успехи в техническом оснащении гражданской

1/ Цитируется по статистико-экономическому справочнику "Гражданский воздушный флот", М., 1936, стр.12 (Составитель - В.П.Ключарев). См. также В.Н.Шапошников, цит.соч., стр.52.

авиации в период первой пятилетки[1], возрастание ее роли в развитии народного хозяйства потребовали совершенствования организационной структуры Гражданского воздушного флота. Начался процесс об"единения различных предприятий, организаций, обществ, занимавшихся эксплуатацией воздушных судов в различных областях их применения в народном хозяйстве, в единое ведомство воздушного флота с отделением его от Наркомата по военным и морским делам. Вот наиболее заметные вехи этого важного процесса интеграции воздушно-транспортных предприятий:

I. В январе 1930 г. общества воздушных сообщений "Добролет" и "Укрвоздухпуть" об"единились во Всесоюзное общество Гражданского Воздушного Флота "Добролет". [2]

2. Постановлением СНК СССР от 23 февраля 1930 г.[3] был упразднен Совет по гражданской авиации. Функции Совета

I/ Если в 1923 г. самолетный парк советской гражданской авиации на 100% состоял из машин иностранных марок, то к началу 2-й пятилетки самолеты советского производства составляли уже около 70% общего количества самолетов ГВФ (по данным С.Н.Подкаминера - см."Основные вопросы экономики гражданской авиации, М., стр.19).
В 1929 г. А.Н.Туполевым был построен 9- местный самолет АНТ-9 (известный также под названием ПС-9). В этот же период были построены и введены в эксплуатацию самолеты К-5 (8-местный самолет конструкции Калинина), П-5 (конструкции Н.Н.Поликарпова), Сталь-2 (конструкции Путилова). Первая пятилетка в авиапромышленности завершилась постройкой гигантского по тому времени 36-местного самолета АНТ-14 ("Правда") конструкции А.Н.Туполева.

2/ В.Лахтин, Гражданская авиация Союза ССР, М., 1931.

3/ СЗ СССР, 1930, № 16, ст.176-177.

были переданы Главной инспекции ГВФ, которой (без выделения пока еще из Наркомата по военным и морским делам) были подчинены все предприятия и организации, занимавшиеся эксплуатацией гражданской авиации.[1/]

3. 19 октября 1930 г. СНК СССР принял постановление об образовании в непосредственном ведении СТО СССР Всесоюзного об"единения гражданской авиации[2/], переименованного 29 октября этого же года во Всесоюзное об"единение Гражданского воздушного флота (ВО ГВФ)[3/]. Согласно этим постановлениям Всесоюзное общество ГВФ "Добролет" и Главная инспекция ГВФ с 10 ноября 1930 г. прекратила существование. Все воздушные линии, самолетно-моторный парк, кадры Добролета были переданы ВО ГВФ. С организацией ВО ГВФ, т.е. в 1930 г., гражданская авиация полностью выделилась из Наркомата по военным и морским делам в качестве самостоятельного общесоюзного ведомства.

Особенностью ВО ГВФ являлось соединение в его лице как хозяйственных функций по эксплуатации гражданской авиации, так и функций по контролю ее деятельности, осуществлявшихся ранее Главной инспекцией ГВФ.

4. ВО ГВФ просуществовало недолго. Бурное развитие гражданской авиации заставляло совершенствовать ее организационную структуру, искать наиболее совершенные формы

1/ См.С.Б.Крылов, указ.соч.,стр.32.

2/ СЗ СССР, 1930, № 52, ст.549.

3/ СЗ СССР, 1930, № 54, ст.574.

управления новой отраслью хозяйства. В соответствии со все возрастающим значением гражданской авиации в народнохозяйственной жизни страны СНК СССР постановлением от 25 февраля 1932 г. № 209[1] упразднил Всесоюзное об"единение ГВФ при СТО и образовал Главное Управление Гражданского Воздушного Флота[2] при СНК СССР. На ГУ ГВФ было возложено регулирование и инспектирование всей гражданской авиации в СССР.[3]

Задачи ГУ ГВФ при СНК СССР определялись Положением о нем, утвержденным постановлением СНК СССР от 28 мая 1932 года.[4]

5. Наконец, процесс формирования организационной структуры Гражданского Воздушного флота завершился в 1934 г. изданием постановления СНК СССР от 19 мая 1934 г. "О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота".[5] Этим постановлением были упразднены трест транспортной авиации ("Трансавиация"), трест "Сельхозавиация" и трест "Гражданавиастрой" и местные органы этих всесоюзных трестов. Эксплуатация всех видов гражданской авиации была об"единена в ГУ ГВФ, в ведении которого находились вновь созданные местные органы - территориальные управления ГВФ.

1/ СЗ СССР, 1932, № 15, ст.83.

2/ В дальнейшем называется ГУ ГВФ.

3/ В этот период ГУ ГВФ занималось эксплуатацией только транспортной авиации. Авиация специального применения была закреплена за другими ведомствами. Например, сельскохозяйственная авиация находилась в ведении Наркомата земледелия СССР, аэрофотосъемочная авиация - в ведении Главного геодезического управления Наркомата тяжелой промышленности СССР и т.д.

4/ СЗ СССР, 1932, № 41, ст.249.

5/ СЗ СССР, 1934, № 28, ст.216.

Созданная в соответствии с указанным постановлением СНК новая система управления в Аэрофлоте оказалась жизнеспособной, полностью оправдала себя на практике и в своих основных чертах сохранилась до наших дней.

Итак, период с 1930 по 1934 г. характерен поисками наиболее совершенной системы организации и управления в Гражданском воздушном флоте. Многочисленные реорганизации, проведенные в этот период в Аэрофлоте, об"ясняются отставанием организационных форм гражданской авиации от бурных темпов ее развития, обусловленного, в свою очередь, огромными успехами в социалистическом строительстве в советской стране. Если результатом выполнения первого пятилетнего плана явилось построение фундамента социалистической экономики, то во второй пятилетке была завершена техническая реконструкция народного хозяйства, которая в области авиационной промышленности проводилась со значительным опережением по сравнению с реконструкцией других отраслей промышленности. Вследствие этого уже в 1934 г. самолетный парк Аэрофлота на 96% состоял из машин советского производства, обладавших хорошими летно-техническими данными.I/

Реконструкция авиационной техники в годы первых пятилеток, чрезвычайно быстрый рост популярности авиации создали

I/ Превосходные качества советских самолетов, мужество и мастерство советских летчиков ярко проявились в героической авиационной экспедиции по спасению челюскинцев (1934 г.), в широко известных рекордных перелетах Чкалова, Байдукова и Белякова (1936 и 1937), Громова, Юмашева и Данилина (1937 г.) и многих других прославленных летчиков.

базу для расширения транспортной деятельности Гражданского воздушного флота.I/

Период 1929-1935 г.г. - период организационного становления, технического оснащения и расширения применения гражданской авиации в народном хозяйстве - характерен также усилением нормотворческой деятельности в области регулирования воздушных перевозок.

Начало этому было положено изданием Общих правил воздушного пассажирского сообщения,2/ заменивших Инструкцию для пассажиров 1924 г. Правила 1931 г. (весьма краткие по содержанию) включали в себя, главным образом, нормы, предписывающие пассажирам воздерживаться от определенных действий, угрожающих безопасности полета. Правила 1931 г. запрещали также пассажиру передавать авиабилет другим лицам, устанавливали круг лиц, которые не допускались к перевозке, определяли перечень предметов, запрещенных для перевозки.

Весьма своеобразная норма содержалась в п.5 Правил: "Не беря на себя никаких обязательств, за исключением возвращения стоимости билета, общество (имеется ввиду Общество

I/ По данным С.Н.Подкамнера (см.указанную работу,стр.20 и 22) и В.Н. Шапошникова (см.указ. работу, стр.56) в 1933-37 г.г. Аэрофлот перевез свыше 600 тыс.пассажиров и 90 тыс.тонн груза против 67 тыс.пассажиров и I тыс. тонн груза за годы первой пятилетки - огромный рост.

2/ Введены в действие приказом по ВО ГВФ № 31 от 11 августа 1931 г. Опубликованы в приложении к сборнику "Гражданская авиация Союза ССР", составитель Ф.Лахтин и др., изд.ВО ГВФ, м., 1931, стр.86-87. В дальнейшем называются Правила 1931 г.

воздушных сообщений - А.Ф.) оставляет за собой право отказать пассажиру в участии в полете и в провозе багажа". Эта норма была направлена на защиту прежде всего интересов перевозчика. Об"ясняется такая направленность, повидимому, недостаточным еще в тот период техническим развитием средств воздушного сообщения.

Как уже отмечалось, Декрет 1921 г. "О воздушных передвижениях" вообще не регламентировал перевозочную деятельность авиации. Правила 1931 г., ограничившись формулированием норм о возврате в некоторых строго ограниченных случаях билета, о провозе детей и багажа, оставили вне сферы правового регулирования большое количество вопросов, возникающих в процессе осуществления перевозок. С ростом же воздушных перевозок таких вопросов появлялось все больше и больше. Советское воздушное законодательство нуждалось в кодификации.

Первый советский Воздушный кодекс был утвержден 27 апреля 1932 г.[1/]

В Воздушном кодексе 1932 г., который воспринял основные принципы Декрета 1921 г. "О воздушных передвижениях", был четко сформулирован принцип суверенитета над воздушным пространством.

Значительно подробней, чем Декрет 1921 г., ВК 1932 г. регулировал ответственность воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров и за утрату и повреждение груза и багажа.

1/ СЗ СССР, 1932, № 32, ст.194-б.

Примечательным нововведением ВК 1932 г. явилась норма об ответственности воздушного перевозчика за причинение смерти и телесных повреждений пассажирам, а также за утрату и повреждение груза и багажа, даже если вред причинен действием непреодолимой силы.[1] Так Воздушный кодекс 1932 г. впервые в советском праве сформулировал правило о повышенной ответственности воздушного перевозчика.

Воздушный кодекс 1932 г., разработка которого с участием юридической и авиационной общественности начались еще в 1927 г., имел ряд существенных недостатков.

Основной недостаток Воздушного кодекса 1932 г. состоял в том, что он не обеспечивал четкого регулирования перевозочной деятельности - основного вида производственной деятельности гражданской авиации. "Постановления о воздушной перевозке, включенные в Воздушный кодекс СССР, - писал С.Б.Крылов в 1933 г., - затрагивая лишь некоторые вопросы перевозки... представляются... весьма скупыми. Таким образом, воздушная перевозка регулируется в значительной степени распоряжениями по ГВФ".[2]

Ст.64 ВК 1932 г. предоставила ГУ ГВФ право издавать общеобязательные правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям СССР. Такие Правила перевозки, впервые разработанные на основе Воздушного кодекса, были утверждены приказом по ГУ ГВФ от 3 августа 1932 г.[3]

1/ См.ст.ст.53 и 56 ВК 1932 г.

2/ С.Б.Крылов, цит.соч., стр.57.

3/ Опубликованы в Бюллетене финансового и хозяйственного законодательства, 1932, № 43.

Правила перевозки 1932 г., сохранив, в основном, нормы предшествующих Правил 1931 г., уже в более развернутом и систематизированном виде определяли порядок перевозки пассажиров (глава 2) и их багажа (глава 3).

К правилам 1932 г. были приложены: перечень запрещенных к перевозке предметов и об"яснение специальных терминов воздушного права.

Правила перевозки 1932 г. являются заметной вехой в развитии законодательства о воздушных перевозках и с технико-юридической стороны оказали большое влияние на изданные в последующие годы нормативные акты, регулирующие перевозки.

Однако, как показала практика деятельности ГВФ, издание ГУ ГВФ Правил перевозок и других материалов инструктивного характера не могло в достаточной степени компенсировать неполноту правового регулирования Воздушным кодексом 1932 г. некоторых видов деятельности гражданской авиации.[1/] Поэтому 7 августа 1935 г. постановлением ЦИК и СНК СССР был утвержден новый Воздушный кодекс СССР (в дальнейшем - ВК 1935 года).[2/]

ВК 1935 г. содержал нормы, регулирующие все виды воздушных перевозок и опредедяющие условия и об"ем ответственности

1/ Например, А.А.Штипельман указывает, что главным недостатком ВК 1932 г. было отсутствие в нем достаточно четкой регламентации внутригосударственных полетов. Отсутствовала в кодексе и регламентация воздушного транспорта-главной задачи ГВФ (См. А.Штипельман, цит.соч.,стр.20).

2/ СЗ СССР, № 43, 1935, ст.359.

воздушно-транспортных предприятий и их клиентуры, а также порядок разрешения споров из договора перевозки.

Характерной особенностью ВК 1935 г. было формулирование в самом тексте закона (ст.69) понятия договора перевозки. Это означало признание в законодательном порядке договорного характера воздушных перевозок, хотя и до принятия ВК 1935 г. в теории воздушного права, в отличие, например, от железнодорожного права, договорная природа обязательств по перевозкам никогда не вызывала сомнений.

ВК 1935 г. сохранил установленные Воздушным кодексом 1932 г. нормы о повышенной ответственности воздушного перевозчика, т.е. ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажира и за утрату и повреждение имущества (груза или багажа) даже и в том случае, если вред возник вследствие действия непреодолимой силы.[1/]

Воздушный кодекс 1935 г. действовал до 1 января 1962 г. (т.е. до момента вступления в силу ВК 1961 г.) и сыграл большую роль в дальнейшем совершенствовании и развитии законодательства о воздушных перевозках. На базе ВК 1935 г. и в его развитие Главным Управлением ГВФ было издано несколько инструкций и правил, регулирующих перевозки. Из них следует отметить Правила перевозки, утвержденные в 1940 г.[2/]; Руководство по вопросам регулирования воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты,[3/] Правила перевозки

1/ См.ст.ст.78 и 80 ВК 1935 г.

2/ Приказ ГУ ГВФ № 1209 1940 г.

3/ Утверждены приказанием по ГУ ГВФ № 1/П от 2 января 1946г.

1947 г. 1/ и, наконец, действующие Правила перевозки 1953 г.2/

При сравнительном анализе Правил перевозки в редакции 1932, 1947, 1953 г.г. и последующих изменений, внесенных в Правила перевозки после 1953 г., ясно прослеживается тенденция к усилению охраны интересов пассажиров воздушного транспорта, проявившая себя в форме расширения и детализации обязанностей перевозчика по созданию удобств и предоставлению более льготных условий полета для авиапассажиров.3/

1/ Утверждены приказом ГУ ГУВФ № 224 от 22 июля 1947 г.

2/ Утверждены приказом по ГУ ГВФ № 105 от 1 апреля 1953 г.

3/ Расширение круга прав пассажиров воздушного транспорта осуществлялось как путем введения в текст Правил норм, формулирующих новые права пассажиров и соответствующие им обязанности перевозчика, так и путем расширения уже определенных в законодательстве о воздушных перевозках прав. Например, если Правила 1932 г. предоставляли пассажиру право бесплатного провоза 5 кг багажа, то Правила 1947 г. увеличили эту норму бесплатного провоза до 15 кг, а Правила 1953 г. - до 20 кг.

По Правилам 1932 г. дети в возрасте более 3-х лет перевозились за полную плату. Правила 1953 г. установили право пассажира перевозить при себе детей в возрасте от 2 до 12 лет за 50% тарифа.

Право пассажира на отказ от билета, если заявление об отказе делалось позднее 24 часов до вылета, обусловливалось Правилами 1932 г. возможностью для перевозчика продать билет другому пассажиру, при этом при возврате денег с пассажира удерживалось 10% стоимости билета. Правила 1947 г. предоставили пассажиру ничем не обусловленное право на отказ от полета с потерей 10% стоимости билета при отказе не позже чем за 3 часа до вылета, а согласно Правилам 1953 г. отказ от полета не позже чем за 24 часа до вылета вообще не вызывает применения к пассажиру санкций.

До середины 50-х г.г. рост воздушных перевозок достигался за счет максимального использования возможностей поршневой авиации.[I/] Однако возможности поршневого авиационного мотора для повышения скорости, для увеличения провозной способности самолетов и для снижения себестоимости воздушных перевозок были исчерпаны. Создавшееся положение ставило серьезные препятствия воздушному транспорту на его пути к превращению в массовое средство пассажирского сообщения. В 1955 году удельный вес воздушного транспорта в общем пассажирообороте всех видов транспорта страны составлял всего лишь 2.3%.[2/] Дальнейшего увеличения темпов роста воздушных перевозок и повышения их удельного веса в общем пассажирообороте уже нельзя было добиться за счет совершенствования поршневой авиационной техники.

Многократное же увеличение воздушного флота, состоящего из поршневых судов, экономически себя не оправдывало так как оно влекло за собой необходимость решения множества дополнительных проблем: ремонта, строительства аэродромов, кадров и т.д.

Выход из создавшегося положения состоял в совершении новой технической революции в области гражданской авиации. И такой революционный скачок произошел: в 1956 г. в СССР в эксплуатацию были введены первые в мире реактивные

I/ То есть авиации, в которой используются самолеты с поршневыми двигателями.

2/ Аэрофлот в цифрах, стр.18.

пассажирские самолеты ТУ-104.[1]

Началась эра реактивной авиации в воздушном транспорте. Газотурбинные самолеты (то есть самолеты с турбореактивными, как у ТУ-104, ТУ-124, ИЛ-62 , и турбовинтовыми, как у ИЛ-18, АН-22, ТУ-114, двигателями) намного расширили транспортные возможности гражданской авиации. Достаточно сказать, что уже через 10 лет, в 1965 г., удельный вес гражданской авиации в общем пассажирообороте всех видов транспорта возрос до 18%.

Преобразования в технике авиации обусловили определенные изменения и в развитии советского воздушного законодательства. Последнее десятилетие в истории гражданской авиации характерно весьма интенсивной деятельностью по созданию новых правил, инструкций, указаний в области перевозок, отражающих те изменения в общественных отношениях, связанных с использованием авиации, которые произошли в связи с переходом к эксплуатации газотурбинной техники.

Единые Правила перевозки, регулирующие как общие, так и особые условия применения воздушного транспорта, не могли уже поспевать за требованиями дальнейшей детализации правового регулирования тех видов перевозок, которые получали все более быстрое развитие в связи с резко расширившимися возможностями новых типов самолетов.

1/ ТУ-104 был отправлен в первый пассажирский рейс на Иркутск с Московского аэропорта Внуково 15 сентября 1956 г. - см. Е.Логинов, От ТУ-104 до ТУ-154 десять лет, "Гражданская авиация", 1966, № 9, стр.2-3.

Массовыми становились не только перевозки пассажиров, но и перевозки их багажа, перевозки скоропортящихся, радиоактивных веществ, опасных и других категорий грузов.

В этих условиях нормотворческая практика в области воздушных перевозок пошла по пути отпочкования от Правил перевозки и выделения в самостоятельные руководства, инструкции и т.п.[I/] тех групп норм, которые регламентировали новые либо получившие быстрое развитие уже известные виды перевозок.

Работе по обновлению законодательства по воздушным перевозкам в немалой степени способствовало издание в декабре 1961 г. Основ гражданского законодательства и нового(ныне действующего) Воздушного кодекса.[2/]

Система действующих источников воздушного права, в которых содержится правовая регламентация воздушных перевозок пассажиров и грузов, ныне сложилась в следующем виде:

I. К первой группе источников относятся законодательные акты высшего органа государственной власти Союза ССР:

а/ Конституция СССР (ст.ст.6,II и др.).

б/ Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

в/ Воздушный кодекс СССР, введенный в действие с I января 1962 г.

I/ Названия этих руководств и инструкций - см.на стр. 69 настоящей работы.

2/ Утвержден Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961 г. (Ведомости Верховного Совета СССР 1961, № 52, ст.538).

2. Вторую группу источников составляют постановления и распоряжения Совета Министров СССР и Советов Министров союзных республик, устанавливающие правовые нормы в области воздушных перевозок (например, Постановление Совета Министров СССР от I6 октября I959 г. № II86 "О мерах по улучшению организации перевозок грузов воздушным транспортом").

3. Третью - самую обширную-группу составляют правила, приказы, инструкции, издаваемые Министром Гражданской Авиации СССР на основании и во исполнение действующих законов I/, а также постановлений и распоряжений Совета Министров СССР и содержащие детальную регламентацию условий договора воздушной перевозки.

К числу правил и инструкций, содержащих наиболее важные правовые нормы, регулирующие воздушные перевозки, относятся:

а/ Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР. 2/

I/ Право Министерства гражданской авиации СССР издавать обязательные для всех государственных, кооперативных и общественных организаций и граждан правила, наставления и инструкции, регулирующие эксплуатацию гражданских воздушных судов, строительство и эксплуатацию аэродромов и портов, полеты гражданских воздушных судов, а также перевозки, установлено ст.6 ВК I96I г.

2/ Утверждены приказом ГУГВФ № I05 от I апреля I953 г.

б/ Правила применения тарифов на перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов по внутренним воздушным линиям Гражданского воздушного флота СССР.[I/]

в/ Руководство по багажным перевозкам на внутренних воздушных линиях ГВФ.[2/]

г/ Правила воздушных перевозок опасных грузов.[3/]

д/ Инструкция по перевозке скоропортящихся грузов воздушным транспортом.[4/]

е/ Правила перевозки радиоактивных веществ.[5/]

Таким образом, развитие советского воздушного законодательства, определяющееся, в конечном итоге, развитием экономического базиса социалистического общества и развитием советского права в целом, в то же время тесно связано с историей гражданской авиации СССР и развитием авиационной техники.

В истории советского воздушного права следует выделить такие основные периоды его развития:

I. 1917 - 1922 г.г. - период создания общих предпосылок для возникновения гражданской авиации в СССР и законодательного

I/ Введены в действие приказом ГУ ГВФ № 97 от 20 февраля 1961 г. с изменениями, внесенными приказом ГУ ГВФ № 187 1964 г.

2/ Введено в действие приказом ГУ ГВФ № 666 от 12 декабря 1960 г.

3/ Введены в действие приказом ГУ ГВФ № 676 от 19 декабря 1960 г.

4/ Введена в действие приказом ГУ ГВФ № 308 от 7 июня 1960 г.

5/ Утверждены Главным государственным санитарным инспектором СССР и Госкомитетом Совета Министров СССР по использованию атомной энергии в декабре 1960 г.

закрепления основных положений воздушного передвижения и ответственности владельцев воздушных судов в ленинском Декрете о воздушных передвижениях 1921 г.

2. 1922 - 1929 г.г. - период создания гражданской авиации и накопления опыта применения ее в различных отраслях народного хозяйства. В этот период проводится теоретическая разработка правового материала и начинается подготовка к первой кодификации советского воздушного права.

3. 1929 - 1935 г.г. - период создания в ходе социалистической индустриализации советской авиационной промышленности и организационного строительства Гражданского воздушного флота. В эти годы проводится кодификация советского воздушного права.

4. 1935 - 1956 г.г. - период совершенствования воздушного транспорта на базе поршневой техники. В этот период происходит детализация правового регулирования в области воздушных перевозок в процессе интенсивной нормотворческой деятельности Главного Управления Гражданского воздушного флота по созданию различного вида Правил, указаний, инструкций, наставлений и т.п.

5. В 1956 г. начался новый этап технического перевооружения гражданской авиации, в ходе которого в эксплуатацию были внедрены газотурбинные самолеты.[I/] Это обусловило превращение воздушного транспорта в массовый вид пассажирского транспорта. В этот период проводится вторая кодификация воздушного права, завершаемая в настоящее время разработкой новых Правил перевозки и Правил применения тарифов.

I/ В 1965 г. удельный вес авиаперевозок на газотурбинных самолетах составил 80%. См. Аэрофлот в цифрах, М., 1965 г., стр.9

ГЛАВА 2

ПОНЯТИЕ, ФОРМА, СТОРОНЫ ДОГОВОРА ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

§ I. Экономическое содержание обязательства по договору воздушной перевозки пассажира.

Экономическое содержание перевозки состоит в обусловленном потребностями развития материального производства пространственном перемещении людей и предметов труда. Изменение пространственного бытия товаров, по выражению К.Маркса, не создает новых потребительных стоимостей, но делает товары готовыми к употреблению, изменяя тем самым их потребительную стоимость.[I/]

Сущность транспортной деятельности раскрыта Марксом следующим образом: "Но то, что продает транспортная промышленность, есть само перемещение. Доставляемый ею полезный эффект нераздельно связан с процессом перевозки, т.е. с процессом производства транспортной промышленности. Люди и товары едут вместе с определенным средством транспорта, и движение последнего, его перемещение и есть тот процесс производства, который оно создает".[2/]

I/ К.Маркс, Теории прибавочной стоимости (IУ том "Капитала", ч.I), К.Маркс и Ф.Энгельс, соч.,т.26,ч.I.

2/ К.Маркс,Капитал, т.2, К.Маркс и Ф.Энгельс, соч.,т.24, М., 1961, стр.64.

Продукцией транспортной промышленности является само перемещение, поэтому продукт процесса производства на транспорте не имеет вещной формы и не является новым вещественным продуктом, а процесс потребления транспортной продукции не отделим от процесса ее производства.

Вместе с тем перемещение людей или грузов является одновременно и полезным эффектом, который создается в процессе перевозки и который Маркс называет услугой транспортной промышленности.[1] Понятие услуги применительно к полезному эффекту, доставляемому транспортом, означает, как указывает Маркс, "не что иное, как ту особую потребительную стоимость, которую доставляет труд, подобно всякому другому товару; но особая потребительная стоимость этого труда получила здесь специфическое название "услуги" потому, что труд оказывает услуги не в качестве вещи, а в качестве деятельности, что однако, нисколько не отличает его, скажем, от какой-нибудь машины, например, от часов".[2]

При перевозке людей полезный эффект, создаваемый в процессе перемещения пассажиров, служит личному потреблению, а стоимость транспортной продукции, производство которой, как указывалось, совпадает во времени с ее потреблением, исчезает вместе с этим потреблением. Когда перевозятся товары,

---

1/ "Когда речь идет о перевозке людей, эта перемена места является только услугой, выполняемой для них предпринимателем" (К.Маркс, Теории прибавочной стоимости, К.Маркс и Ф.Энгельс, соч., т.26, ч.I, М., 1962, стр.422).

2/ Там же, стр.412.

то стоимость транспортной продукции присоединяется к стоимости товара - происходит производительное потребление полезного эффекта транспортной промышленности.

Из этих положений марксистского учения о транспорте можно сделать два вывода. Во-первых, об"ектом обязательства, юридически закрепляющего экономические отношения, возникающие при использовании транспорта, является само перемещение людей и грузов. Это перемещение "продается" транспортными предприятиями (по Марксу - "транспортной промышленностью"). Следовательно, договор перевозки, на основании которого возникает обязательство по перемещению людей и продуктов труда (грузов), является правовой формой реализации транспортной продукции.

Во-вторых, договор перевозки относится к группе договоров об оказании услуг.[1] Однако обязательства по перевозке имеют резко выраженную специфику, проявляющуюся в особенностях юридических признаков договора перевозки [2] и, прежде

1/ В советской правовой литературе такой вывод как очевидный принимается большинством авторов - см.напр. О.Красавчиков, Система отдельных видов обязательств "Сов.Юстиция", 1960, № 5; М.К.Тарасов, Договор перевозки, стр.85; Е.Д.Шешенин. Предмет обязательства по оказанию услуг, Со.трудов Сверд.юридического института", вып.3, Свердловск, 1964, с.189.

2/ Значение юридических признаков для систематизации договоров подробно показано в работе М.Г.Гордона "Система договоров в советском гражданском праве" ("Ученые записки Харьковского юридического института", вып.5, Харьков, 1954, стр.65-77).

всего, в особенности прав и обязанностей сторон.[1] Это дало основание законодателю выделить в Основах гражданского законодательства (а вслед за ними - и в ГК союзных республик) договор перевозки как самостоятельный договорный тип (глава 9 Основ).

Технико-экономические особенности различных отраслей транспорта и различия в технике и экономике пассажирских и грузовых перевозок обусловливают внутритиповое деление договора перевозки на отдельные разновидности (договор железнодорожной перевозки, договор морской перевозки, договор воздушной перевозки и т.д., а также - если в качестве критерия деления взять предмет перевозки - договор перевозки пассажира и договор перевозки груза).[2]

Итак, договор перевозки, являясь самостоятельным договорным типом, входит в группу договоров об оказании услуг и, в свою очередь, разделяется на внутритиповые разновидности в зависимости от технико-экономических особенностей отраслей транспорта и предмета перевозки.

1/ Эти особенности проявляются в том, что права и обязанности сторон в договоре перевозки определяются, как правило, императивными нормами. Далее, заключив договор перевозки, пассажир вступает не только в гражданскоправовые, но и в административноправовые отношения с органом транспорта (см.ст.ст.141-145 ВК СССР о штрафах, налагаемых в административном порядке органами МГА СССР, ст.24 ВК об обязанности пассажиров выполнять распоряжения командира воздушного судна в полете и т.д.).

2/ См.ст.72 Основ гражданского законодательства.

§ 2. Определение понятия договора перевозки пассажира

Легальное определение договора воздушной перевозки пассажира содержится в части I-ой ст.83 Воздушного кодекса: "По договору воздушной перевозки пассажира воздушно-транспортное предприятие (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, предоставив пассажиру место согласно купленному билету, а пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы - и за провоз багажа".

Как видно из приведенной формулировки у участников договора перевозки пассажира возникают две главные встречные обязанности, определяющие содержание обязательства, возникающего из этого договора: у транспортного предприятия (перевозчика) - обязанность выполнить перемещение пассажира из одного пункта в другой; у потребителя транспортной продукции (пассажира) - обязанность уплатить за перевозку.

Таким образом, договор воздушной перевозки пассажира является двусторонним, возмездным договором.

При сравнении текста ч.I ст.83 Воздушного кодекса с определением договора перевозки пассажира, содержащемся в ч.2 статьи 72 Основ гражданского законодательства,[I/] обращает

I/ "По договору перевозки пассажира, - записано в ч.2 стр.72 Основ гражданского законодательства, - перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа - также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа - и за провоз багажа".

на себя внимание то обстоятельство, что ст.83 ВК, не изме - няя смысла указанной нормы Основ, дополняет ее некоторыми элементами, имеющими принципиальное значение.

Во-первых, Воздушный кодекс уточняет обязанность пассажира по уплате за провоз багажа: такая обязанность возникает только в том случае, если пассажир сдает к перевозке багаж сверх установленной весовой нормы. Это уточнение, как будет показано ниже, обусловливает специфику регулирования багажных перевозок на воздушном транспорте и соответствует указанию ч.3 ст.72 Основ о том, что условия перевозки пассажиров, багажа и грузов и ответственность по этим перевозкам определяются уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами.

Во-вторых, ст.83 ВК устанавливает обязанность перевозчика предоставить пассажиру место согласно купленному билету. Такое дополнение ст.72-ой Основ вряд ли можно назвать удачным: технические условия эксплуатации самолетов с газотурбинными двигателями (типа ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 и др.), в частности, необходимость строгого соблюдения определенной центровки воздушных кораблей в интересах безопасности полета во многих случаях заставляет перевозчика предоставлять пассажиру место в самолете не в соответствии с указаниями билета, а сообразуясь с требованиями центровки.

В связи с этим заслуживают внимания предложения практических работников воздушного транспорта об отказе от указания в билете номеров мест, так как распоряжения

представителей перевозчика о занятии в самолете мест не в соответствии с купленными билетами нередко порождают досадные недоразумения во время посадки в самолет.

§ 3. Воздушно-транспортное предприятие как сторона в договоре воздушной перевозки (перевозчик)

Сторонами в договоре воздушной перевозки выступают, с одной стороны, воздушно-транспортное предприятие (перевозчик), с другой - потребители транспортной продукции (пассажиры и грузоотправители), именуемые клиентурой воздушного транспорта.

В ст.81 Воздушного кодекса указывается, что воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты могут совершаться только воздушно-транспортными предприятиями Главного Управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР (ныне Министерства гражданской авиации СССР).

Воздушные суда транспортного и специального назначения могут находиться с разрешения Совета Министров СССР в ведении не только предприятий МГА СССР, но и организации других ведомств.[1] Однако воздушные перевозки, выполняемые другими организациями, могут производиться только для нужд этих организаций и не носят договорного характера.

О том, что перевозчиком может быть только воздушно-транспортное предприятие, говорится и в ст.ст.82,83,III, II2 и в др.статьях Воздушного кодекса.

I/ См.ст.5 и ч.2 ст.81 Воздушного кодекса.

Однако в Воздушном кодексе нигде прямо не раскрывается понятие воздушно-транспортного предприятия - участника обязательства по договору перевозки. Правда, в ст.II2 ВК содержится указание на то, что аэропорты, во всяком случае, не относятся к числу воздушно-транспортных предприятий: "Претензии, вытекающие из перевозки груза, пред"являются через аэропорт назначения к воздушно-транспортному предприятию места назначения" (ч.П ст.II2 ВК).

Какое же предприятие гражданской авиации является воздушно-транспортным предприятием?

Ответу на этот вопрос представляется необходимым предпослать краткий показ организационной структуры Гражданского Воздушного Флота.

Управление гражданской авиацией осуществляется общесоюзным Министерством гражданской авиации I/, которое выполняет следующие основные задачи:

Разработку основных направлений в развитии гражданской авиации с целью дальнейшего повышения эффективности использования воздушных судов и удовлетворения потребностей народного хозяйства и населения.

Дальнейшее развитие воздушных сообщений, внедрение в эксплуатацию новых образцов авиационной техники, совершенствование эксплуатации гражданских воздушных судов и аэродромов, развитие научно-исследовательных работ в области гражданской авиации.

I/ В дальнейшем-МГА СССР.

Обеспечение выполнения государственных планов воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на внутренних и международных воздушных линиях СССР, планов специальных авиационных работ в народном хозяйстве.

Обеспечение безопасности и регулярности полетов на внутренних и международных воздушных линиях СССР.

Инспектирование всей гражданской авиации и гражданского воздухоплавания СССР независимо от их ведомственной подчиненности.

МГА СССР выполняет и др.важные функции по руководству гражданской авиацией.[1]

Однако, являясь центральным органом государственного управления гражданской авиацией, МГА СССР непосредственно не занимается производственной деятельностью.

Осуществляя административные функции, МГА СССР руководит производственно-хозяйственной деятельностью через подведомственные ему хозрасчетные предприятия. Само же Министерство на хозрасчете не состоит, а финансируется из госбюджета.

Из этой кратко. характеристики Министерства гражданской авиации ясно, что оно не может считаться воздушно-транспортным предприятием, хотя до недавнего времени в отношениях по международным перевозкам (только !) Аэрофлот

I/ См.п.п.2 и 3 Положения о Министерстве гражданской авиации СССР, утвержденного Постановлением Совета Министров СССР от 21 июля 1965 г. № 572.

в целом выступал как предприятие - сторона в договоре, т.е. как перевозчик.[1/]

Однако с созданием в 1963 г. Транспортного управления международных воздушных линий (ТУМВЛ) следует признать, что и в отношениях по договору международной перевозки МГА СССР уже перестало выступать в качестве перевозчика, роль которого перешла к ТУМВЛ.[2/]

В связи с этими особенностями правового положения МГА СССР пред"явление к нему непосредственно претензий и исков по договору перевозки не допускается.[3/]

Министерству гражданской авиации непосредственно подчинены управления гражданской авиации, каждое из которых об"единяет организации гражданской авиации на территории той или иной республики, за исключением РСФСР, на территории

1/ См.А.Н.Верещагин, Организационно-правовые основы международных перевозок, М., 1961, с.с.22-23.

2/ Так, напр., в Соглашении между СССР и Германской Демократической Республикой о воздушном сообщении от 1 сентября 1966 г. определяется, что Министерство гражданской авиации СССР является ведомством гражданской авиации, а назначенным авиатранспортным предприятием для непосредственной эксплуатации договорных линий со стороны СССР является Транспортное управление международных воздушных линий Аэрофлот, со стороны ГДР - Авиатранспортное [illegible] ГДР [illegible]. (СП СССР,1966, № [illegible]).

/ См. § 205 Правил перевозки.

которой создано несколько территориальных управлений.[1]

До 1966 г. в некоторых союзных республиках существовали не управления, а непосредственно подчиненные МГА СССР отдельные авиагруппы гражданской авиации (например, Молдавская отдельная авиагруппа, Латвийская отдельная авиагруппа, Армянская отдельная авиагруппа и др.). В феврале 1966 г. все отдельные авиагруппы были преобразованы в управления гражданской авиации.[2]

Наконец, в подчинении управлений находятся организации гражданской авиации, составляющие низовое звено. К ним относятся: об"единенные авиационные отряды и об"единенные авиационные эскадрильи, образованные на базе об"единения в одно предприятие летных подразделений ГВФ (летных отрядов и эскадрилий) и аэропортов (в связи с чем за этими предприятиями и закрепилось название "об"единенных"); отдельные авиаотряды и эскадрильи; отдельные аэропорты; заводы и авиаремонтные мастерские [3]; строительно-монтажные управления.

Таким образом, организационное построение гражданской авиации является трехзвенным: Министерство - республиканское

1/ Фактически превратившись в республиканские управления, за исключением РСФСР, эти организации, однако, называются просто управлениями гражданской авиации с добавлением к ним названий той республики (в РСФСР - области, края), на территории которых они осуществляют свою деятельность (напр. Украинское управление гражданской авиации, Северное управление гражданской авиации, Уральское управление гражданской авиации и т.д.).

2/ Приказ МГА СССР № 90 от 15.02.1966 г.

3/ Некоторые заводы ГВФ находятся в непосредственном подчинении МГА СССР.

(в РСФСР - территориальное) управление - низовое производственное предприятие.1/

Из всех названных видов организаций гражданской авиации воздушнотранспортным предприятием - перевозчиком в законодательстве признается только управление (республиканское или территориальное) гражданской авиации. Об этом прямо сказано в § 2 действующих Правил перевозки: "... воздушные перевозки пассажиров, багажа и грузов осуществляются только воздушно-транспортными предприятиями ... по находящимся в их ведении воздушным линиям.

Воздушно-транспортными предприятиями ГУ ГВФ2/ являются территориальные управления и отдельные авиагруппы ГВФ".

Хотя все действия по заключению и исполнению договора воздушной перевозки выполняются об"единенными авиаотрядами и отдельными аэропортами, эти организации в отношениях по перевозке выступают от имени управления гражданской авиации. Следовательно, об"единенные авиаотряды и отдельные аэропорты не являются суб"ектами обязательства по договору перевозки, т.е. не могут признаваться перевозчиком.

1/ В книге "Правовое регулирование деятельности транспорта", изданной в 1965 г., М.Е.Ходунов пишет, что "территориально-транспортным управлениям гражданского воздушного флота подчинены воздушные линии, обслуживаемые хозрасчетными летными отрядами, и аэропорты, кроме тех аэропортов, которые подчинены непосредственно Министерству гражданской авиации". Однако эти данные о структуре ГВФ, сообщенные М.Е.Ходуновым, относятся к началу 30-х г.г. и не соответствуют современному построению органов управления гражданской авиации.

2/ Ныне - МГА СССР.

В условиях развернувшегося сейчас в соответствии с решениями сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС перехода предприятий гражданской авиации на работу по новой системе планирования и экономического стимулирования[1] вопрос о правовом положении управлений и подведомственных им подразделений приобрел большое значение.

Думается, что какие-либо рекомендации по совершенствованию правового положения авиапредприятий невозможны без анализа процесса развития хозяйственного расчета и юридической личности предприятий Гражданского воздушного флота.

В исследованиях советских ученых по проблеме суб"ектов гражданского права убедительно показано, что экономическую основу правосуб"ектности государственных предприятий составляет государственная социалистическая собственность, определенная часть фонда которой передается в оперативное управление госоргана для выполнения определенных государственных задач по организации в своей сфере расширенного социалистического воспроизводства, по выполнению народнохозяйственного плана.[2] "Институт государственного юридического лица, - писал А.В.Венедиктов, - является одной из

1/ С I июля 1966 г. на новую систему планирования и экономического стимулирования в соответствии с Постановлением Совета Министров СССР № 623 от 9 августа 1966 г. переведены Латвийское управление, Ростовский, Одесский и Винницкий об"единенные отряды гражданской авиации. (См. также приказ МГА СССР № 531 от 22 августа 1966 г.); с I апреля 1967 г. на новую систему переведено в целом Украинское управление гражданской авиации.

2/ См. А.В.Венедиктов, Государственная социалистическая собственность, изд. Ан СССР, М.-Л., 1948, стр. 591.

важнейших правовых форм, используемых советским государством для организации управления государственной социалистической собственностью, для правовой организации социалистического производства и обращения".I/

Развитие юридической личности государственных предприятий находится в зависимости от развития социалистической экономики в целом, от укрепления хозрасчета и расширения сферы его применения,2/ от укрепления оперативно-имущественной самостоятельности низовой производственной единицы в процессе развития ее в самостоятельное государственное предприятие - суб"ект права.3/

Эта общая закономерность нашла проявление и в процессе развития юридической личности предприятий гражданской авиации.

Созданное в 1930 г. на базе слияния акционерных обществ воздушных сообщений Всесоюзное об"единение ГВФ (непосредственный предшественник ГУ ГВФ) было в целом хозрасчетным предприятием с правами юридического лица.4/

Главное управление ГВФ, образованное в 1932 г. взамен ВО ГВФ, было уже только органом управления Гражданским

I/ А.В.Венедиктов, О государственных юридических лицах в СССР, "Вестник Ленинградского университета", 1955, № 3, стр.83.

2/ С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права, М., 1950, стр.138,258.

3/ Там же, стр.269.

4/ См.Устав Всесоюзного об"единения Гражданского Воздушного Флота, утвержденный СТО СССР 6 августа 1931 г. (СЗ СССР, 1931, № 59, ст.394).

Воздушным флотом. Управляя подведомственными ему самостоятельными хозрасчетными трестами (транспортной авиации, строительным, авиаремонтным и авиаснабжения), само ГУ ГВФ не являлось хозрасчетной организацией.[1]

Из названных выше хозрасчетных предприятий Аэрофлота для нас представляет интерес трест транспортной авиации, переименованный в 1932 г. при утверждении его устава во Всесоюзное об"единение воздушных сообщений "Трансавиация".

Об"единение "Трансавиация" было самостоятельной хозяйственной организацией и действовало на началах хозяйственного расчета в соответствии с планами и заданиями ГУ ГВФ при СНК СССР. Со дня регистрации об"единению присваивались права юридического лица.

В состав "Трансавиации" входили управления воздушных линий [2] и транспортно-экспедиционные конторы. И управления

1/ См. постановление СНК СССР от 25.02.1932 г. № 209 "Об образовании Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР" (СЗ СССР, 1932, № 15, ст.83), а также Устав Всесоюзного об"единения воздушных сообщений "Трансавиация", утвержденный приказом по ГВФ № 93 от 7 мая 1932 г. (Сб. приказов Главного Управления Гражданского воздушного флота, вып.I, М., 1933, стр.54-58).

2/ Управления воздушных линий были организованы еще в системе Всесоюзного об"единения ГВФ в феврале 1931 г. и сохранились как местные органы ГВФ в период организации Главного Управления ГВФ. В некоторых управлениях, в состав которых входило большое количество воздушных линий и аэропортов, назначались начальники отдельных воздушных линий, выполнявшие чисто технические функции - см. Г.Е.Крылов, Воздушное право, Л., 1933, стр.45-46.

линий, и экспедиционные конторы не состояли на хозрасчете и не являлись юридическими лицами, а действовали по доверенности и от имени "Трансавиации".

В соответствии с решениями XYII с"езда КПСС о перестройке функциональной системы управления в систему управления по производственно-территориальному признаку в 1934 г. была произведена реорганизация управления Гражданским Воздушным флотом.1/ Всесоюзное об"единение "Трансавиация", Всесоюзный трест сельскохозяйственной и лесной авиации при Наркомате земледелия СССР "Сельхозавиация" и его местные управления, трест "Гражданавиастрой" и его местные органы были ликвидированы, а вместо них было организовано 12 территориальных управлений гражданского воздушного флота.2/

На территориальные управления ГВФ, которые действовали на началах хозрасчета и получили права юридического лица, была возложена задача осуществления эксплуатации всех видов гражданской авиации и воздухоплавания.3/

1/ См.Постановление СНК СССР от 19 мая 1934 г. "О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота" (СЗ СССР, 1934 г., № 28, ст.216).

2/ Московское, Северное (Ленинград), Украинское (Киев), Среднеазиатское (Ташкент), Закавказское (Тбилиси), Казахское (Алма-Ата), Азово-Черноморско-Кавказское (Ростов), Волжское (Саратов), Уральское (Свердловск), Западносибирское (Новосибирск), Восточносибирское (Иркутск) и Дальневосточное (Хабаровск).

3/ См.п.10 Положения о ГУ ГВФ при СНК СССР, утвержденного Постановлением СНК СССР от 19 мая 1934 г. (СП СССР 1934, № 28, ст.217-а, 217-б).

В состав территориального управления вошли:

I. Линейные (транспортные) летные отряды, в ведении которых находились одна или несколько воздушных линий с промежуточными аэропортами. Командир летного отряда одновременно являлся и начальником воздушной линии.

2. Летные отряды специального применения гражданской авиации в народном хозяйстве.

3. Центральные узловые аэропорты, подчиненные непосредственно начальнику территориального управления.

4. Ремонтные и подсобные предприятия. I/

Так. в 1935 году завершилось организационное оформление основного в то время звена в системе ГВФ - воздушно-транспортного предприятия в лице территориального управления ГВФ.

Действуя на началах хозрасчета, пользуясь правами юридического лица и обладая другими признаками, свойственными каждому государственному предприятию, воздушно-транспортное предприятие имело в то же время и некоторые особенности. Производственная деятельность воздушно-транспортного предприятия непосредственно осуществлялась низовыми оперативно-хозяйственными единицами (территориально значительно удален-

---

I/ См. Положение о территориальных управлениях гражданского воздушного флота, утв. приказом по ГВФ № 608 от 22 мая 1934 г. (Сб. приказов ГУ ГВФ, вып.4, М., 1935, стр.5), а также Временное положение об эксплуатационных подразделениях тер. управлений ГВФ, утв. приказом по ГВФ № 744 от 29 ноября 1934 г. (там же, стр.59-64).

ными друг от друга летными отрядами и аэропортами), которые не были, в отличие от трестированных предприятий, хозрасчетными единицами, финансировались территориальными управлениями, действовали на основании доверенности, выдаваемой начальником территориального управления. I/

От предприятий других видов транспорта воздушно-транспортные предприятия отличались тем, что, кроме транспортной деятельности, они осуществляли и специальные (сельскохозяйственные, лесохимические, лесопожарные и др.) работы по обслуживанию народного хозяйства, т.е. транспортная деятельность составляла хотя и главную, но не единственную отрасль деятельности воздушнотранспортного предприятия.

Низовые производственные подразделения, входившие в состав территориального управления, представляли собой малочисленные коллективы, имевшие недостаточно развитую производственно-техническую базу, а организационно летные отряды и узловые аэропорты были разобщены. Ни летный отряд, ни узловой аэропорт не давали законченной транспортной продукции. Транспортный процесс в законченном виде (прием груза к перевозке, перемещение, выдача груза) осуществлялся только в рамках территориального управления.

К территориальным управлениям на первых этапах их развития в полной мере применима характеристика, которую дал

I/ См.Временное положение об эксплуатационных подразделениях теруправлений ГВФ, утв.приказом по ГВФ № 744 от 29 ноября 1934 г., опубликованное в сб.приказов по ГВФ, вып.4,М., 1935, стр.59-64.

С.Н.Братусь таким транспортным хозяйственным организациям, как железная дорога и пароходство: они в большей мере, чем промышленный трест, об"единяющий трестированные предприятия, выступали в роли единого госпредприятия. Юридическая личность входящих в состав транспортной организации производственных единиц не достигла той степени развития, на которую поднялось переведенное на полный хозяйственный расчет трестированное предприятие.[1/]

Летные авиаотряды и аэропорты находились на внутреннем хозрасчете с балансом, входившим в баланс управления ГВФ.[2/]

Не обладая той мерой имущественной обособленности, самостоятельности и инициативы, которые в совокупности создают необходимые предпосылки для самостоятельного участия предприятия в гражданском обороте,[3/] летные отряды и аэропорты не могли в то время выступать в качестве суб"ектов гражданского права вообще и в качестве самостоятельного участника обязательства по перевозке в частности.

В процессе быстрого развития Гражданского воздушного флота на базе об..его под"ема социалистической экономики существенные изменения претерпели и воздушнотранспортные предприятия (территориальные управления и отдельные авиа-

---

1/ См.С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права, Москва, 1950, стр.284.

2/ А.А.Штипельман, Правовая регламентация гражданской авиации Союза ССР, М., 1946, стр.18.

3/ С. .Братусь, цит.соч., стр.137.

группы ГВФ), а также входящие в их состав низовые производственные звенья - летные отряды и аэропорты.

Эти изменения в главных чертах сводятся к следующему:

I. В результате технического прогресса в области авиации неузнаваемо изменилось техническое оснащение аэропортов и летных отрядов.

2. В начале 50 г.г. возникла (сначала в опытном порядке) новая организационная форма низового производственного звена - об"единенный с аэропортом авиационный отряд.I/

С об"единением летного отряда с аэропортом в единую воздушно-транспортную организацию коммерческая деятельность аэропортов по приему и отправке пассажиров и грузов соединилась с деятельностью летных отрядов по перемещению пассажиров и грузов в единый законченный процесс производства транспортной продукции.

Это был крупный шаг вперед по пути развития хозрасчетных начал в деятельности низового производственного предприятия, а, следовательно, и его юридической личности. Новая организационная форма, выдержав проверку временем, оказалась весьма удачной и с 1952 г. стала основной в Гражданском Воздушном Флоте.

3. Неизмеримо вырос об"ем работы, выполняемой низовыми производственными предприятиями.

I/ Типовое положение об авиаотряде, об"единенном с аэропортом, было утверждено приказом ГУ ГВФ № 326 от 27 октября 1952 г.

Это видно из следующей таблицы:

Таблица 3

Показатели I/	Пассажирооборот (млн.пасс.км)	Отправлено пассажиров (тыс. человек)	Отправлено грузов (тыс. тн.)	Обработано площадей сельскохозяйств. авиацией (тыс.га)
Весь Аэрофлот в целом в 1940 г.	200	409.6	47.5	913
Одесский об"единенный авиаотряд в 1966 г.	655.1	720.1	16.1	1126.6

Как видно, в 1966 г. Одесский об"единенный авиаотряд выполнил перевозочную работу об"емом в три с лишним раза больше, чем весь Гражданский Воздушный Флот СССР в 1940 году.

4. С развитием технико-экономической базы низовых производственных звеньев Аэрофлота росла и их оперативно-хозяйственная самостоятельность, осуществлялся процесс их имущественного обособления, закончившийся закреплением за летными отрядами и аэропортами основных и оборотных средств, переводом их на самостоятельный баланс и открытием отдельных расчетных счетов. Низовые подразделения Аэрофлота быстро шли к переводу на хозрасчет.

I/ Показатели по Аэрофлоту взяты из "Справочника инженера-экономиста эксплуатационного подразделения Аэрофлота. РИО МГА СССР, М., 1964, стр.107.

Важнейшими вехами в процессе развития хозрасчетных начал в деятельности низовых производственных единиц были:

а/ Принятие в 1960 г. Положения о хозяйственном расчете территориального управления (отдельной авиагруппы) ГВФ, и Указаний об организации хозяйственного расчета в эксплуатационных подразделениях.[1/]

В Положении и*указаниях о хозрасчете было записано, что входящие в состав территориального управления и подчиненные ему в хозяйственном отношении эксплуатационные подразделения (авиагруппы, авиаотряды, об"единенные с аэропортами, аэропорты, авиаотряды и др.) осуществляют свою деятельность также на принципах хозрасчета.

б/ Принятие в 1962 и 1963 г.г. изменений порядка планирования и уточнение системы хозрасчетных плановых показателей и методики определения доходов низовых производственных предприятий ГВФ.[2/]

В результате этих изменений и уточнений значительно улучшилось планирование производственной деятельности эксплуатационных подразделений Аэрофлота, было сокращено количество плановых показателей, укрепился хозяйственный расчет.

1/ Утверждены приказом ГУ ГВФ № 597 от 2 ноября 1960 г.

2/ Изменения системы планирования и хозрасчета были введены приказами по ГУ ГВФ № 660 от 26 ноября 1962 г. и № 615 от 20 сентября 1963 г.
Подробней об этом см. - А.П.Горшков, Финансы гражданской авиации, изд."Транспорт".М.,1966,ст .35-37 и Г.А.Парсегов, Время знаменательных перемен, "Гражд. авиация", 1966, № 2, стр.4.

в/ Введение в 1964 г. Типового положения об об"единенном авиационном отряде Гражданской авиации,[I/] которое закрепило такие сложившиеся на практике важные элементы, характеризующие правосуб"ектность об"единенных авиационных отрядов, как выделение основных и оборотных средств, перевод на самостоятельный баланс, открытие расчетного счета в Госбанке и Стройбанке. Типовым положением определялось, что об"единенный авиаотряд состоит на хозяйственном расчете.

г/ Наконец, важнейшим этапом на пути укрепления и развития хозрасчета стали решения сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС о проведении хозяйственной реформы в области управления, планирования и экономического стимулирования производства в промышленности, строительстве и на транспорте, а также Положение о социалистическом государственном производственном предприятии, утвержденное Постановлением Совета Министров СССР № 731 от 4 октября 1965 г.

Действие Положения о социалистическом государственном производственном предприятии распространено на находящиеся на самостоятельном балансе об"единенные авиаотряды, самостоятельные аэропорты и летные отряды, не входящие в состав об"единенных авиаотрядов, заводы, авиаремонтные мастерские, строительно-монтажные управления и др. производственные пред-

---

I/ Утверждено приказом МГА СССР № 95 от 29 сентября [illegible] г.

приятия гражданской авиации.[1]

Итак, об"единенные авиаотряды превратились в организации, состоящие на хозрасчете, имеющие закрепленные за ними основные и оборотные средства, самостоятельный баланс и расчетный счет в Госбанке и Стройбанке. Совокупность перечисленных тесно связанных свойств, характеризующих об"единенный авиаотряд, свидетельствует о высокой степени имущественной обособленности этой низовой производственной единицы.

Известно, что имущественная обособленность является одним из существенных признаков юридического лица.[2] Как показывает С.Н.Братусь[3], полемизируя с А.В.Венедиктовым и Д.М.Генкиным [4], имущественная обособленность предприятия,

---

1/ Перечень организаций гражданской авиации, на которые распространено действие Положения о соц.гос.произв. предприятии, установлен приказом МГА СССР от 31 декабря 1965 г. № 830.
В дальнейшем при освещении вопросов о правовом положении первичных производственных предприятий Аэрофлота будет упоминаться только об"единенный авиаотряд, так как другие предприятия (состоящие на самостоятельном балансе отдельные аэропорты и об"единенные авиаэскадрильи/ составляют незначительное меньшинство и в обязательстве по перевозке их положение не отличается от положения об"единенного авиаотряда.

2/ См.ст.II Основ гражданского законодательства.

3/ См.С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права,М., 1950 г., стр.135.

4/ Разделявшим взгляд А.В.Венедиктова на то, что решающим признаком юридического лица является его способность самостоятельно выступать во - вне от своего имени в качестве суб"екта имущественных прав и обязанностей. Критику этого взгляда см.С.Н.Братусь,цит.соч., стр.182 и след.

достигшая степени полного хозяйственного расчета, является решающим признаком, экономической предпосылкой для признания госоргана либо общественной организации юридическим лицом.1/

Этот вывод находит подтверждение также и в том, что законодатель в ч.2 ст.II Основ гражданского законодательства указывает на хозрасчет, закрепление основных и оборотных средств и самостоятельный баланс как на признаки, характеризующие ту степень имущественного обособления, которая необходима для признания предприятия и иной хозяйственной организации юридическим лицом.2/

Таким образом, тесная связь хозрасчета и юридической личности социалистических предприятий (при определяющей роли хозрасчета) - несомненна. Как для характеристики правового института юридического лица социалистического предприятия необходима экономическая категория хозяйственного расчета, точно также для определения хозрасчета в экономической литературе используется в качестве одного из признаков правовая

I/ См.С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права.М., 1950, стр.135. Аналогичные выводы формулирует С.Н.Братусь и в позднейшей работе (Научно-практический комментарий к ГК РСФСР, стр.36, автор раздела комментария о лицах - С. Н.Братусь), показывая соподчинение признаков юридического лица. В новейшей юридической литературе таких же по существу взглядов придерживаются и др.авторы,напр. В.А.Рахмилович (см.Сов.гражд.право,т.I.1965,стр.112); М.И.Брагинский (Гражданский кодекс РСФСР, Свердловск, 1965,стр.70).

2/ На это обращает внимание и М.И.Брагинский - см.Гражданский кодекс РСФСР, уч., практ.пособие под ред.проф.О.А. Красавчикова,Свердловск, 1965,с.с.69-70.

категория юридического лица.[1]

По общему правилу, перевод предприятия на полный хозрасчет должен совпадать с предоставлением ему прав юридического лица либо с признанием предприятия фактическим юридическим лицом (последнее, однако, не может не признаваться исключением, отклонением от нормы). По этому поводу С.Н.Братусь писал, что признание какого-либо коллективного образования юридической личностью зависит не от того, будет ли оно официально названо юридическим лицом, а от того, обладает ли оно теми свойствами, которые в своей совокупности делают его самостоятельным участником гражданских правоотношений, т.е. юридическим лицом.[2]

Правильность этого вывода находила подтверждение в практике признания судом и арбитражем т.н. трестированных предприятий фактическими юридическими лицами, несмотря даже на отсутствие уставов либо положений, регламентирующих их деятельность.

Однако применительно к низовым транспортным предприятиям этот вывод может быть принят с оговоркой: транспортное предприятие, обладающее совокупностью признаков, указанных в ст.II Основ гражданского законодательства: (I/ организационным единством, закрепленным в уставе или в положении;

I/ См.Д.Кондрашев, Цена и хозяйственный расчет,М., 1961,стр.84; Н.Спиридонова, Хозяйственный расчет в условиях развернутого строительства коммунизма, "Вопросы экономики",1961, № 6, стр.69-70.

2/ С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права,стр.134.

2/ наличием обособленного имущества; 3/ выступлением в гражданских правоотношениях от своего имени в качестве суб"екта гражданских прав и обязанностей; 4/ самостоятельной имущественной ответственностью) [1] должно признаваться юридическим лицом независимо от официального названия его таковым, однако специальная правоспособность транспортного предприятия может быть ограничена прямым указанием закона даже в сфере его основной производственной деятельности.

Относительно авиапредприятий такой вывод вытекает из сравнительного анализа некоторых норм действующего Типового положения об об"единенном авиаотряде гражданской авиации от 29 сентября 1964 г., Положения о социалистическом государственном производственном предприятии и Правил перевозки.

Так, Типовое положение прямо не называет об"единенный авиаотряд гражданской авиации юридическим лицом. Вместе с тем это же Типовое положение определяет, что об"единенный авиаотряд имеет своим назначением осуществление перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на союзных и местных воздушных линиях и обслуживание народного хозяйства специальными видами применения авиации (пункт I Типового положения), за авиаотрядом закрепляются основные и оборотные средства (пункт I8);

I/ См.Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства под ред.проф.С.Н.Братуся и проф.Е.А.Флейшиц, М., 1962, стр.69.

об"единенный авиаотряд состоит на хозяйственном расчете, имеет свой баланс и расчетный счет в Госбанке и Стройбанке (пункты I9 и 20);

Типовым положением авиаотряд наделяется:

I. правом заключать договоры на выполнение специальных авиационных работ (напр., авиахимических работ в сельском хозяйстве) - (пункт I7 Типового положения), договоры капитального строительства (подпункт I6 пункта 4), договоры поставки (подпункт 2I пункта 4), а также другие договоры, необходимые для производственно-хозяйственной деятельности (подпункт 26, пункта 4);

2. правом пред"являть иски в суд, в ведомственный и государственный арбитраж и обязанностью отвечать по искам к об"единенному авиаотряду (подпункт 27 пункта 4).

В компетенцию командира об"единенного авиаотряда как органа этого предприятия входит представительство от имени об"единенного авиаотряда в местных государственных органах, учреждениях, предприятиях, кооперативных и общественных организациях; распоряжение средствами об"единенного авиаотряда в пределах, установленных законом и Типовым положением; заключение договоров и актов, вытекающих из деятельности об"единенного авиаотряда в пределах утвержденных смет и лимитов; совершение от ИМЕНИ ОБ"ЕДИНЕННОГО АВИАОТРЯДА всех операций в Госбанке и Стройбанке.[I/]

I/ См.подпункты 5,6,8 пункта I3 раздела IУ ("Руководство об"единенным авиаотрядом") Типового положения об об"единенном авиаотряде гражданской авиации.

Таким образом, не вызывает сомнения, что Типовое положение наделяет об"единенный авиаотряд всеми признаками, которые в соответствии со ст.II Основ Гражданского законодательства позволяют признать его юридическим лицом.

Правда, на фоне перечисленных выше и других прав и полномочий, закрепленных за об"единенным авиаотрядом Типовым положением, несколько странно выглядит его 16-й пункт, в котором говорится, что руководство хозяйственной деятельностью об"единенного авиаотряда осуществляется его командиром на основании доверенности, выдаваемой начальником управления.

Но этот пункт противоречит как изложенным выше нормам самого Типового положения, так и ст.II Основ [1] и говорит о непоследовательности МГА СССР, утвердившего Типовое положение. Несмотря на наличие в Типовом положении этого пункта, вряд ли можно сомневаться в том, что оно закрепило участие авиаотряда в гражданском обороте в качестве юридического лица.

Актом признания в законодательном порядке об"единенного авиаотряда юридическим лицом явилось распространение на эти авиапредприятия действия Положения о социалистическом государственном производственном предприятии.

I/ Не следует забывать, что Типовое положение об об"единенном авиаотряде гражданской авиации утверждено в сентябре 1964 г.,т.е. через два с лишним года после введения в действие Основ гражданского законодательства, которые в части 2-й ст.II определили, что юридическими лицами являются государственные предприятия и иные государственные организации, состоящие на хозяйственном расчете, имеющие закрепленные за ними основные и оборотные средства и самостоятельный баланс - к числу именно таких организаций и относится, как видно из содержания изложенных выше пунктов Типового положения, об"единенный авиаотряд гражданской авиации.

Согласно п.2-го этого Положения каждое социалистическое государственное производственное предприятие, а, следовательно, и об"единенный авиаотряд гражданской авиации является юридическим лицом.

Но специфика юридической личности этого авиапредприятия состоит в том, что, выступая от СОБСТВЕННОГО ИМЕНИ в гражданских, административных, трудовых, земельных и т.д.отношениях в качестве самостоятельного, по выражению А.В.Венедиктова, "единого суб"екта советского права",[I/] - в отношениях по перевозке авиаотряд действует от имени Управления гражданской авиации, которое - и только которое ! - считается по действующему законодательству перевозчиком.

Таким образом, непосредственно выполняя перемещение людей и грузов, авиаотряды не признаются суб"ектами обязательства по перевозке.

Сравнивая воздушный транспорт с другими видами транспорта, можно заметить, что правовое положение предприятий воздушного транспорта в обязательствах, возникающих из договора перевозки, нормируется в воздушном законодательстве аналогично законодательству, регулирующему другие отрасли транспорта.

В договоре железнодорожной, морской, внутренневодной перевозки стороной (и, следовательно, суб"ектом обязательства, возникшего из этого договора) выступают не низовые производ-

---

I/ А.В.Венедиктов, О государственных юридических лицах в СССР, "Вестник Ленинградского университета", 1955, № 3, стр.87.

ственные предприятия этих видов транспорта (отделения железных дорог, станции, морские и речные порты, пристани и т.п.), а соответственно железная дорога, морское и речное пароходство, несмотря на то, что перечисленные низовые транспортные предприятия состоят на полном хозрасчете и являются, как это определено ст.2-й Положения о социалистическом производственном предприятии, юридическими лицами. I/

Таким образом, низовые предприятия воздушного транспорта I/, наряду с низовыми производственными предприятиями др.видов транспорта, составляют своеобразную категорию юридических лиц с ограниченной правосубъектностью в области основной их деятельности - перевозок.

Такая особенность в правовом положении перевозчика в литературе по транспортному праву не подвергается критике. Применительно к железнодорожному транспорту Л.Я.Носко об"ясняет специфику нормирования правового положения железнодорожного перевозчика тем, что при существующей системе внутренних

I/ В новейшей литературе по транспортному праву подробней см. об этом: М.Е.Ходунов, указ.соч.,стр.16-17; В.В. Залесский, Договор перевозки (гл.12 учебника Советское Гражданское право,т.2,М.,1965,стр.183); Л.Я.Носко,Правовое положение отделения железной дороги по советскому гражданскому праву, сборник тезисов докладов на научной конференции Харьковского юридического института, Харьков, 1965, стр.82-83.

2/ Указанием МГА СССР № 38/I-5 от 2.09.1966 г.все эксплуатационные подразделения Аэрофлота, на которые распространено действие Положения о социалистическом государственном производственном предприятии (см.Приказ МГА СССР № 830 от 31.12.1965 г.) официально переименованы в предприятия.

расчетов для осуществления хозяйственного расчета отделения дороги (основной линейной хозяйственной единицы железнодорожного транспорта) нет практической необходимости в самостоятельном его участии в гражданском обороте в сфере основной деятельности по перевозке пассажиров и грузов.I/

Эти доводы могут быть, видимо, применены и для об"яснения ограничения правосуб"ектности низовых хозрасчетных предприятий др.видов транспорта (морского и речного).

Но применительно к гражданской авиации следует сделать вывод, что нормы воздушного права, ограничивающие правосуб"ектность низовых авиапредприятий и наделяющие только управления гражданской авиации правами и обязанностями стороны в договоре воздушной перевозки, сейчас, в условиях перехода на новые условия планирования и экономического стимулирования, пришли в противоречие с развитием экономики гражданской авиации. В результате экономического развития имущественная обособленность таких низовых авиапредприятий как об"единенный авиаотряд достигла зрелой своей степени - полного хозяйственного расчета. Это диктует необходимость расширения рамок правосуб"ектности низовых авиапредприятий, на которые распространено действие Положения о социалистическом производственном предприятии.

Особенности хозрасчета в гражданской авиации также как и на других видах транспорта обусловливаются долевым участием

I/ См.Л.Я.Носко, указ.работа,стр.83.

многих авиапредприятий в транспортном процессе.[1] Однако на воздушном транспорте долевое участие различных звеньев имеет определенную специфику, раскрыть которую целесообразней всего на конкретных примерах.

Если, например, пассажир купил билет на полет из Одессы в Ташкент через Баку (т.е. с пересадкой в Баку), то в перевозке этого пассажира принимают участие авиапредприятия трех управлений гражданской авиации: Украинского, Азербайджанского и Узбекского.[2] Возникает вопрос: как распределить доход от такой перевозки между участвующими в перевозке тремя предприятиями ? Ответ на этот вопрос не так прост, как это кажется на первый взгляд. Опыт осуществления хозяйственного расчета в Аэрофлоте показывает, что до сего времени не найден такой метод распределения доходов между воздушно-транспортными предприятиями, который позволял бы, с одной стороны, полностью учитывать трудовые затраты и использование воздушных судов каждого предприятия, с другой стороны, заинтересовывать предприятия Аэрофлота в максимальном

I/ Подробней о хозрасчете в гражданской авиации - см.А.П. Горшков, Финансы гражданской авиации, М., 1966,стр.26 и след., а также Г.А.Парсегов, Финансы и хозяйственный расчет (гл. 17 в книге "Основные вопросы экономики гражданской авиации", М., 1965, стр.323 и след.); его же, Время знаменательных перемен, "Гражданская авиация",1966, № 2, стр.5.

2/ На участке Одесса-Баку перевозка осуществляется на самолете Азербайджанского управления, на участке Баку-Ташкент - на самолете Узбекского управления, договор же оформлен Одесским авиаотрядом, в кассе которого осталась выручка от продажи авиабилета.

использовании и повышении производительности как "своих" так и "чужих" самолетов.

До об"единения в 1963 г. аэропортов и базировавшихся на них летных отрядов в об"единенные авиатранспортные предприятия выручка от перевозок, поступавшая в аэропорты и авиаотряды, перераспределялась в централизованном порядке между подразделениями Аэрофлота по специально установленным расчетным доходным ставкам. В доходы авиаотрядов засчитывались доходы от перевозок, начисленные по доходным расчетным ставкам на каждый тоннокилометр, выполненный на принадлежащих авиаотряду воздушных судах, и доходы от специальных авиационных работ.

В доходы аэропортов, непосредственно подчиненных территориальным управлениям, засчитывались доходы от выручки, начисленные по расчетным ставкам на каждый рубль выручки.

Результат хозрасчетной деятельности определялся в виде разницы между начисленными в указанном выше порядке доходами и расходами подразделений.I/

Тоннокилометраж на собственном парке был главным показателем производственного плана об"единенных и самостоятельных летных отрядов.

Эта система распределения доходов имела серьезные недостатки. Поскольку главный показатель, определяющий по-

---

I/ Эта система была введена в 1961 г. Положением о хозяйственном расчете территориального управления (отдельной авиагруппы) ГВФ, утвержденным приказом ГУ ГВФ № 597 от 2.II.1960 г.

ступление доходов, - налет тоннокилометров на собственном парке - зависил только от работы "своих" самолетов, в аэропортах возникло и широко распространилось деление самолетов на "свои", которые данному аэропорту было выгодно загружать, и "чужие", часто вылетавшие недогруженными при наличии груза, который приберегался для загрузки "своего" самолета.

Кроме того, выполнение плана по тоннокилометражу в равной степени зависило как от загрузки рейса "туда", так и рейса "обратно". Но, как было показано выше, авиаотряды не могли влиять на загрузку своих самолетов в аэропортах обратного вылета.

Вследствие этого оценка деятельности предприятий Аэрофлота по расчетным доходным ставкам, как правило, искажала фактический трудовой вклад коллектива предприятия в транспортный процесс.

Переход с I января 1963 г. на новую систему планирования деятельности воздушно-транспортных предприятий I/ был приурочен к завершению организационной перестройки в Аэрофлоте - об"единению летных транспортных авиаотрядов с аэропортами. Суть нововведения в планировании заключалась в перенесении центра тяжести на иные плановые показатели - пассажирооборот и участковый тоннокилометраж 2/ и в отказе от расчетных доходных ставок.

I/ См. приказы ГУ ГВФ № 660 от 26/II-1962 г. и № 615 от 20 сентября 1963 г.(опубликованы в Справочнике инженера-экономиста, Редизда Аэрофлота, ,1964,стр.20 и след.).

2/ Определявшийся как результат умножения всей коммерческой загрузки самолета в тоннах на расстояние до первого пункта посадки.

В доходы об"единенных авиаотрядов и самостоятельных аэропортов стала зачисляться вся выручка от перевозок, независимо от того, самолетами каких авиаотрядов они выполняются. Результат деятельности низовых подразделений стал определяться как разница между выручкой и расходами.

Новая система, устранив старые недостатки, также оказалась далекой от совершенства. Главный ее недостаток заключается в отрыве доходов предприятия от его затрат на осуществление перевозок, независимость доходов от степени использования главных средств транспортного производства - воздушных судов и в нарушении принципа эквивалентности трудовых затрат коллектива предприятия и его доходов - одного из главных принципов хозрасчета. В нашем примере с перевозкой пассажиров из Одессы в Баку из выручки за эту перевозку ни Бакинский, ни Ташкентский авиаотряды не получат ни копейки, хотя оба эти предприятия понесут большие расходы в виде амортизационных отчислений от эксплуатации принадлежащих им самолетов, на которых выполняется перевозка, заработной платы экипажам этих самолетов, расходов на текущий ремонт и т.д.

Отрицательным результатом новой системы было появление в Аэрофлоте большого количества планово-убыточных предприятий и возникновение опасной тенденции иждивенчества как следствия заинтересованности предприятия в выполнении перевозок не "своими", а "чужими" самолетами: ведь доходы поступают независимо от того, чей самолет выполнил перевозку, сокращение же налета на собственных воздушных судах проводит к

сокращению расходов по эксплуатации закрепленного за предприятием самолето-моторного парка.

При проведении в Аэрофлоте экономической реформы действующая система планирования и учета деятельности авиапредприятий не могла быть, разумеется, взята за основу. Поэтому в гражданской авиации проводятся настойчивые поиски такой системы распределения доходов, при которой было бы возможно соизмерять расходы и доходы предприятий на основе принципа эквивалентности.

Для определения доходов предприятий, переведенных на новую систему планирования и экономического стимулирования, вновь введены расчетные ставки.I/

Анализ хозрасчетных связей предприятий гражданской авиации при осуществлении перевозки позволяет сделать следующие выводы:

I/ Доходы этих предприятий слагаются из:
а/ доходов на покрытие зарплаты летного состава, исчисленных по ставкам на I тоннокилометр, выполненный на самолетах, закрепленных за данным предприятием;
б/ доходов на покрытие расходов по заправке горюче-смазочными материалами всех транспортных самолетов, исчисленных по ставкам на I участковый тоннокилометр (по типам самолетов);
в/ доходов на покрытие остальных расходов подразделения, исчисленных по доходным ставкам на каждый рубль выручки от перевозок.
Доходные ставки определяются и утверждаются вышестоящей организацией с участием эксплуатационного подразделения и не подлежат изменению без согласия предприятия и указания МГА (см.Указания по расчету и определению доходных ставок (для планирования и начисления доходов) по эксплуатационным подразделениям гражданской авиации. утв.МГА СССР 21/3.1966 г. циркуляром № 35-5).
Новая система распределения доходов между предприятиями Аэрофлота распространена с I января 1967 г. на все предприятия гражданской авиации.

I. Наличие в организационной структуре гражданской авиации среднего звена - республиканских (территориальных) управлений - не устраняет тех особенностей хозрасчета, которые обусловливаются долевым участием различных низовых предприятий гражданской авиации в осуществлении процесса перевозки. Сложность хозрасчета в отношениях между низовыми авиапредприятиями проявляется независимо от их принадлежности к тому или иному управлению гражданской авиации, так как каждое низовое авиапредприятие при выполнении перевозки вступает во взаимодействие с десятками предприятий, входящих в состав многих управлений гражданской авиации.I/ Это вызывает необходимость централизованного перераспределения полученных низовыми предприятиями доходов на основе научно обоснованных нормативов длительного действия.

2. Долевое участие воздушно-транспортных предприятий в транспортном процессе и степень решения экономистами задачи совершенствования механизма хозрасчета с учетом долевого участия воздушно-транспортных предприятий в транспортном

I/ Например, по летнему расписанию 1966 г.Одесский аэропорт был связан прямыми рейсами с 53 аэропортами Советского Союза, из которых только 21 аэропорт входил в состав Украинского управления гражданской авиации, а 32 аэропорта входило в состав других управлений.

71 рейса, выполнявшегося из Одессы в другие города страны, только 17 рейсов (в том числе 4 рейса на Измаил и 2 рейса на Херсон протяженностью не более 200 км каждый) выполнялось на самолетах Одесского об"единенного авиаотряда, а 27 наиболее протяженных рейсов (например, Одесса-Владивосток, Одесса-Ташкент, Одесса-Ленинград и др.) выполнялись на самолетах других авиаотрядов, входящих в II управлений гражданской авиации. (Данные получены на основе анализа расписания движения самолетов из Одесского аэропорта, утвержденного на период летней навигации 1966 г.).

процессе не опровергает того очевидного факта, что имущественное обособление низовых предприятий давно (по крайней мере, к началу второй половины 50-х г.г.) достигло уровня полного хозрасчета, осуществление которого имеет уже многолетний положительный опыт.

3. Об"единенный авиаотряд, выполняя перевозку на закрепленном за ним самолете, по маршруту, который часто выходит за пределы территории, обслуживаемой "своим" управлением гражданской авиации, на своем участке создает законченную транспортную продукцию.

4. Наконец, особенности хозрасчета на воздушном транспорте, обусловливаемые долевым участием предприятий гражданской авиации в транспортировке, уравновешиваются системой регрессных исков через ведомственный арбитраж МГА СССР, который рассматривает все имущественные споры между предприятиями, организациями, учреждениями гражданской авиации, за исключением споров между хозорганами, подчиненными одному управлению гражданской авиации. I/

Таким образом, особенности хозрасчета в гражданской авиации не могут препятствовать наделению об"единенных авиаотрядов правами юридического лица во всех отношениях, в том числе и в отношениях, возникающих из договора перевозки.

Интересно, что в практике Госарбитража и в судебной практике часто встречаются случаи признания юридическими

I/ См.п.3 Положения об Арбитраже Министерства гражданской авиации СССР, введенного в действие приказом МГА СССР № 483 от 6 августа 1966 г.

лицами низовых предприятий гражданской авиации (авиаотрядов и аэропортов). Например, в качестве ответчиков по искам, вытекающим из договора перевозки, Госарбитраж при исполкоме Ленгорсовета привлекает Ленинградский аэропорт, Госарбитраж при исполкоме Моссовета - московские аэропорты (Внуково, Быково, Шереметьево, Домодедово), Госарбитраж при исполкоме Харьковского облсовета - Харьковский об"единенный авиаотряд и т.д.[1/]

Некоторыми госарбитражами такая практика обосновывается чисто формальными доводами о том, что указанные подразделения ГВФ имеют собственные претензионные комиссии.

1/ См.напр.,дела № 6044-II 1965 г., № 3122-У 1965 г., № 4757 - УI.1965 г.,№ 4321-У 1965 г., № 8690 -п. 1965 г., № 2678-III,1965 г., № 2023 - п.1966 г. и др.дела Госарбитража при исполкоме Ленгорсовета, в которых в качестве ответчика привлекается даже не Ленинградский об"единенный авиаотряд, а Ленинградский аэропорт, который с 1963 г. вошел в состав об"единенного авиаотряда, не являясь с этого времени самостоятельным предприятием.

Аналогичной практики придерживается Госарбитраж при Новосибирском облисполкоме, который, напр.,по двум делам в качестве соответчика привлек Ленинградский аэропорт (см.дела № 5-207 и № 5-279 1966 г.).

В практике встречаются случаи привлечения арбитражными и судебными органами в качестве ответчика по спорам, возникающим из договора перевозки, авиаотрядов, не имеющих претензионных комиссий. Например,можно указать на дела № 95-н 1963 г. и № 1010 1963 г., рассмотренные Госарбитражем при исполкоме Ивано-Франковского облсовета (УССР). В этих делах ответчиком был привлечен Ивано-Франковский аэропорт Украинского управления гражданской авиации.

Нальчикский городской народный суд Кабардино-Балкарской АССР по иску Аджасова о взыскании ущерба в связи с увечьем, причиненным при перевозке из Брянска в Луганск, привлек в качестве ответчика Луганский аэропорт (Дело, рассмотренное Нальчинским горсудом 5 марта 1964 г.).

Такие доводы были положены, например, в обоснование некоторых решений Госарбитража при исполкоме Киевского облсовета (до 1966 г. - Киевского межобластного госарбитража). Так, по одному из дел, рассмотренных в 1964 г., Госарбитраж обосновал свое определение о прекращении производства по делу в отношении Киевского аэропорта тем, что в связи с ликвидацией с 1.1.1964 г. претензионной комиссии в этом подразделении Аэрофлота, оно лишается права самостоятельно отвечать по искам из договора перевозки.1/

Аналогичное определение было вынесено Киевским Госарбитражем по другому делу в 1966 г. По иску Измаильского ремонтного завода о взыскании штрафа за просрочку доставки груза госарбитраж при Киевском облисполкоме исключил из числа ответчиков Украинское управление ГВФ и направил дело по подведомственности в Госарбитраж при Одесском облисполкоме. В обоснование этого определения был положен следующий довод: так как по сообщению Управления ГВФ в Одесском об"единенном авиаотряде создана самостоятельная претензионная комиссия, дело подлежит рассмотрению в госарбитраже при Одесском Облисполкоме.2/

Представляется, что такая практика некоторых арбитражных и судебных органов не соответствует действующему закону, определяющему правосуб"ектность предприятий гражданской

1/ Дело Киевского Госарбитража № 484/6 1964 г.

2/ Дело Киевского Госарбитража № 1327/4 1966 г.

авиации. Наличие или отсутствие у об"единенного авиаотряда (самостоятельного аэропорта) претензионной комиссии не имеет, конечно, решающего значения для признания его юридическим лицом, так как создание претензионной комиссии должно быть следствием, а не причиной оформления юридической личности предприятия гражданской авиации.

Поэтому правильную оценку подобных решений Госарбитража дал Арбитраж МГА СССР, указав в решении по одному из дел, что Воронежский аэропорт, который был привлечен госарбитражем при Воронежском облисполкоме в качестве ответчика в споре по договору перевозки, является ненадлежащим ответчиком по этому делу. I/

Большой интерес представляет решение Главного арбитра Госарбитража при Совете Министров УССР по спору между Киевским и Одесским госарбитражами по вопросу о подведомственности упомянутого дела по иску Измаильского ремонтного завода к перевозчику о взыскании штрафа за просрочку доставки груза. Госарбитраж при Одесском облисполкоме не согласился с доводами госарбитража при Киевском облисполкоме о том, что спор должен рассматриваться по месту нахождения Одесского авиаотряда, и направил указанное дело Госарбитражу при Совете Министров УССР для решения вопроса о подведомственности.

I/ Дело № 48-65-67 Арбитража МГА СССР.

Главный арбитр в своем решении о подведомственности этого спора указал следующее: "В соответствии со ст.II6 ВК и § 2I7 Правил перевозки иски, вытекающие из договора воздушной перевозки, рассматриваются по месту нахождения воздушно-транспортного предприятия, КАКОВЫМ НА УКРАИНЕ ЯВЛЯЕТСЯ РЕСПУБЛИКАНСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ" (подчеркнуто мной - А.Ф.). Дело было направлено для разрешения по существу в Киевский госарбитраж.I/

Приведенные примеры интересны тем, что они показывают, как в судебной и арбитражной практике отражается необходимость признания правосуб"ектности низовых авиапредприятий гражданской авиации в обязательствах по перевозке.

Здесь напрашивается аналогия с т.н.трестированными предприятиями, которые до введения в действие Основ гражданского законодательства прямо в законе не были названы юридическими лицами,2/ но тем не менее признавались таковыми в судебной и в арбитражной практике.

Однако, в отличие от трестированных промышленных предприятий, чье правовое положение как юридических лиц с полной ясностью определилось с принятием Основ гражданского законо-

---

I/ Дело № I327/4 Госарбитража при Киевском облисполкоме.

2/ Хотя А.В.Венедиктовым высказано мнение, что трестированное предприятие не только фактически, но и формально было признано юридическим лицом еще в I93I году (А.В.Венедиктов, О государственных юридических лицах в СССР, "Вестник Ленинградского университета", I955, № 3,стр.стр. I04-I05).

дательства, противоречие между правовым регламентированием правосуб"ектности об"единенных авиаотрядов и их фактическим положением в производстве транспортной продукции не было снято даже Основами, так как в соответствии с прямым указанием закона (§ 2 Правил перевозки) стороной в договоре перевозки (перевозчиком) признается только управление Гражданской авиации.

Сложилось своеобразное положение: за нарушение договора перевозки об"единенный авиаотряд не может отвечать, так как он не признается перевозчиком, следовательно, не признается суб"ектом обязательства по этому договору - ответственность за ненадлежащее исполнение обязательства по перевозке возлагается на управление гражданской авиации; однако если имущественная ответственность за неисправную перевозку решением арбитража (суда) возложена на управление гражданской авиации - в конечном итоге отвечает все-таки об"единенный авиаотряд, со счета которого управление списывает присужденные клиентам исковые суммы.

Такое искусственное усложнение решения вопроса об ответственности низовых авиатранспортных организаций приводит к нежелательным результатам .

Прежде всего, это отрицательно оказывается на сроках разрешения споров из договора перевозки.

Согласно статье 76 Основ[1]/ до пред"явления к перевозчику иска, вытекающего из договора перевозки, обязательно

I/ Этой ст.Основ соответствует ст.II2 ВК.

обязательное пред"явление ему претензии. Обстоятельства, связанные с претензией, расследуются об"единенным авиаотрядом. Расследование материалов претензий грузовой клиентуры и подготовка заключений по ним нередко занимает продолжительное время, особенно в тех случаях, когда в связи с возникшим спором требуется выяснить какие-либо обстоятельства перевозки груза в аэропортах по маршруту его следования. Окончание проверки материалов претензии должно было бы означать и окончание ее рассмотрения. Но в действительности с этого момента только начинается рассмотрение претензии, которая аэропортом назначения (не имеющего своей претензионной комиссии) направляется в Управление, где и ждет (иногда по несколько месяцев) своей очереди для разрешения по существу.

Во-вторых, это приводит к ухудшению качества разрешения спора вследствие того, что претензии и иски по существу рассматриваются заочно с обоснованием решения претензионной комиссии или арбитража нередко формальными доводами.

Наконец, это создает предпосылку для нарушения имущественных интересов об"единенных авиаотрядов, так как выступление в качестве ответчика по иску к перевозчику территориального управления вместо воздушно-транспортной организации, которая непосредственно выполнила перевозку, выдала грузополучателю или пассажиру коммерческий акт, расследовала претензию заявителя, - лишает эту организацию, т.е. об"единенный авиаотряд, возможности непосредственной защиты в арбитраже или в суде своих интересов, возможности представления всего

арсенала доказательств, исключающих необоснованное возложение на него имущеественной ответственности.

Главным звеном в осуществлении разработанной КПСС хозяйственной реформы является социалистическое производственное предприятие. Основное производственное предприятие в гражданской авиации - это об"единенный авиаотряд, ограничение правосуб"ектности которого в обязательствах по перевозке должно быть устранено.

В самом деле:

I. Об"единенный авиаотряд - это организация, состоящая на полном хозрасчете.

2. Об"единенный авиаотряд - это государственное социалистическое производственное транспортное предприятие, которое силами своего коллектива под руководством вышестоящего органа в соответствии с народнохозяйственным планом, используя закрепленные в его оперативном управлении воздушные суда и другое имущество, осуществляет перевозку пассажиров и грузов, а также и другие специальные авиационные работы.

3. Об"единенный авиаотряд как социалистическое производственное предприятие - это юридическое лицо.

4. Об"единенный авиаотряд обладает всеми указанными в ст.II Основ и в п.2 Положения о социалистическом государственном производственном предприятии признаками, характеризующими его как воздушно-транспортное предприятие.

Из сказанного вытекают следующие выводы:

I. Типовое положение об об"единенном авиаотряде в состав специальной правоспособности этого авиапредприятия

включает осуществление перевозок (см.п.I Положения). Поэтому об"единенный авиаотряд должен быть признан воздушно-транспортным предприятием.

2. Сфера правосуб"ектности об"единенного авиаотряда и других воздушно-транспортных предприятий в гражданских правоотношениях может быть ограничена только пределами его специальной правоспособности.

3. Воздушный кодекс,Правила перевозки пассажиров,багажа и грузов, а также Типовые положения об об"единенном авиаотряде, самостоятельных (не входящих в состав об"единенных авиаотрядов) летном отряде и аэропорте должны четко отразить и закрепить изменения в правовом положении низовых производственных предприятий гражданской авиации.

Это можно было бы сделать двумя способами:

I. Либо прямо в Воздушном кодексе, Правилах перевозки и типовых положениях назвать об"единенные авиаотряды воздушно-транспортными предприятиями. 1/

2. Либо, не перечисляя, какие конкретно подразделения гражданской авиации признаются воздушно-транспортными предприятиями, дать определение его признаков на основе ст.II Основ гражданского законодательства и п.2 Положения о социалистическом государственном производственном предприятии.

I/ Впервые низовые подразделения гражданской авиации, состоящие на самостоятельном балансе, были официально названы, наряду с управлениями гражданской авиации, воздушно-транспортными предприятиями в п.6 "Основных методических указаний по планированию, материальному поощрению и экономическому стимулированию развития предприятия (эксплуатационного подразделения) Министерства гражданской авиации", изданных в виде проекта Планово-экономическим управлением МГА СССР 30 мая I966 г. под № 35-5. Первоначально этот документ, несмотря на то, что он носил название проекта, использовался подразделениями Аэрофлота как исходный материал, содержащий определенные нормативы для расчетов при переходе на новые условия планирования и экономического стимулирования.

Приказом Министра гражданской авиации СССР № 53I от 22 августа I966 г. этому документу была придана сила нормативного акта, так как в п.2 приказа начальникам Украинского, Северо-Кавказского и Латвийского управления, командирам Ростовского, Одесского и Винницкого об"единенных авиаотрядов предписывалось руководствоваться названными выше методическими указаниями от 30 мая I966 г.(Приказ МГА СССР № 53I от 22 августа I966 г. был издан в связи с переводом перечисленных выше об"единенных отрядов и Латвийского управления на новую систему планирования и экономического стимулирования). Однако во "Временных методических указаниях по переводу на новую систему планирования и экономического стимулирования эксплуатационных предприятий гражданской авиации", утвержденных МГА СССР 3 декабря I966г. и согласованных на Междуведомственной комиссии при Госплане СССР I ноября I966 г. (в их основу был положен упомянутый проект "Основных методических указаний" от 30 мая I966 г. № 35-5), текст п.6 был существенно изменен: вместо названия "воздушно-транспортное предприятие" к низовым подразделениям применено неправовое название "эксплуатационное предприятие".

Уточнение нормирования правового положения низовых авиапредприятий в обязательствах по перевозке, несомненно, будет способствовать укреплению договорной дисциплины и хозяйственного расчета в гражданской авиации, повысит ответственность об"единенных авиаотрядов и отдельных аэропортов за выполнение обязательств, возникающих из договора перевозки.

Наконец, признание в законодательном порядке об"единенных авиаотрядов воздушно-транспортными предприятиями создаст более благоприятные возможности для успешного выполнения решений сентябрьского (1965 г.) Пленума ЦК КПСС о проведении хозяйственной реформы в гражданской авиации.

§ 4. Взаимоотношения воздушно-транспортных предприятий, совместно участвующих в перевозке в дальнем сообщении

Преимущества воздушного транспорта наиболее полно выявляются при перевозках на дальние расстояния, поэтому средняя дальность воздушной перевозки весьма высока [1/] и, несмотря на интенсивное развитие сети местных воздушных линий, имеет резко выраженную тенденцию роста. Это обусловливает большой удельный вес перевозок в дальнем сообщении (т.е. с участием двух и более воздушно-транспортных предприятий) в общем об"еме воздушных перевозок.

В связи с этим возникает вопрос о правовом положении транспортных предприятий, которые, непосредственно не заключая

[1/] По данным за 1964 г. средняя дальность воздушной перевозки пассажиров составляет 873 км, груза – 1245 км (Аэрофлот в цифрах, [illegible], 1965, стр.31).

договора перевозки, тем не менее участвуют в его исполнении при перевозках в дальнем сообщении.

В литературе по этому вопросу нет единого мнения. О.С.Иоффе считает, что перевозчик пункта отправления вступает в обязательство по перевозке как от своего имени, так и от имени перевозчика пункта назначения. Промежуточные транспортные предприятия О.С.Иоффе исключает из числа участников обязательства по перевозке. Обязанность исполнения перевозки на своем участке, по мнению О.С.Иоффе, возникает для промежуточных транспортных организаций в силу транспортных уставов (кодексов).I/

По мнению П.Д.Самойловича, сделавшего полезную попытку определить специфику обязательства по перевозке, указанное обязательство относится к числу солидарных, а участвующие в перевозке транспортные организации выступают как соперевозчики.2/

Однако два существенных момента дают основание не согласиться с П.Д.Самойловичем:

I. При нарушении одним из перевозчиков обязательства порядок обращения контрагента с требованиями к перевозчику строго регламентирован транспортными уставами и кодексами,3/

I/ См.О.С.Иоффе,Советское гражданское право (курс лекций), т.2,Л., 1961, стр.280.
Взгляд О.С.Иоффе разделяет и Е.А.Поссе (см.Договоры в социалистическом хозяйстве, изд."О.Л.",М.,1964,стр. 379-380).

2/ П.Д.Самойлович, Договор морской перевозки по Советскому праву, изд."Морской транспорт", М., 1952, стр.133.

3/ Ст.170 УЖД, ст.222 УВВТ,стр.112 ВК.

которые лишают пред"явителя претензии или иска права выбора, установленного ст.I8I ГК РСФСР.[I/]

2. Если солидарное обязательство возникает из договора (в данном случае - из договора перевозки), то, очевидно, при его заключении должно быть ясно выражено волеиз"явление каждого солидарного участника, выступающего на стороне перевозчика. Но, как известно, первоначальный перевозчик заключает договор перевозки, не спрашивая согласия других перевозчиков.

Более правильной является точка зрения, в соответствии с которой все перевозчики, а не только начальный и конечный, являются участниками обязательства по договору перевозки, а транспортная организация пункта отправления заключает договор не только от своего имени и от имени транспортной организации пункта назначения, но и от имени всех других участвующих в перевозке транспортных предприятий.[2/] Договор перевозки, заключенный первоначальным транспортным предприятием, в

I/ Этой статье соответствует ст.I75 ГК УССР.

2/ См.М.А.Тарасов, Договор перевозки, Ростов, I965, стр.95; А.Д.Маковский, гл.9 Научно-практического комментария к Основам гражданского законодательства, М., I962, стр.283; И.Б.Новицкий, Регрессные обязательства между социалистическими хозяйственными организациями, М., I952, стр.I43; М.К.Александров - Дольник, Содержание договора грузовой перевозки, "Советское государство и право", I954, № 4, стр.I03-I04; К.К.Яичков, Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву, М., I958, стр.I26 и след.; О.В.Овчинникова, Гражданско-правовые вопросы перевозки грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте, автореферат диссертации, Кишинев, I965, стр.I0. Более подробный разбор точек зрения, существующих в литературе по этой проблеме, см. Договоры в социалистическом хозяйстве, М., I964, стр.377 и след.
(автор этого раздела Е.А.Поссе).

силу норм транспортных уставов и кодексов создает гражданские права и обязанности и для всех последующих транспортных предприятий, участвующих в исполнении данного договора перевозки. Как правильно заметила О.В.Овчинникова, определяя правовое положение дороги отправления, первоначальный перевозчик является легальным представителем всех последующих перевозчиков.I/

В равной степени эта характеристика применима и к воздушно-транспортному предприятию пункта отправления.

Хотя договор воздушной перевозки заключается с первоначальным воздушно-транспортным предприятием, все последующие воздушно-транспортные предприятия вместе с первоначальным выступают как одна сторона в обязательстве.

Воздушно-транспортное предприятие, заключающее договор перевозки, действует как от своего имени, так и от имени всех последующих перевозчиков, для которых этот договор в полном об"еме порождает все права и обязанности по отношению к клиентуре.

В правильности этих положений нетрудно убедиться, проанализировав различные варианты взаимодействия воздушно-транспортных предприятий при перевозке пассажиров в дальнем сообщении.

Транспортный процесс выходит за рамки того периода, который отмеряется моментами взлета и посадки самолета. При грузовых перевозках процесс транспортировки включает в себя

I/ См.О.В.Овчинникова, указанный автореферат,стр.IO.

приемку груза, его складскую обработку в аэропорту отправления, в аэропортах перевалки и назначения, погрузку и выгрузку груза в самолет и из самолета и, наконец, собственно перевозку груза из одного пункта в другой.

При перевозке пассажиров транспортный процесс включает в себя такие существенные элементы, как оформление договора, регистрация и приемка багажа в аэропорту отправления, выдача багажа в аэропорту назначения.

С учетом этих предварительных замечаний варианты участия различных воздушно-транспортных предприятий в исполнении договора перевозки в прямом дальнем сообщении можно представить следующим образом:

I. Предприятие пункта отправления заключает договор перевозки и выполняет перевозку пассажиров в аэропорт назначения, подведомственный другому воздушно-транспортному предприятию, на "собственном" воздушном судне.

Предприятие пункта назначения производит разгрузку самолета и выдачу багажа пассажирам.

Примером такой перевозки является перевозка из Одессы в Ленинград на самолете Одесского авиаотряда гражданской авиации.

2. Предприятие пункта отправления только заключает договор перевозки и производит все операции по отправке пассажиров на самолете, принадлежащем другому воздушно-транспортному предприятию, которое осуществляет перевозку до подведомственного ему аэропорта назначения.

Именно так распределяется участие Одесского и Бакинского авиаотрядов при перевозке из Одессы в Баку на самолете Бакинского авиаотряда.

3. Перевозка осуществляется на воздушном судне, принадлежащем воздушно-транспортному предприятию, в состав которого не входит ни аэропорт отправления, ни аэропорт назначения. При этом предприятие - владелец воздушного судна, как правило, не занимает "промежуточного" положения.

В таком варианте, например, осуществляются перевозки из Одессы в Краснодар на самолете Бакинского об"единенного авиаотряда Азербайджанского управления Гражданской авиации, или из Одессы в Симферополь на самолете Латвийского управления, которое выполняет рейс Рига-Киев-Одесса-Симферополь-Сочи.

Приведенные примеры показывают, что общепринятое в юридической литературе деление транспортных предприятий, участвующих в перевозке, на предприятия пункта отправления, промежуточные предприятия и предприятия пункта назначения неприменимо к воздушному транспорту, так как взаимоотношения участвующих в перевозке воздушно-транспортных предприятий не укладываются в простую схему последовательности исполнения договора: первоначальное транспортное предприятие - промежуточное транспортное предприятие - конечное транспортное предприятие.

В дальнем воздушном сообщении (прямом или транзитном) транспортный процесс в законченном виде - это результат деятельности всех перевозчиков, участвующих в перевозке, независимо от формы такого участия.

Единство транспортного процесса обуславливает единство всех транспортных предприятий, выступающих как единая сторона в договоре перевозки.I/

Все воздушно-транспортные предприятия, включая и те, которые непосредственно не заключали договора воздушной перевозки, несут в равной степени обязанности по договору. С другой стороны, пассажир обязан исполнить все условия договора перевозки не только в пределах района деятельности первоначального перевозчика, но и при передвижении по воздушным линиям всех последующих перевозчиков без каких-либо устных или письменных формальностей по этому поводу.

В то же время, как будет более подробно показано ниже, пассажир в полном об"еме без всяких из"ятий сохраняет и все свои права по договору перевозки по отношению к любому воздушно-транспортному предприятию, участвующему в перевозке.

В судебной и в арбитражной практике также твердо проводится взгляд на все транспортные предприятия, участвующие

I/ Единство перевозчиков в договоре международной воздушной перевозки подчеркивается в определении термина "перевозчик" в ст.I Правил международных воздушных перевозок: "Перевозчик - воздушно-транспортное предприятие, выдавшее билет, или которое перевозило или должно было перевозить пассажира или багаж, либо предоставило или должно было предоставить какое-либо обслуживание..."

Это обстоятельство, видимо, не было учтено О.С.Иоффе при конструировании положения о том, что только начальное и конечное транспортное предприятие состоят в договорных правоотношениях с клиентурой, так как характер отношений пассажира с транспортным предприятиями полностью опровергает вывод О.С.Иоффе.

в перевозке, как на единого перевозчика.[1]

Таким образом, единственно приемлемой в воздушном праве является точка зрения, в соответствии с которой все участвующие в перевозке транспортные предприятия выступают как единая сторона в обязательстве, возникающем из договора перевозки, который заключается первоначальным перевозчиком как законным представителем всех последующих транспортных предприятий и от их имени.

§ 5. Пассажир как субъект обязательства по договору воздушной перевозки

Контрагентом перевозчика в рассматриваемом договоре воздушной перевозки является пассажир.

Некоторые авторы решение вопроса о признании того или иного лица пассажиром ставят в зависимость от наличия или отсутствия у него билета.[2] Пассажиром, по мнению этих авторов,

---

1/ См.напр., Постановления Пленума и определения коллегии по гражданским делам Верховного Суда СССР, опубликованные в Сборнике Постановлений Пленума и определений коллегий Верховного Суда СССР (второе полугодие 1939 г.), Юриздат, 1941, стр.131-132; Сборник Постановлений Пленума и определений коллегии Верховного Суда СССР за 1941 г., М., 1947, стр.131-136; "Судебная практика Верховного Суда СССР", 1948 г., № 9, стр.23; "Судебная практика Верховного Суда СССР", 1958 г., № 2, стр.39.
Этот же взгляд проводится и в Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 21 февраля 1958 г. "О судебной практике по спорам, вытекающим из перевозки грузов по железнодорожным и водным путям".

2/ См.М.А.Тарасов, Договор перевозки, Ростов, 1965, стр.374; Комментарий к уставу железных дорог СССР под ред.Г.Е.Остановского, изд. "Юридическая литература", М., 1966, стр.193 (автор раздела комментария Е.А.Поссе); Г.А.Букин и М.А. Волков, Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта, изд.Высшего авиационного училища ГВФ, Л., 1964, стр.15.

является лишь то лицо, которое имеет проездной билет.

Но в таком случае возникает вопрос: являются ли пассажирами лица, которые не имеют проездных билетов, но перевозятся с согласия перевозчика (например, дети до пяти лет)? Здесь мнения расходятся. Е.А.Поссе утверждает, что дети в возрасте до 10 лет самостоятельными участниками договора пассажирской перевозки (по железной дороге) не могут быть, за исключением учащихся, которые пользуются железнодорожным транспортом для посещения школы.[1]

Иную позицию занимает М.А.Тарасов: "Дети в возрасте до пяти лет, - пишет он, - проезжающие вместе со взрослыми, не могут причисляться к категории бесплатных пассажиров; они пользуются правами пассажиров. Обязанности, связанные с выполнение договора, несут взрослые, вместе с которыми едут дети, не занимающие спального места. Дети старшего возраста должны иметь отдельный льготный билет. Как те, так и другие дети совершают поездку на основании договора, причем дети до пяти лет - по договору, заключенному взрослыми пассажирами".[2]

Вызывают возражения приведенные Н.И.Гончаровым доводы в обоснование правильного в конечном итоге вывода о признании пассажиром воздушного транспорта малолетнего ребенка, перевозимого на воздушном судне при взрослом пассажире. Н.И.Гончаров пишет, что советское государство, предоставляя право бесплатного проезда ребенку до пяти лет, берет расходы по перевозке этого малолетнего

1/ См.Е.А.Поссе, цит.соч., стр.203.

2/ См.М.А.Тарасов, цит.соч., стр.375-376.

гражданина на себя. "И хотя в этих случаях, - продолжает Н.И. Гончаров , - на ребенка не выдается билет (и, добавим, не взимается проездная плата - А.Ф.), возмездность его перевозки предполагается". I/ Кроме того, замечает далее Н.И.Гончаров, малолетний ребенок, не имеющий билета на проезд, должен считаться пассажиром еще и потому, что он подлежит обязательному страхованию и имеет право на страховое возмещение при несчастном случае, которое согласно указаний законодателя выплачивается только суб"екту договора пассажирской перевозки. 2/

Нетрудно заметить ошибочность довода цитируемого автора о "возмездности" бесплатной перевозки малолетнего ребенка. Здесь Н.И.Гончаров смешивает, видимо, понятия государства,устанавливающего правовой режим перевозки, в том числе и тарифы на перевозку малолетних детей, и госоргана-транспортного предприятия, выступающего в качестве юридического лица суб"ектом гражданского правоотношения по перевозке пассажиров. Авиатранспортное предприятие перевозку детей до пяти лет осуществляет безвозмездно - очевидность этого положения не может вызывать сомнения.

Приводя второй довод, Н.И.Гончаров смешивает причину со следствием, не учитывая того, что малолетний пассажир становится

I/ См.Н.И.Гончаров, Некоторые вопросы правового регулирования перевозок несовершеннолетних пассажиров воздушного транспорта, сборник докладов итоговой научной конференции юридического факультета, изд.Томского университета, Томск, 1965, стр.159.

2/ См.Н.И.Гончаров, там же, стр.160.

участником страхового правоотношения,[I/] при перевозке именно вследствие признания его пассажиром (а не наоборот) независимо от оплаты за проезд, наличия или отсутствия билета.

Спорным в связи с несоответствием законодательству представляется и указанный выше вывод Е.А.Поссе.

Думается, что единственно приемлемым является признание пассажиром воздушного транспорта любого лица (за исключением членов экипажа), которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне с согласия перевозчика.[2/] Пассажиром может быть любой гражданин СССР, а также любой иностранный гражданин, с которым заключен договор перевозки по внутренним воздушным линиям СССР.

По общему правилу, договор воздушной перевозки пассажира является возмездным, так как перевозка осуществляется за плату. Однако из этого правила есть исключения. Мы уже видели, что перевозка малолетних детей в некоторых случаях (если при взрослом пассажире перевозится не более одного ребенка до пяти лет) осуществляется бесплатно.[3/] Бесплатно перевозятся

I/ Н.И.Гончаров допускает неточность, говоря о том, что основанием возникновения такого правоотношения является договор пассажирского страхования. Страхование пассажиров является не добровольным, а обязательным.

2/ Именно такое определение содержится в ст.I Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, введенных в действие приказом ГУ ГВФ № 625 от 24 сентября I963 г. (в дальнейшем именуются "Правила международных перевозок").

3/ См.§ Правил применения тарифов.

также депутаты Верховного Совета СССР,[1] работники гражданской авиации, имеющие определенную выслугу лет, при следовании к месту проведения отпуска и обратно.[2]

§ 6. Форма договора воздушной перевозки пассажира и порядок его заключения

Документом, оформляющим договор воздушной перевозки пассажира, является билет. В билете нет некоторых формальных элементов, свойственных договору как документу, оформляющему сделку (преамбулы, адресов и подписей сторон и т.п.), однако следует подчеркнуть, что билет не только удостоверяет заключение договора перевозки, не только служит доказательством наличия договора и внесения провозной платы,[3] но и оформляет заключение договора пассажирской перевозки.[4]

Разумеется, заключению договора предшествуют устные переговоры пассажира с должностным лицом воздушно-транспортного

1/ Право бесплатного пользования воздушным транспортом на всех внутренних воздушных линиях СССР для депутатов Верховного Совета СССР установлено Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 июня 1966 г.

2/ Приказ ГУ ГВФ № 370 от 8 июля 1960 г.

3/ О таком значении билета говорят Е.А. Боссе ("Комментарий к Уставу железных дорог", стр.193); М.А.Тарасов ("Договор перевозки", Ростов, 1965, стр.327).

4/ В литературе профессором М.В.Гордоном высказано иное мнение: "Договор пассажирской перевозки совершается в устной форме, но удостоверяется выдачей специального документа - билета" (Лекции по советскому гражданскому праву, изд.Харьковского университета, Харьков, 1960, стр.166; Радянське цивільне право, Харьков, 1966, стр.146).

предприятия по поводу условий перевозки. Но как только стороны пришли к соглашению - договор оформляется выдачей билета.

На значение билета, как формы, в которую облекается договор пассажирской перевозки, указывает и то, что в билете фиксируются наиболее важные условия договора: цена билета; дата, время и рейс вылета; маршрут перевозки, сведения о брони мест на самолеты, вылетающие из аэропортов пересадки и т.п.

В отличие от договора перевозки груза, который относится к реальным договорам, договор перевозки пассажира всегда носит консенсуальный характер.[1/] Поэтому он как и всякий консенсуальный договор считается заключенным с того момента, когда между сторонами в требуемой форме достигнуто соглашение по всем существенным условиям [2/] - именно с этого момента у сторон возникают права и обязанности. Но этот момент определяется выдачей билета.

Никакие устные соглашения между перевозчиком и гражданином до выдачи билета не порождают прав и обязанностей по перевозке.

Кроме того, договор пассажирской перевозки - это сделка между государственной транспортной организацией и гражданином. Но в соответствии с законом сделки государственных организаций с гражданами должны совершаться в письменной форме, за

1/ О.С.Иоффе, Советское гражданское право (курс лекций),т.2, Л., 1961, стр.325.

2/ Ст.34 Основ,ст.153 ГК УССР и соотв.ст.ст.ГК др.союзных республик.

исключением сделок, исполняемых при самом их совершении, и иных сделок по специальному указанию закона.[1]

Выдача пассажиру авиабилета обычно не совпадает по времени с началом перевозки, так как билеты продаются агентствами перевозчика за несколько дней до вылета.

Признание договора перевозки заключенным в момент выдачи билета пассажиру имеет большое практическое значение: с этого момента возникает обязанность перевозчика обеспечить подачу самолета для выполнения воздушного рейса, на который продан билет, и право пассажира на полет в такое время и таким рейсом, как это указано в билете.

С целью придания определенности правоотношениям, возникающим из договора перевозки, в Правилах перевозки указывается, что пассажирский билет действителен только на тот самолет и тот рейс, который в нем указан.[2]

Правила перевозки, действующие на воздушном транспорте, допускают проезд детей в возрасте 12 лет и старше без сопровождения взрослых.[3]

В связи с этим возникает вопрос: может ли несовершеннолетний (в возрасте от 15 до 18 лет) и малолетний (в возрасте от 12 до 15 лет) самостоятельно заключить договор перевозки без

1/ Ст.44 ГК УССР и соотв.ст.ГК др.союзных республик.

2/ § 21 Правил перевозки.

3/ М.А.Тарасов допускает неточность, говоря, что без сопровождения взрослых на воздушном транспорте могут перевозиться дети в возрасте 10 лет и старше (см. цит.соч., стр.376).

согласия своих представителей (родителей, попечителей, опекунов)? Такой вопрос, в частности, ставит М.А.Тарасов, правильно при этом указывая, что действующее транспортное законодательство не дает на этот вопрос ответа.[1] Здесь же А.М.Тарасов обосновывает свое предложение расширить дееспособность юношей и девушек старше 15 лет, разрешив им самостоятельное приобретение проездных билетов и совершение поездки.

Значительно дальше М.А.Тарасова идет Н.И.Гончаров, который делает весьма спорный вывод: "Предоставление самостоятельного проезда этим несовершеннолетним... есть прямо выраженное в правовой норме согласие транспортной организации заключить договор пассажирской перевозки непосредственно с несовершеннолетним гражданином, достигшим 10 (12) лет без обязательного представления согласия его законных представителей".[2]

Аналогичный вывод делает применительно к железнодорожному праву и Е.А.Поссе: "Право на заключение договора пассажирской перевозки, а следовательно, на проезд в поездах несовершеннолетних в возрасте старше 10 лет без сопровождения взрослых основывается на общих нормах гражданского права, допускающих заключение в быту мелких сделок с несовершеннолет-

---

1/ См.М.А.Тарасов, указ.соч., стр.376-377.

2/ См.Н.И.Гончаров, Некоторые вопросы правового регулирования перевозок несовершеннолетних пассажиров воздушного транспорта, Доклады научной конференции юридического факультета Томского университета, Томск, 1965, стр.167.

ними без разрешения на это родителей,усиновителей, опекунов и попечителей".I/

Вопрос о возможности несовершеннолетних самостоятельно приобретать проездные билеты имеет большое практическое значение, поэтому очень важно правильно ориентировать по этому вопросу транспортные организации и судебную практику.

Суб"ектом обязательства по перевозке (пассажиром) может быть любой гражданин, в т.ч. и полностью недееспособное лицо. Однако право быть пассажиром нельзя смешивать с условиями возникновения этого права. Иными словами, при рассмотрении этого вопроса следует четко различать понятия правоспособности и дееспособности. Право быть пассажиром любого вида транспорта входит в содержание правоспособности гражданина СССР. Но не все лица могут своими собственными действиями обеспечивать возникновение конкретного права быть пассажиром.

Абстрактная возможность совершить поездку может превратиться в конкретные права и обязанности пассажира только путем совершения сделки, т.е. заключения договора перевозки.

Можно ли договор воздушной перевозки относить к мелким бытовым сделкам, как это делает Е.А.Поссе? Очевидно, нельзя. Действия, существеннейшим образом меняющие пространственное положение лица; действия, в результате которых лицо несовершеннолетнее и даже малолетнее может оказаться вне семьи, вне надзора родителей и воспитательных учреждений, без средств

I/ См.Комментарий к Уставу железных дорог СССР, М., 1966 г.,стр.203.

к существованию - такие действия должны совершаться лицом, обладающим достаточно зрелой волей.

Практика работы аэропортов гражданской авиации знает немало случаев, когда в поисках "приключений" 12-15 летние мальчишки без согласия и ведома родителей отправлялись в далекие воздушные путешествия и оказывались вдали от дома в тяжелейшем положении, становились легкой добычей преступников и т.д.

Основы гражданского законодательства и гражданские кодексы союзных республик четко в императивных нормах определяют пределы дееспособности несовершеннолетних лиц. Перечень действий, которые могут совершаться самостоятельно несовершеннолетними без согласия своих родителей (усыновителей) или попечителей, установлен законом 1/ и распространительному толкованию не подлежит.

На первый взгляд может показаться, что нормы воздушного законодательства, разрешающие детям старше 12 лет пользоваться самолетом без сопровождения взрослых, являются нормами, чуть ли не расширяющими установленные общими нормами гражданского права пределы дееспособности несовершеннолетних. Именно такой вывод сделал, как это видно из приведенной выше цитаты,

---

1/ См.ст.ст.13 и 14 ГК УССР и РСФСР и соответствующие статьи ГК других союзных республик; Указ Президиума Верховного Совета СССР от 13 декабря 1956 г., устанавливающий право подростков с 15 лет вступать в трудовые договоры; ст.7 Примерного Устава сельскохозяйственной артели и соответствующие статьи уставов других кооперат.организаций, устанавливающие право вступать в кооперативы с 16 лет.

Н.И.Гончаров. Еще более категорично высказываются по этому вопросу Г.А.Букин и М.М.Волков: "пассажирские билеты выдаются гражданам, достигшим 12 лет (разрядка моя - А.Ф.) в любом направлении по указателям маршрутов при условии внесения наличных денег или документов, дающих право на приобретение билетов по безналичному расчету..." 1/

Приведенные выводы являются, на наш взгляд, ошибочными, что обусловливается, видимо, недостаточно четкими различием понятий правоспособности и дееспособности при исследовании процесса возникновения прав и обязанностей пассажира.

Формулируя правило о том, что дети до 12 лет допускаются к перевозке только при взрослых пассажирах, Правила перевозки устанавливают для несовершеннолетних, достигших 12-ти лет, возможность самостоятельно осуществлять права, возникшие из договора перевозки, или, иными словами, устанавливают возможность быть самостоятельным суб"ектом обязательства на стадии его исполнения. Но нигде в воздушном законодательстве (как и в транспортном законодательстве вообще, как правильно отмечает М.А.Тарасов) не определяется, что заключить договор воздушной перевозки может самостоятельно малолетний в возрасте до 15 лет. Значит, заключение договора перевозки подпадает под действие общих норм о дееспособности несовершеннолетних:

1/ См.Г.А.Букин, М.М.Волков, Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта, изд.Ленингр.высшего авиац.училища ГВФ, 1961, стр.22.

за несовершеннолетних, не достигших пятнадцати лет, сделки совершают от их имени родители (усыновители) или опекун.[1] Исключением является совершение малолетними самостоятельно сделок для проезда внутригородскими видами транспорта (трамвай, троллейбус, автобус) и поездами пригородного сообщения.[2]

Несовершеннолетние в возрасте от 15 до 18 лет обладают ограниченной правоспособностью. Они вправе совершать сделки с согласия своих родителей (усыновителей) или попечителей, закон вместе с тем предоставляет им право самостоятельно распоряжаться своим заработком.[3]

Отсюда следуют такие практические выводы:

I. Аэропорты и их агенства не могут продавать авиабилеты полностью недееспособным лицам (в том числе несовершеннолетним в возрасте до 15 лет). Договор воздушной перевозки от имени полностью недееспособного может быть заключен только его законным представителем (родителем, усыновителем, опекуном). Если будет установлено, что агент перевозчика продал билет малолетнему, то такая сделка по требованию законного представителя малолетнего должна признаваться ничтожной

1/ Ст.14 ГК РСФСР и УССР и соответствующие статьи ГК других союзных республик.

2/ На это исключение правильно указывают Е.А.Поссе.цит.соч., стр.203; Л.Г. Кузнецова (Гражданский кодекс РСФСР, пособие под ред.проф.О.А.Красавчикова, Свердловск, 1965, стр.57).

3/ См.ст.13 ГК РСФСР и УССР и соответствующие статьи ГК других союзных республик.

с последствиями по статье 51 ГК РСФСР и УССР и соответствующим статьям ГК других союзных республик.

Применительно к транспортным правоотношениям эти последствия, как нам представляется, должны проявиться в следующих вариантах:

а/ При требовании законного представителя малолетнего о расторжении заключенного малолетним договора перевозки до ее начала воздушно-транспортное предприятие обязано возвратить полностью всю сумму, уплаченную при покупке билета, независимо от времени отказа от билета, но в пределах установленных для перерасчетов сроков. Штрафные санкции, установленные за несвоевременный отказ от полета, в данном случае применяться не могут.

б/ При требовании законного представителя о признании договора перевозки недействительным, когда договор уже частично или полностью перевозчиком исполнен, воздушно-транспортное предприятие места совершения сделки обязано не только возвратить стоимость билета полностью, но и возместить другой стороне расходы, связанные с перевозкой малолетнего в пункт первоначального отправления по билету.

Несовершеннолетние в возрасте от 15 до 18 лет могут самостоятельно заключить договор перевозки, купив авиабилет на заработанные ими самими деньги. Однако договор, заключенный такими подростками без согласия и без последующего одобрения 1/ родителей (усыновителей) или попечителей,

---

1/ Как правильно замечает С.Н.Братусь, такое одобрение имеет обратную силу (См.научно-практический комментарий к ГК РСФСР, М., 1966,стр.29).

является сделкой оспоримой.

При современном массовом об"еме пассажирских воздушных перевозок, в агентствах перевозчика ежедневно заключается масса сделок по продаже билетов, что исключает практическую возможность проверки по документам возраста несовершеннолетних и выяснения всех обстоятельств, связанных с покупкой подростком билета. Думается, что в таких случаях следует исходить из презумпции согласия родителей (попечителей) несовершеннолетних на заключение договора перевозки. Однако, если впоследствии будет установлено, что сделка, совершенная несовершеннолетним без согласия и последующего одобрения его родителей (попечителей), противоречит интересам несовершеннолетнего, то в таком случае сделка, даже если она совершена несовершеннолетним в порядке реализации права самостоятельного распоряжения заработной платой, по иску родителей (попечителей) несовершеннолетнего, может быть расторгнута с последствиями, предусмотренными ст.51 ГК УССР.

С учетом защиты интересов несовершеннолетних указанные выше моменты проблемы суб"ектного состава обязательства по воздушной перевозке должны найти отражение в законодательстве о воздушных перевозках.

х х х

Авиационный билет, в отличие от билетов на др.видах транспорта, содержит имя его приобретателя, т.е. является именным документом. Правила перевозки запрещают пассажиру передачу

билета др.лицу под страхом признания такой сделки недействительной с весьма суровыми последствиями: в случае установления факта передачи билет отбирается, аннулируется, и стоимость его не возвращается.[1/]

Нетрудно заметить, что сделка по передаче пассажиром билета другому лицу по своим конфискационным для участников этой сделки последствиям приравнивается к сделкам, совершенным с целью, заведомо противной интересам социалистического государства и общества.[2/]

Думается, что за передачу билета до начала перевозки указанная норма устанавливает ответственность, несоразмерную со степенью опасности данного правонарушения.

Не подлежит сомнению, что нельзя исключить из Правил перевозки норму, запрещающую передачу билета пассажиром другому лицу без согласия перевозчика и без соответствующего переоформления перевозочных документов. Сделка между пассажиром и третьим лицом, заключенная в нарушений этой нормы, является сделкой, не соответствующей требованиям закона (ст. 48 ГК РСФСР и ст.48 УССР) и должна влечь за собой последствия, предусмотренные ст.48 ГК, т.е. расторжение договора перевозки (в случае последующего неодобрения перевозчиком передачи

1/ См. § 21 Правил перевозки.

2/ См.ч.6 ст.14 Основ гражданского законодательства, который соответствует ст.49 ГК РСФСР и ГК УССР. Надо полагать, что неблагоприятные последствия такой сделки должен нести пассажир, передавший билет другому лицу, которое может потребовать от пассажира возврата уплаченной за билет суммы, если билет был переуступлен пассажиром возмездно.

билета), но с возвратом его стоимости, если при этом не причинен убыток перевозчику.

Случаи, когда перевозчик получает право не одобрить передачи билета и аннулировать его, следует ограничить специальным перечнем (напр., передача билета лицу, которое по показаниям медицинского характера не подлежит воздушной перевозке, либо лицу в нетрезвом состоянии, несовершеннолетнему без согласия родителей (законных представителей) и т.д.).

Следует сказать, что сейчас, когда количество авиапассажиров исчисляется десятками миллионов в год, когда в отдельные дни летней навигации самолетами Аэрофлота ежедневно перевозится около четверти миллиона человек, именная форма авиационного билета стала анахронизмом и не соответствует ни требованиям экономики I/, ни уровню развития техники гражданской авиации.

Поэтому заслуживают одобрения многочисленные предложения практических работников Аэрофлота об отказе от именной формы авиационного билета.

В связи с определением понятия и значения билета теоретический и практический интерес представляет вопрос о возможности признания железнодорожного, пароходного, автобусного билета документом на пред"явителя, так как на всех видах транспорта, кроме воздушного, применяются билеты без указания имени приобретателя.

I/ Поименный учет пассажиров и указание их фамилий не только в билетах, но и в др.формах перевозочной документации заметно препятствует повышению производительности труда, внедрению автоматики в продаже билетов, сокращению очередей в период "пик" пассажирских перевозок.

В транспортном законодательстве [1] и в юридической литературе [2] такая возможность полностью отвергается.

Однако целесообразность такого решения вызывает большие сомнения.

В самом деле, сформулированное в транспортном законодательстве правило о запрещении передачи пассажиром безыменного билета другому лицу, сводится к декларации, так как у перевозчика отсутствуют какие-либо реальные возможности не только воспрепятствовать передаче билета, но даже обнаружить такую передачу, если она произошла до начала перевозки.

Транспортные предприятия проявляют к личности пассажира, как правило, полное безразличие, которое выражается на практике в том, что предприятия всех видов транспорта без каких-либо ограничений допускают приобретение билетов любым гражданам на имя любого другого лица, не требуя пред"явления полномочий на такое представительство.

Более того, если передача пассажиром безыменного билета другому лицу произошла до начала перевозки, перевозчик безоговорочно признает фактического владельца безыменного билета пассажиром, хотя он и не заключал договора перевозки с транспортным предприятием, а купил билет "с рук".

1/ См., например, § 19 Правил перевозок пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (тарифное руководство № 5), запрещающий перепродажу проездных билетов.

2/ См.Тарасов М.А. Договор перевозки, Ростов, 1965, стр. 379-380; Е.А.Поссе, цит.соч., стр.194.

Даже на воздушном транспорте, где сейчас пока применяется именная форма билета, перевозчик не проверяет, за некоторым исключением, личность пассажира.

В воздушном праве, содержащем норму об именной форме билета, нет других норм, которые устанавливали бы обязанность перевозчика проверять документы, удостоверяющие личность пассажира, за исключением перевозок:

а/ по бесплатным билетам работников Аэрофлота и депутатов Верховного Совета СССР;

б/ по льготным билетам, выдаваемым определенным категориям пассажиров;

в/ при продаже билетов в запретные или пограничные зоны.

Таким образом, до начала перевозки билеты безымянной формы фактически являются документами на пред"явителя и могут передаваться другим лицам, причем, с передачей билета одновременно происходит передача новому владельцу билета всех прав и обязанностей по отношению к перевозчику.I/

В практике работы аэропортов имеет большое значение и вызывает большой интерес вопрос о последствиях утраты билет

I/ К выводу о пред"явительском характере билета до начала перевозки приходит, по су"и дела, и О.С.Иоффе: "На всех видах транспорта, кроме воздушного, билеты выдаются без указания имени приобретателя. Но отсюда не следует, что проездной билет тем самым становится пред"явительским документом без каких бы то ни было ограничений (здесь и далее подчеркнуто мной - А.Ф.). Ибо передача билетов в пути другим лицам запрещена под страхом признания их недействительными. Пассажирам воздушного транспорта выдаются именные билеты, и потому они утрачивают силу даже в случае их передачи до начала рейса" (О.С.Иоффе, курс лекций, т.2, Л., 1961, стр.327).

Авиабилет - это не только юридический документ, который удостоверяет заключение договора перевозки и определяет его основные условия, но и расчетно-кассовый документ, так как он содержит расчет оплаты за перевозку и служит доказательством внесения пассажиром в кассу воздушно-транспортного предприятия провозной платы.

Следует заметить, что многие пассажиры видят в билете только эту последнюю сторону, не подозревая о том, что билет - это в то же время и письменная форма, в которую облекается договор перевозки. Такой односторонний взгляд некоторых пассажиров, порождая недооценку билета, часто приводит к утере этого документа.

Утрата билета ставит пассажира в трудное положение при возникновении неисправности в процессе уже начавшейся перевозки, так как претензионное заявление, поданное пассажиром в связи с неисправностью при перевозке без приложения авиабилета, оставляется перевозчиком без рассмотрения.I/

В еще более трудное положение попадает пассажир в случае утраты билета до начала перевозки.

До 1964 г. правовое положение авиапассажира, утратившего билет до начала перевозки, в законодательном порядке вообще не регулировалось. В практике же работы аэропортов вопрос о признании за пассажирами прав стороны в договоре перевозки в случае его утраты решался неодинаково. Поэтому вывод

I/ См.§ 209 и 2II Правил перевозки. В этом проявляется легитимирующее значение билета.

О.С.Иоффе о том, что билет, приобретенный для воздушной перевозки, может быть восстановлен в случае его утраты, 1/ не основывался на законодательстве и далеко не во всех случаях соответствовал практике.

В некоторых аэропортах после проверки факта приобретения билета и действительности заключения договора перевозки пассажир допускался к полету без повторного взимания провозной платы и без выдачи нового билета. 2/

В других аэропортах за пассажиром признавалось только право на место в самолете, а к полету пассажир допускался только после приобретения нового билета с повторной, следовательно, оплатой за перевозку. В обоснование такой практики приводились доводы о том, что билет - это расчетно-кассовый ("денежный") документ, по которому производится не только перевозка, но и возврат провозной платы, если перевозка полностью или частично не состоялась. Поэтому утрата пассажиром билета создает возможность для незаконного и недобросовестного держателя этого документа не только самому использовать его для полета 3/, но и возмездно переуступить его другому лицу либо получить от перевозчика в определенных случаях в порядке возврата провозную плату. Следовательно, заявляли сторонники такой практики, восстановление утраченного билета может повлечь причинение перевозчику убытков.

1/ См.О.С.Иоффе, Советское гражданское право(курс лекций), т.I, изд.Ленинградского университета, 1961,стр.327.

2/ Такой практики, в частности, придерживался и Одесский аэропорт Украинского управления гражданской авиации.

3/ Как уже указывалось выше, сличение авиабилета с документами, удостоверяющими личность его владельца, перевозчик, как правило, не производит.

Случаи утраты пассажирами авиабилетов до начала перевозки встречаются очень часто, поэтому надлежащее правовое регулирование последствий утраты билета имеет большое практическое значение.

В нормативном порядке впервые этот вопрос был урегулирован с принятием изменений и дополнений Правил применения тарифов в марте I964 г. I/ В ч.3 § 68 этого нормативного акта установлено следующее императивное правило: "При утрате билета пассажир к посадке в самолет не допускается, стоимость утраченного билета не возвращается, дубликат не выдается и претензии не принимаются. Письменные справки о подтверждении продажи авиабилетов не выдаются".

Представляется, что установление в Правилах применения тарифов таких карательных последствий утраты авиабилета противоречит содержанию обязательства, возникающего из договора перевозки.

В самом деле, авиабилет, как уже отмечено выше, - это именной документ, использование которого незаконным держателем для возврата провозной платы без подделки невозможно, так как при возврате денег производится сверка фамилии пассажира в билете по документам, удостоверяющим его личность.

В момент заключения договора перевозки при выдаче пасса-

I/ См.Приказ ГУ ГВФ № I87 от I3 марта I964 г. "Об изменении и дополнении Правил применения тарифов".

жиру авиабилета, перевозчик оставляет себе его копию.[1] Копия авиабилета - а в ней также, как и в билете, указана фамилия пассажира - с успехом может служить удостоверением наличия договора перевозки и внесения пассажиром провозной платы.

Но поскольку копия билета удостоверяет, что данный пассажир исполнил свою основную обязанность по договору - внесение провозной платы - вправе ли перевозчик уклониться от исполнения встречной обязанности по перевозке пассажира?

Думается, что непризнание перевозчиком права пассажира на доставку его в пункт назначения в случае утраты им авиабилета, пока билет имеет именную форму, является возложением на пассажира имущественной ответственности, не основанной ни на общих нормах гражданского права, на нормах Воздушного кодекса.

Поэтому в Правила перевозки следовало бы ввести норму, обязывающую перевозчика признавать в полном об"еме все права пассажира по договору воздушной перевозки, за исключением права на возврат провозной платы при отказе пассажира от полета до начала рейса (это ограничение необходимо, чтобы исключить возможность повторного возврата денег по утраченному, но впоследствии найденному билету).[2]

Восстановление билета наиболее целесообразно было бы производить путем выдачи пассажиру (после, разумеется,

---

1/ См.п.I раздела 6 главы I Инструкции по применению бланковых пассажирских билетов, квитанций разных сборов и платного багажа на воздушном транспорте СССР (Приказ МГА СССР № 299 от 26 апреля 1965 г.). В дальнейшем этот нормативный акт именуется Инструкцией по применению перевозочных документов.

2/ Ср.с.ч.4 § 4 ст.3 Правил международных воздушных перевозок.

проверки по копии билета факта его приобретения данным пассажиром) взамен утраченного билета справки-дубликата.[1]

На других видах транспорта, где не применяется именная форма проездного билета, утрата его до начала перевозки приводит к автоматическому аннулированию всех прав пассажира и возникновению возможности использования этих прав лицом, овладевшим, хотя бы и недобросовестным путем, билетом. Такая возможность появляется в силу действующей на транспорте презумпции: всякий владелец билета является пассажиром.

Прекращение договора перевозки с утратой билета еще раз указывает на пред"явительский характер билета неименной формы. В связи с этим следует заметить, что даже утраченный документ на пред"явителя может быть в установленном в законе порядке восстановлен, если у контрагента лица, утратившего документ на пред"явителя, сохранились другие бесспорные доказательства его выдачи и неиспользования.

Поэтому правильным, на наш взгляд, является предложение М.А.Тарасова о том, что и на других видах транспорта, где не применяется именная форма билета, следует признавать право пассажира на проезд в случае утраты им билета, если пассажир представит достаточные доказательства заключения договора перевозки в данном подвижном составе.[2]

I/ Разумеется, с отказом от именной формы авиабилета восстановление билета в форме выдачи его дубликата окажется невозможным.

2/ См.М.А.Тарасов, цит.соч., стр.381.

Г Л А В А 3

ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ СТОРОН ПО ДОГОВОРУ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА

Договор воздушной перевозки пассажира по содержанию условий, определяющих права и обязанности сторон, имеет следующие характерные особенности:

I. При заключении договора воздушной перевозки пассажира соглашением сторон устанавливается довольно узкий круг условий, определяющих права и обязанности перевозчика и пассажира.

Соглашением сторон, в частности, определяются условия относительно маршрута полета, даты вылета, рейса (а,следовательно, и времени вылета и типа самолета), остановок в пути, рейса и даты вылета из аэропорта пересадки при транзитной перевозке и при перевозке в обратном направлении по билету "обратно", веса перевозимого багажа и ручной клади. Все перечисленные условия вносятся в билет, который об"единен с багажной квитанцией в единый перевозочный документ, называемый "билет и багажная квитанция".[I/]

2. Все другие условия, входящие в содержание договора воздушной перевозки, определяются императивными нормами воздушного законодательства и не могут быть изменены соглашением сторон.

3. В воздушном праве диспозитивные нормы для регулирования правоотношений между перевозчиком и пассажиром не применяются.

I/ См.п.I раздела I главы I Инструкции по применению перевозочных документов (приказ МГА СССР № 299 от 26.04.1965г.)

Права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажира определяются Воздушным кодексом, Правилами перевозки, Правилами применения тарифов, Руководством по бронированию мест для пассажиров на внутренних воздушных линиях Аэрофлота,[1] Инструкцией по применению перевозочных документов, Руководством по багажным перевозкам, инструкциями по применению льготных скидок на перевозки по внутренним воздушным линиям СССР.

В обязательстве, возникающем из договора пассажирской перевозки, корреспондирующие права и обязанности контрагентов по договору находятся в неразрывной связи, в единстве. Права пассажира обусловливают соответствующие этим правам обязанности перевозчика и наоборот. Так, пассажир имеет право требовать доставки его в пункт назначения, но обязан уплатить за перевозку; перевозчик, в свою очередь, обязан перевезти пассажира и его багаж, но имеет право требовать оплаты по установленному тарифу.

§ I. Основные права пассажира.

С основным правом пассажира - правом на перевозку, вытекающим из сформулированной в ст.93 ВК обязанности перевозчика перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения, связаны и другие его права, определенные в Воздушном кодексе и в подзаконных нормативных актах.

В соответствии со статьей 87 Воздушного Кодекса пассажир имеет право:

I/ Введено в действие приказом МГА СССР № 237 от 23.03.1965 г. В дальнейшем именуется Руководством по бронированию (РБ).

I. Бесплатно провозить багаж в пределах установленной нормы от 10 до 30 кг в зависимости от типа самолета и вертолета.

2. Провозить с собой детей бесплатно или на льготных условиях в зависимости от возраста.

3. Бесплатно пользоваться услугами, предоставляемыми пассажирам в аэропортах (комнаты и залы отдыха, комнаты матери и ребенка, место в гостинице при вынужденной задержке воздушного судна в пути и др.).

Пассажир имеет право получить место в самолете того типа, который выполняет согласно опубликованному расписанию указанный в билете воздушный рейс. В случае замены самолета одного типа на другой Правила перевозки предоставляют пассажиру право либо получить вне очереди место в самолете ближайшего из очередных рейсов, либо расторгнуть договор с получением от перевозчика уплаченной за перевозку суммы.

§ 2. Оплата за перевозку.

Ст.83 Воздушного кодекса определяет, что основной обязанностью пассажира по договору перевозки является оплата за перевозку.

Размер платы (цена авиационного билета) устанавливается специальными авиационными тарифами.

Транспортный тариф - это цена транспортной продукции, т.е. цена перемещения пассажиров и грузов. При социалистической системе хозяйства транспортные тарифы, так же как и цены на продукцию других отраслей промышленности и сельского

хозяйства, устанавливаются в плановом порядке. I/

I/ Действующая система тарифов на перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты воздушным транспортом утверждена Госпланом СССР 4 июня 1962 г. и введена в действие с I января 1963 г. (см. приказ ГУ ГВФ № 505 от 8 сентября 1962 г. "О введении с I января 1963 года новой системы тарифов на авиаперевозки работы авиации специального применения и за обслуживание самолетов других ведомств").

В основе системы тарифов на воздушные перевозки пассажиров лежат тарифные ставки, т.е. тарифы за единицу транспортной продукции (пассажирокилометр). При перевозке на расстоянии до 300 км применяется тарифная ставка 3 коп. за I пассажирокилометр. При перевозке свыше 300 км тарифные ставки в зоне более 300 км уменьшаются наполовину. Тарифные расстояния между аэропортами устанавливаются МГА СССР. Тарифные расстояния по зонам и соответствующие им тарифы сведены в таблицу плат на перевозки пассажиров, почты, багажа, посылок и грузов по воздушным линиям (прейскурант Госплана № I2-0I).

В отличие от железнодорожного и водного транспорта, на которых тарифы дифференцируются не только по расстоянию, но и по комфорту (мягкий и купейный вагоны, спальное место обычного вагона; каюты "люкс", I, 2, 3-го классов, палубные места), а также по скорости (скорые и пассажирские поезда, экспрессные, скорые и пассажирские линии на водном транспорте) - на воздушном транспорте дифференциация тарифов происходит только по дальности перевозки и по географическому расположению воздушных линий.

По воздушным линиям между пунктами, не связанными железными дорогами, тарифные ставки увеличены на 70% - это об"ясняется трудностью эксплуатации воздушных линий в бездорожных районах Дальнего Востока и Крайнего Севера и высокой вследствие этого себестоимостью перевозок.

Интересные предложения по увязке системы пассажирских тарифов различных видов транспорта на основе стандартизации оплаты услуг транспорта не только с учетом расстояния перевозки, но и ее качественной стороны (скорости и удобств) содержатся в статьях В. Азара "Скорый, так скорый" ("Экономическая газета", I966, № 20, стр. 33), "Пассажирский тариф (о проблемах ценообразования)", ("Экономическая газета", I966, № 30, стр. 27).

Для сравнения отметим, что капиталистические авиакомпании широко применяют как средство конкурентной борьбы дифференциацию тарифов по комфорту (места "люкс", первого, туристского и экономического классов) и даже по времени суток (ночной сниженный тариф) и дням недели.

Подробней о системе авиатарифов см. Основные вопросы экономики гражданской авиации, стр. 33I и след., а также Экономика гражданской авиации, изд. "Транспорт", М., I965, стр. I37 и след.

В зависимости от возраста пассажиров тарифы подразделяются на полные и детские. Дети в возрасте до I2 лет перевозятся на следующих условиях: при перевозке одного ребенка в возрасте до 5 лет без предоставления ему отдельного места плата не взимается; при каждом взрослом пассажире разрешается перевозить бесплатно только одного ребенка в возрасте до 5 лет. Во всех остальных случаях на каждого ребенка в возрасте до I5 лет оформляется билет с оплатой детского тарифа в размере 50% полного тарифа с предоставлением отдельного места.I/

Характерной особенностью пассажирских перевозок является сезонная неравномерность.2/ С целью ее уменьшения и увеличения перевозок по незагруженным в осенне-зимний период воздушным линиям Министерство гражданской авиации, используя предоставленные ему права по утверждению льготных и сезонных тарифов 3/, в последние годы широко практикует скидку с тарифов некоторым кате-

---

I/ См.§ 4 Правил применения тарифов и п.4 Приказа ГУ ГВФ № 505 от 8 сентября I962 г.

2/ Например, перевозки пассажиров железнодорожным транспортом в августе превышают по пассажирообороту уровень февраля в 2,66 раза. Еще больше сезонная неравномерность на воздушном транспорте: если в феврале выполняется 5% годового об"ема пассажирооборота, то в августе - I4.3%, т.е. об"ем перевозок увеличивается почти в 3 раза. На некоторых курортных авиалиниях (например, Москва-Симферополь, Москва-Сочи и др.) об"ем перевозок в августе больше чем в январе-феврале в I0-20 раз. (По данным Б.М.Парахонского за I962 г. - см. Основные вопросы экономики гражданской авиации, стр.83-85).

3/ См.Постановление СМ СССР № 583 от 30 мая I958 г (СП СССР, I958, № I0, ст.85) и Постановление СМ СССР № I356 от I3 декабря I958 г. (СП СССР, I958, № 20, ст.I55).

горням граждан при полете на газотурбинных самолетах либо с пересадкой с газотурбинного самолета на поршневой и обратно. 1/

Применение сезонных льготных скидок способствует также увеличению эксплуатационных доходов предприятий гражданской авиации. Это можно показать с помощью данных, характеризующих использование пассажирами стимости самолетов, отправленных из Одесского аэропорта (по отчету за 1966 г.).

1/ Скидки, в частности, предоставляется: студентам, аспирантам, учащимся средних специальных учебных заведений и школьникам старше 12 лет - в размере 50%; пассажирам при полете на газотурбинных самолетах группой в 15 и более человек по заявкам туристических и экскурсионных бюро, а также предприятий, учреждений и организаций - в размере 30%; военнослужащим МО, МООП, КГБ - в размере до 60%, туристам, следующим по путевкам Международного бюро молодежного туризма "Спутник" - в размере 25 или 50% (в зависимости от сезона перевозки); подросткам в возрасте 15-17 лет при следовании по путевкам в санаторий, выданным организациями - в размере 50% и т.д. - см.приказы МГА СССР № 595 "О льготных тарифах на перевозки пассажиров в осенне-зимний период по внутренним воздушным линиям гражданской авиации" и № 597 "О введении в действие ежегодных льготных тарифов на перевозку пассажиров по внутренним воздушным линиям гражданской авиации" от 15 сентября 1966 г.

Применение сезонных скидок дает большой экономический эффект. Так, в 1963 г. по воздушным линиям Аэрофлота было перевезено 350 тыс.человек, воспользовавшихся студенческой скидкой, а в 1965 г. - уже около 860 тыс.студентов и учащихся, что позволило снизить коэффициент сезонной неравномерности перевозок на воздушном транспорте (см.В.Азар. Транспорт и сезонность, "Экономическая газета", 1966, № 42, стр.43). Интересно, что на железнодорожном транспорте, где скидки вводились более робко, результат оказался менее успешным - произошло лишь снижение темпов роста коэффициента сезонной неравномерности пассажирских перевозок.

Таблица 4

	Месяцы											
	I	2	3	4	5	6	7	8	9	I0	II	I2
Коэффициент использования пассажировместимости (в %%)	64	70	64	70.2	67.7	66.3	77.9	86	73.4	66.5	7I.2	64

Пояснения к таблице 4

Из таблицы видно, что коэффициент использования пассажировместимости (определяемый процентом занятости пассажирских кресел) повышается в 3 квартале, т.е. в период летних отпусков. Этот период характерен также наивысшей частотой движения самолетов. В осенние, зимние и весенние месяцы уровень занятости пассажирских кресел колеблется в зависимости от напряженности пассажиропотока и количества рейсов на той или иной воздушной линии. Одной из главных задач воздушно-транспортных предприятий в I,2 и 4 кварталах является максимальное удовлетворение спроса на авиаперевозки и поддержание максимально возможной частоты движения самолетов - с тем, однако, условием, чтобы коэффициент использования пассажировместимости не был ниже минимального уровня, необходимого для обеспечения рентабельности рейса. Этот минимальный коэффициент определяется путем несложного расчета. Себестоимость одного часа полета самолета ТУ-I04 составляет 652 руб. Рейс Одесса-Москва на самолете ТУ-I04 занимает I час 45 мин. летного времени. Следовательно, себестоимость этого рейса - II4I руб. Пассажирский тариф Одесса-Москва равен 23 руб. Перевозка 50 пассажиров ($\frac{II4I}{23} = 50$) обеспечивает поступление доходов в размере себестоимости. Значит, 50% использования кресел обеспечивает рентабельность эксплуатации самолета ТУ-I04 на линии Одесса-Москва (в этом примерном расчете учтены также доходы от догрузки самолета грузом и почтой).

Очевидно, что на линиях, на которых при данной частоте движения коэффициент использования пассажировместимости приближается к минимальному, введение льготных тарифов увеличивает доходность линии за счет привлечения новых пассажиров; на линиях же с более высоким коэффициентом использования пассажировместимости применение льготных тарифов дает возможность стабилизировать частоту движения без падения доходности рейсов ниже уровня рентабельности.

В приведенной выше таблице обращает на себя внимание повышение коэффициента использования пассажировместимости в ноябре, феврале и в апреле. Эти "всплески" - наглядное подтверждение эффективности применения льготных скидок: ноябрь-первый полный месяц, в котором применяются все льготные скидки (которые вводятся в действие с I5 октября); февраль - пора студенческих каникул; в апреле - весенние каникулы школьников.

Практика воздушно-транспортных предприятий показывает, что правовое нормирование применения сезонных льготных скидок с тарифов нуждается в улучшении. Сейчас льготные скидки для студентов, школьников, военнослужащих и для групп пассажиров вводятся МГА СССР ежегодно и действуют только один сезон. Причем, издание таких инструкций приурочивается к началу осенне-зимней навигации. Поэтому до получения приказа МГА СССР об утверждении скидок на очередной период зимней навигации (такой приказ издается, как правило, в сентябре-октябре), предприятия не имеют возможности проводить подготовительную информационную и организационную работу по привлечению пассажиров на условиях предоставления льготных скидок, так как неизвестно, какие льготные скидки будут действовать в данном сезоне, на какие категории пассажиров будут они распространяться.

Экономический эффект применения льготных тарифов в Аэрофлоте был бы значительно выше, если бы воздушно-транспортные предприятия руководствовались нормативными актами длительного действия, регулирующими порядок предоставления льготных скидок.[1/]

§ 3. Сроки доставки пассажира

Регулярность движения самолетов по воздушным линиям, время вылета из аэропорта отправления и время прибытия в аэропорт

1/ Таким нормативным актом длительного действия является упомянутый выше приказ МГА СССР № 597 от 15 сентября 1966 г., которым установлены льготные скидки для туристов, следующих по путевкам Бюро международного молодежного туризма "Спутник", для работников гражданской авиации и работников авиаметеорологических станций при аэропортах и в МГА, для групп рабочих и служащих, переезжающих в порядке оргнабора рабочей силы.

назначения определяется расписанием движения самолетов.

Изменение расписания до начала перевозки или нарушение расписания в период, когда перевозка уже началась, обусловливают возникновение определенных прав и обязанностей сторон.

Сейчас воздушное право не определяет иных последствий изменения расписания того или иного рейса, если на этот рейс уже проданы билеты, кроме права пассажира расторгнуть договор и получить оплаченную стоимость билета. Думается, что было бы целесообразным введение в Правила перевозки нормы, обязывающей перевозчика об"являть в таких случаях об изменении расписания всеми доступными ему средствами, в том числе в местной печати, по местному радио, и во всех пунктах, где вывешиваются расписания.

В § I2 Правил перевозки правозглашается, что движение пассажирских самолетов производится точно в соответствии с утвержденным расписанием, которое, таким образом, определяет сроки доставки пассажира в пункт назначения.

Из нормы, сформулированной в § I2 Правил, вытекает обязанность перевозчика начать и закончить рейс в сроки, установленные расписанием. Однако пока еще не только в зимний период, но и летом далеко не каждый рейс Аэрофлота выполняется по расписанию.[I/] Нарушения регулярности движения воздушных судов лишает воздушный транспорт основного его преимущества -

---

I/ В I965 г. регулярность движения самолетов по центральному расписанию (т.е. по линиям союзного значения) составила всего лишь 78.9%. Это означает, что из каждых I00 рейсов 20 рейсов выполнялись с отклонением от расписания.

скорости передвижения и сводит на нет экономический эффект применения средств воздушного передвижения, определяемый в конечном счете экономией общественно-полезного времени. Вот почему в Аэрофлоте сейчас принимаются технические и организационные меры для безусловного соблюдения сроков доставки пассажиров, а проблема регулярности движения воздушных судов превратилась в одну из центральных (наряду с безопасностью полетов) проблем в практической деятельности воздушно-транспортных предприятий.

Несомненно, что и надлежащее правовое регулирование в этой области имеет важнейшее значение для улучшения обслуживания пассажиров Аэрофлота, экономии общественно-полезного времени, дальнейшего развития воздушного транспорта.

Среди причин нарушения регулярности движения воздушных судов основной причиной является невозможность выполнения полета с полной гарантией безопасности в нелетную погоду.

По этой причине в 1965 году в Аэрофлоте было отменено 8903 и задержано 32604 самолетовылетов, что составляет почти 70% всех задержанных и отмененных самолетовылетов.[1/]

По действующему законодательству о воздушных перевозках при задержке вылета воздушного судна из промежуточного аэропорта, а также при несостоявшейся посадке самолета в аэропорту назначения и посадке его в пункте, не предусмотренном расписанием, пассажир имеет право за счет перевозчика пользоваться гостиницей аэропорта либо городской гостиницей и транспортом для проезда в гостиницу.

1/ Из анализа регулярности движения самолетов в 1965 г. (циркуляр МГА СССР № 40/2 - 17 от 14 марта 1966 г.).

Пассажирам-курортникам (по возвращении из санатория или дома отдыха), следующим из начальных курортных аэропортов (Адлер, Кутаиси, Минеральные Воды, Одесса, Рига, Симферополь и Сухуми) и задержанным вылетом по метеорологическим условиям или по вине перевозчика, места для ночлега в гостинице аэропорта также предоставляются бесплатно. I/

Пассажирам многоместных газотурбинных самолетов при задержке воздушного судна в пути в случаях, определенных специальными нормативными актами, издаваемыми МГА СССР, предоставляется питание за счет перевозчика.

Изложенное показывает, что воздушное законодательство устанавливает весьма своеобразные меры специальной ответственности перевозчика за задержку доставки пассажира, не известные другим институтам гражданского права.

Предотвращая расходы пассажира на питание и ночлег в период задержки рейса, эти меры являются специфической формой возмещения или, точней говоря, предотвращения убытков пассажиров, возникающих вследствие просрочки перевозчиком исполнения его обязанностей по договору. При этом следует заметить, что обязанность предотвращения такого рода убытков возникает независимо от вины перевозчика.

Однако сфера применения таких мер ответственности перевозчика ограничивается только случаями задержки воздушного судна после начала полета в пути 2/, а что касается питания,

---

I/ См. § 39 Правил применения тарифов.

2/ За исключением, как уже отмечалось, обязанности перевозчика предоставлять бесплатно ночлег пассажирам-курортникам, задержанным вылетом из некоторых аэропортов курортных городов.

то оно предоставляется пассажирам весьма ограниченного количества особо дальних рейсов.

Думается, что дальнейшее развитие законодательства о воздушных перевозках должно пойти в направлении расширения сферы действия норм, определяющих обязанность перевозчика по обеспечению пассажиров в"натуре" питанием и ночлегом на случай задержки вылета не по вине пассажира из аэропортов пересадки (первый этап), а затем и на случай задержки вылета из начальных аэропортов.[1/]

Целесообразность предлагаемых мер можно обосновать тремя доводами:

Во-первых, обеспечение гостиницей и питанием пассажиров позволит улучшить их обслуживание.

Во-вторых, эти расходы хозрасчетных предприятий воздушного транспорта будут стимулировать повышение регулярности движения воздушных судов.

В-третьих, предлагаемые меры обеспечат не только значительное сокращение количества возвращаемых пассажирами при задержках рейсов билетов [2/], но и вызовут приток на воздушный транспорт дополнительного количества пассажиров, будет

1/ Разумеется, в соответствующих нормативных актах должны быть детально регламентированы условия возникновения обязанности перевозчика предоставлять пассажирам питание и ночлег (длительность задержки, виды рейсов и т.п.).

2/ Возврат билетов при задержках рейсов приносит огромные убытки предприятиям Аэрофлота. Так, только в аэропортах Украинского управления в 1966 г. пассажирами было возвращено 95000 билетов на общую сумму свыше 1 милл.рублей.

способствовать дальнейшему росту популярности воздушного транспорта.

Таким образом, можно предположить, что расширение обязанностей перевозчика по обеспечению пассажиров питанием и гостиницей в случаях задержки движения воздушного судна не только будет способствовать охране интересов граждан, пользующихся воздушным транспортом, но и окажется экономически эффективным, так как расходы предприятий Аэрофлота на указанные виды обслуживания, видимо, окупятся за счет значительного сокращения убытков от возврата пассажирами билетов и получения дополнительных доходов вследствие притока пассажиров.

В законодательстве, регулирующем перевозки по внутренним воздушным линиям, нет норм, устанавливающих обязанность перевозчика возместить другие убытки, кроме расходов на гостиницу и питание, либо ответственность перевозчика в любой другой форме в случае опоздания в доставке пассажира в пункт назначения.

Более того, в § 203 Правил перевозки прямо указывается, что за просрочку доставки пассажиров и багажа воздушно-транспортное предприятие ответственности не несет.

Особенности эксплуатации воздушных судов, обусловливаемые необходимостью обеспечения безопасности полетов, требуют, чтобы воздушно-транспортные предприятия обладали в некоторых случаях правом изменять без согласия другой стороны время вылета, маршрут полета, задерживать и переносить на другой срок либо отменять вовсе выполнение рейсов, если неблагоприят-

ные метеорологические условия либо причины технического порядка создают угрозу безопасности полета, а наступление таких условий воздушно-транспортное предприятие не могло заранее предвидеть и не могло, следовательно, к ним подготовиться и предотвратить.

Видимо, этим можно об"яснить появление в Правилах перевозки нормы, сформулированной в § 203.

Но трудно об"яснить и еще трудней было бы обосновать установление Правилами перевозки безответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира в о в с е х случаях, в том числе и при виновном нарушении расписания. I/

Необеспечение установленных расписанием сроков перевозки пассажиров по неблагоприятным метеорологическим условиям и другим причинам, не зависящим от Аэрофлота, нельзя, разумеется, поставить в вину перевозчику и не должно влечь для него гражданскоправовой ответственности.

I/ Газета "Комсомольская правда" за 24 июня 1966 г. в статье "И это по-внуковски" сообщила, что 11 июня 1966 г. аэропорт Внуково не отправил пять пассажиров рейсом Москва-Вильнюс, причем, все эти пассажиры имели заранее приобретенные на данный рейс билеты. Причина: Литовское управление гражданской авиации, выполняющее данный рейс, выделило самолет с меньшим количеством кресел, чем это предусмотрено центральным расписанием движения самолетов. Воздушно-транспортное предприятие, виновное в нарушении сроков доставки пассажиров, никакой ответственности не понесло. Конкретные же виновники из числа должностных лиц понесли только дисциплинарные наказания.

Но в работе предприятий Аэрофлота еще случаются срывы расписания и по вине перевозчика, например, при возникновении технической неисправности вследствие недоброкачественного ремонта или при повреждении обшивки самолета погрузочными механизмами и т.п.

В таких случаях возложение на перевозчика гражданско-правовой ответственности в форме возмещения произведенных пассажиром (или органи зацией) расходов, вызванных задержкой в доставке, оказывало бы большое профилактическое воздействие как средство предупреждения нарушения регулярности движения воздушных судов и соответствовало бы взятому сентябрьским Пленумом ЦК КПСС курсу на усиление ответственности транспортных организаций за выполнение обязательств перед клиентурой.[1/]

Для сравнения интересно отметить, что Варшавская конвенция 1929 г. предусматривает ответственность воздушного перевозчика за опоздание в доставке пассажиров и багажа. Эта ответственность возникает только при наличии убытков клиента и при вине перевозчика. Предел ответственности перевозчика за опоздание установлен в 125 тысяч золотых французских франков.[2/]

Принцип ответственности предприятий Аэрофлота за опоздание при международной воздушной перевозке пассажира закреплен и в Воздушном кодексе 1961 г., а на основе ВК - и в Правилах

1/ См. Постановление ЦК КПСС и СМ СССР № 729 от 4.10.1965 г. (СП СССР, 1965, № 19-20, ст. 153).

2/ Ст.ст. 19, 20, 21 и 22 Варшавской конвенции 1929 г. Более подробно об ответственности перевозчика за опоздание в доставке см. А.Н. Верещагин, Организационно-правовые основы международных воздушных перевозок, М., 1961, отр. 155 и след.

международных воздушных перевозок.[1]

§ 4. Права и обязанности сторон при прекращении или изменении условий перевозки

Особенностью правового регулирования воздушной перевозки пассажира является специфический порядок изменения и прекращения обязательства, возникшего из договора перевозки.

По общим нормам гражданского законодательства изменение обязательства допускается только по соглашению сторон, если иное не установлено специальным законом, а прекращается обязательство либо исполнением, либо соглашением сторон, либо по другим предусмотренным гражданскими кодексами союзных республик основаниям,[2] но отнюдь не по одностороннему волеизъявлению вне указанных в законе оснований.

В отличие от изложенных общих правил пассажир может изменить условия договора воздушной перевозки либо прекратить его действие (а, следовательно, изменить или прекратить обязательство) односторонним заявлением, акцепт которого является обязательным для перевозчика.

Случаи, когда пассажиру предоставляется право изменения или прекращения действия договора перевозки, а также условия отказа от полета подробно регламентируются Правилами применения тарифов.

1/ См.ст.127 ВК и §§ 1 и 2 ст.16 Правил международных перевозок.

2/ См.ст.ст.228-236 ГПК РСФСР и соответств.ст.ст.ГК других союзных республик.

Последствия отказа пассажира от полета зависят от того, чем вызван такой отказ.

Правила применения тарифов различают два вида отказа от полета:

I. Добровольный отказ, то есть отказ от полета (и,следовательно, прекращение обязательства) по причинам, не зависящим от перевозчика.

2. Вынужденный отказ от полета при отмене и задержке перевозчиком рейсов, а также по другим причинам, не зависящим от пассажира.

Вынужденный отказ от полета и прекращение договора воздушной перевозки производятся в случаях:

I. Отмены или задержки вылета самолета из аэропорта отправления или промежуточного аэропорта.

2. Отказа перевозчика предоставить пассажиру место в самолете того рейса, на который был продан авиабилет.

3. Замены самолета одного типа на другой.

4. Несостоявшегося для транзитного пассажира стыка самолетов в аэропорту пересадки в случае опоздания прилета самолета ко времени вылета из аэропорта пересадки другого самолета, на который пассажиру было забронировано место.

5. Несостоявшейся посадки самолета в аэропорту, посадка в котором предусмотрена расписанием.

6. Вынужденного возврата самолета, не выполнившего рейс, в пункт отправления.

7. Болезни пассажира, удостоверенной надлежащим образом.

Этот перечень оснований, установленный ст.88 ВК и § 40 Правил применения тарифов, является исчерпывающим и распространительному толкованию не подлежит.

Во всех случаях вынужденного отказа от полета в аэропорту начального вылета перевозчик обязан полностью возвратить пассажиру уплаченную за перевозку сумму, а при вынужденном отказе в промежуточном аэропорту - сумму в размере тарифа от аэропорта перерыва рейса до аэропорта назначения.

Других последствий вынужденного отказа для перевозчика, кроме обязанности возвратить пассажиру плату за перевозку, законодатель не предусматривает.

Думается, что обслуживание авиапассажиров при задержках и отменах рейсов значительно улучшилось бы, если бы при вынужденном отказе перевозчику было вменена обязанность обеспечить доставку пассажира в пункт назначения другим видом транспорта с возвратом разницы в тарифах, если при этом поездка не теряет для пассажира смысл вследствие опоздания прибытия в пункт назначения другим видом транспорта и если другим видом транспорта пассажир будет доставлен быстрее, чем воздушным транспортом.

При добровольном отказе от полета в аэропорту отправления, в аэропорту пересадки или в аэропорту обратного вылета по "обратному" билету и возврате билета перевозчику не позднее, чем за 24 часа до отправления самолета, на который выдан билет, пассажиру возвращается полностью оплаченная им стоимость билета.

За отказ от полета позднее, чем за 24 часа, но не менее,

чем за 3 часа до отправления самолета по расписанию, с пассажира удерживается 10% тарифа, а при отказе от полета менее, чем за 3 часа - 25% тарифа.

Если на неиспользованном участке имеются аэропорты пересадок (или заявленных пассажиром остановок в промежуточных аэропортах), то удержания взыскиваются с авиатарифа до первого аэропорта пересадки (остановки) на неиспользованном участке.1/

Пассажир имеет право изменить условия договора о маршруте полета, дате вылета, рейсе, остановках в промежуточных аэропортах. Однако эти изменения возможны только по соглашению с перевозчиком, а заявление о них должно быть сделано не позже, чем за 24 часа до вылета самолета. В противном случае изменение условий договора перевозки влечет взыскание с пассажира штрафа в размере и по правилам, изложенным выше.2/

Наиболее невыгодные имущественные последствия для пассажира наступают в случае добровольного отказа от полета в промежуточном аэропорту: билет теряет силу, и стоимость его за неиспользованный участок пути до аэропорта назначения или до аэропорта пересадки (при полете с пересадкой) не возвращается.3/

1/ § 41 Правил применения тарифов.

2/ См. § 59 Правил применения тарифов. Однако, согласно разъяснению ГУ ГВФ № 22/I-5416 от 25/12-1963 г. при переносе даты вылета на время, ранее указанного в билете, никаких удержаний не производится.

3/ См. § 70 Правил применения тарифов.

Удержание перевозчиком в указанных случаях части провозной платы является взысканием законной исключительной неустойки.

Можно предположить, что место в самолете, от полета на котором отказался пассажир, осталось свободным, т.е. перевозчик не смог продать билет на это место. В таком случае добровольный отказ от полета приводит к возникновению у перевозчика убытков в сумме, равной стоимости возвращенного пассажиром билета. Однако, как мы установили из содержания ст.88 ВК и § 41 Правил применения тарифов, с пассажира взыскивается только неустойка в размере 10% или 25% стоимости возвращенного билета, но не убытки в полном размере. Эта неустойка в таком же размере взыскивается и в том случае, если перевозчик продал билет на освободившееся место другому пассажиру, т.е. вовсе не потерпел убытка.

Таким образом, за несвоевременный отказ от полета взыскивается только штраф независимо от наличия или отсутствия убытков, т.е. исключительная неустойка.

Неустойка, как специальная мера гражданскоправовой ответственности, является способом обеспечения выполнения обязательства. 1/

Какая же обязанность пассажира обеспечивается указанной выше неустойкой ? Видимо, обязанность прибыть в аэропорт к вылету самолета 2/ в установленный срок, а в случае отказа

1/ Ст.186 ГК РСФСР и соотв.ст.ст.ГК других союзных республик.

2/ Штраф в размере 25% тарифа взыскивается и за опоздание на вылет либо к сроку окончания регистрации багажа.

от полета - во время сдать билет. Устанавливая право пассажира на одностороннее прекращение договора, закон в то же время под страхом применения штрафной санкции понуждает пассажира оформить расторжение договора в такой срок до вылета, продолжительность которого позволила бы перевозчику принять меры к реализации освободившегося в самолете места.

Таким образом, штраф за несвоевременный отказ от вылета (опоздание пассажира) установлен законом с целью предупреждения убытков перевозчика. Однако этот штраф взыскивается не только в том случае, когда освободившееся вследствие отказа (опоздания) пассажира место осталось не реализованным перевозчиком ("ушло свободным", как говорят работники воздушного транспорта), но и при продаже билета на освободившееся в самолете место другому пассажиру.

Далее, неустойка за несвоевременный отказ или опоздание взыскивается с пассажира независимо от наличия или отсутствия его вины в опоздании.[1/]

Наконец, характерной особенностью этой неустойки является то, что взыскивается она по распоряжению уполномоченного лица перевозчика в момент возврата пассажиру денег. При возникновения спора окончательное решение принимается начальником аэропорта (агентства Аэрофлота) [2/], т.е. Правилами применения

1/ От обязанности уплатить штраф пассажира освобождает только болезнь, удостоверенная справкой лечебного учреждения.

2/ См.ч.4 § 41 Правил применения тарифов.

тарифов установлен, по сути дела, административный порядок взыскания штрафа за опоздание пассажира.I/

Все ли в изложенных выше нормах, определяющих ответственность пассажира за опоздание, можно принять сейчас безоговорочно?

Тенденцией развития правовых норм, регулирующих воздушные перевозки пассажиров, является создание все более льготного режима пользования трудящимися советской страны воздушным транспортом.

С учетом этой тенденции, а также принимая во внимание значительно возросший уровень организации пассажирских перевозок, их массовость, укрепление экономической базы Аэрофлота, можно было бы предложить изменение в новых Правилах перевозки условий применения штрафа за опоздание пассажира. Думается, что применение указанной санкции следовало бы поставить в зависимость от вины пассажира в несвоевременном возврате билета или опоздании на вылет и в зависимость от убытков перевозчика, вызванных таким опозданием.

Правилами перевозки на пассажира возлагается обязанность соблюдать установленный порядок пользования воздушным транспортом и правила поведения в самолете и в аэропортах.

Пассажир, нарушивший указанные правила и не подчинившийся распоряжению командира воздушного судна (во время пребывания в самолете) или начальника аэропорта, подвергается

I/ Этим об"ясняется отсутствие судебной практики по такого рода спорам.

в соответствии со статьей 141 Воздушного кодекса штрафу в административном порядке.[1]

Однако, кроме административной ответственности, у нарушителя возникает и гражданскоправовая ответственность: перевозчик в таких случаях имеет право расторгнуть договор без возврата провозной платы.[2]

§ 5. Правовое регулирование перевозки багажа и ручной клади пассажиров

1. Определение понятий багажа и ручной клади

В литературе по транспортному праву ведутся споры относительно того, какие личные вещи пассажира называются ручной кладью, чем ручная кладь отличается от багажа.[3]

Применительно к воздушной перевозке личных вещей пассажиров такие споры беспредметны, так как в Правилах перевозки дается четкое определение понятий багажа и ручной клади:

1/ Перечень правонарушений, за которые налагаются штрафы, а также размер штрафов установлены Постановлением Совета Министров СССР № 5 от 2 января 1963 г. "О дальнейшем ограничении применения на железнодорожном, морском и воздушном транспорте штрафов, налагаемых в административном порядке".

2/ § 39 Правил перевозки.

3/ По мнению М.А.Тарасова, ручной кладью правильно считать только те личные вещи, которые предназначены для обслуживания его в пути (М.А.Тарасов, указ.соч.,стр.384-385). М.Е.Ходунов, считая это мнение ошибочным, определяет ручную кладь как вещи, которые допускаются к перевозке под наблюдением самого пассажира (М.Е.Ходунов, указ.соч., стр.130).

"Багажом считаются личные вещи пассажира, сданные им для перевозки воздушно-транспортному предприятию под его ответственность и на которые воздушно-транспортное предприятие выдало багажную квитанцию и отрывной талон номерной багажной бирки.

Ручная кладь означает личные вещи пассажира, которые он провозит в самолете под своим наблюдением и под свою ответственность за их сохранность". 1/

До появления на воздушных линиях газотурбинных самолетов типа ТУ-104, ИЛ-18, АН-10 личные вещи пассажиров перевозились только в качестве ручной клади, так как технические возможности поршневых самолетов не позволяют перевозчику принять личные вещи пассажиров к перевозке на одном с ним самолете под ответственность воздушно-транспортного предприятия: поршневые самолеты не имеют изолированных от пассажиров багажников.

Применение новых типов самолетов выдвинуло проблему правильного размещения в самолете пассажиров, багажа и др. загрузки относительно центра тяжести самолета (с целью соблюдения его правильной центровки в полете). Это, в свою очередь, потребовало от воздушно-транспортных предприятий организации точного весового учета личных вещей пассажиров и размещения их в багажных и грузовых помещениях самолетов в соответствии с требованиями центровки.

1/ § 41 Правил перевозки в редакции приказа ГУ ГВФ № 666 от 12 декабря 1960 г. "О введении в действие "Руководства по багажным перевозкам на внутр.возд.линиях ГВФ".

Вот почему обязательным требованием к пассажиру при оформлении полета на многоместных газотурбинных самолетах является сдача личных вещей в багаж, который загружается и размещается в багажниках самолета работниками аэропортов.

Перевозка личных вещей пассажира в качестве ручной клади сейчас практикуется только на тех линиях (как правило, местных), где еще продолжают полеты поршневые самолеты. Удельный вес перевозки ручной клади в настоящее время не превышает 10-15% от общего об"ема перевозки личных вещей пассажиров.

В связи с этим становится понятным значение надлежащего правового регулирования воздушных перевозок багажа. Между тем здесь имеется еще много нерешенных вопросов, особенно в области нормирования ответственности воздушного перевозчика за ненадлежащее выполнение обязанностей по обеспечению сохранности багажа.

Достаточно красноречиво говорят об этом тревожные цифры претензионной практики Аэрофлота.

Если в 1962 г. претензионными комиссиями воздушно-транспортных предприятий было удовлетворено 236 претензий по перевозке багажа на сумму 25164 руб., то в 1965 г. количество таких претензий более чем удвоилось и достигло цифры 497 на сумму 50760 руб. Подчеркиваем, что мы привели данные только об УДОВЛЕТВОРЕННЫХ претензиях без учета отклоненных воздушно-транспортными предприятиями требований пассажиров в связи с несохранной перевозкой багажа.

А вот данные о росте количества претензий пассажиров в связи с неисправностью багажа, пред"явленных к Украинскому

управлению гражданской авиации: в 1963 г. - 27 претензий, в 1964 г. - 62 претензии, в 1965 г. - 72 претензии на сумму 7868 руб.

Очень много жалоб пассажиров на неисправную перевозку багажа поступает непосредственно в Министерство гражданской авиации, о чем говорят следующие данные:

Таблица 5

Поступление жалоб пассажиров в Министерство гражданской авиации с распределением по видам неисправности при перевозке багажа

№ пп	Вид неисправности перевозки багажа	Количество жалоб			
		1961 г.	1962 г.	1964 г.	1965 г.
1.	Засылка багажа и руч. клади не по назначению	106	34	28	33
2.	Задержка выдачи багажа и ручной клади	56	52	46	33
3.	Утрата багажа и ручной клади	50	68	47	77
4.	Хищение отдельных вещей из багажа	39	31	50	76
5.	Поломка чемоданов	13	7	19	13
6.	Обмен багажа и ручной клади	22	22	19	16
	Всего	277	215	212	248

В территориальные Управления гражданской авиации, в аэропорты и в органы милиции, очевидно, поступило значительно

больше подобных жалоб и заявлений пассажиров.

Приведенные данные указывают на актуальность разработки правовых вопросов перевозки багажа.

2. Правовая природа правоотношений по перевозке багажа

Спорным в литературе является вопрос о правовой природе правоотношений, связанных с перевозкой багажа. Некоторые авторы отношения по перевозке багажа выводят из самостоятельного договора, зависимого от договора перевозки пассажира. Так, О.С.Иоффе определяет договор перевозки багажа как вспомогательный, дополнительный (акцессорный) договор по отношению к перевозке пассажиров и дает такую формулировку этого договора: "... перевозка багажа - это договор, в силу которого одна сторона, перевозчик, обязуется перевезти из одного пункта в другой имущество, принадлежащее другой стороне, пассажиру, а последний, в свою очередь, обязуется оплатить за это перевозчику вознаграждение".[1/]

В более поздней работе, опубликованной уже после принятия Основ гражданского законодательства и представляющей собой комментарий этого закона, О.С.Иоффе подтвердил свой взгляд на отношения по перевозке багажа, как на отношения, возникающие из самостоятельного договора перевозки багажа.[2/]

1/ О.С.Иоффе, Советское гражданское право, т.2, Л., 1961, стр.331.

2/ См.О.С.Иоффе, Ю.К.Толстой, Основы гражданского законодательства, Л., 1962, стр.145.

Аналогичной точки зрения придерживается и М.А.Тарасов. По его мнению, перевозка багажа является обязанностью по "отдельному договору перевозки багажа", который является дополнительной сделкой, зависящей от договора перевозки пассажира.[1/]

Согласиться с такой трактовкой природы прав и обязанностей по перевозке багажа применительно к воздушному транспорту нельзя.

В правоотношениях по перевозке багажа выступают перевозчик и пассажир, то есть суб"екты обязательства, возникшего из договора перевозки пассажира. Анализ ст.83 ВК показывает, что отношения по перевозке багажа законодатель рассматривает как СОСТАВНУЮ ЧАСТЬ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА.

Со всей определенностью это указано в ч.I ст.83 ВК: "По договору воздушной перевозки пассажира воздушно-транспортное предприятие (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в пункт назначения... а пассажир обязуется уплатить за перевозку по установленному тарифу, а при сдаче багажа сверх установленной нормы и за провоз багажа".

Как правильно заметил Н.М.Ежов, единство договора перевозки пассажира и багажа обусловливается спецификой перевозки багажа воздушным транспортом.[2/]

I/ М.А.Тарасов,указ.работа,стр.388.

2/ См.Н.М.Ежов, Договор перевозки по новому воздушному кодексу, "Советская юстиция", № I3, I962.

В чем состоит эта специфика? Во-первых, в указанной выше необходимости строгого контроля веса и размещения багажа в воздушном судне. Поэтому те вещи, которые на других видах транспорта перевозятся при пассажире в качестве ручной клади, на воздушном транспорте должны перевозиться как багаж.

Во-вторых, отношения по воздушной перевозке багажа приобретают возмездный характер крайне редко - только тогда, когда пассажир перевозит багаж весом, превышающим бесплатную норму провоза, и только по отношению к той части веса багажа, который превышает эту норму. Практика показывает, что в подавляющем большинстве случаев багаж пассажиров по весу не превышает нормы бесплатного провоза. Таким образом, то что является правилом при пользовании другими видами транспорта (уплата перевозчику вознаграждения за перевозку багажа) - на воздушном транспорте является редким исключением.

С учетом сказанного конструировать условия перевозки багажа в отдельный вид договора нет ни оснований, ни необходимости, так как право пассажира перевезти свои личные вещи и соответствующая обязанность перевозчика возникают из договора перевозки пассажира.

3. Основные правила перевозки багажа и ручной клади

Перевозка багажа на воздушном транспорте подвергается детальной регламентации в Правилах перевозки и в Руководстве по багажным перевозкам на внутренних воздушных линиях ГВФ. I/

I/ Введено в действие приказом начальника ГУ ГВФ № 666 от I2 декабря I960 г., в дальнейшем именуется РБП.

Поэтому нет необходимости подробно излагать содержание этих нормативных актов - укажем лишь на основные правила перевозки личных вещей пассажира.

Прием багажа к перевозке под ответственность воздушного транспортного предприятия оформляется выдачей пассажиру багажной квитанции и отрывного талона номерной багажной бирки. Багажная квитанция об"единена с пассажирским билетом в единый перевозочный документ, именуемый "билет и багажная квитанция". Выдачей пассажиру багажной квитанции считается внесение в этот документ данных о количестве и весе сданного перевозчику багажа.[1/]

Багажная бирка играет вспомогательную маркировочную роль и предназначается для опознания каждого места багажа. В бирке указываются следующие сведения: названия аэропортов отправления и назначения, количество мест и общий вес багажа, номер рейса, фамилия пассажира. Выдачу багажа без пред"явления "билета и багажной квитанции" РБП категорически запрещает.

РБП содержит подробные правила, определяющие требования, которые стороны обязаны соблюдать при перевозке багажа. Обусловлены эти требования спецификой воздушных перевозок. Например, РБП лимитирует вес отдельного места багажа (не менее 5 кг и не более 80 кг). Габариты каждого места не должны превышать 50x50x100 см, однако в отдельных случаях, в зависимости от типа самолета, выполняющего рейс, и особенностей его загрузки к перевозке может быть принят багаж и больших размеров.[2/]

1/ РБП, глава 3, раздел I, § 01.

2/ РБП, глава I, раздел 2, § 04.

В качестве ручной клади, перевозимой пассажиром под своим наблюдением за ее сохранностью, на газотурбинных самолетах могут перевозиться только негромоздкие предметы (портфели, сумки, саквояжи и т.п.) общим весом не более 5 кг. Однако в число таких вещей ручной клади, подлежащих обязательному взвешиванию, не входят вещи, вес которых учтен в т.н. "условном весе" пассажира (установленном для расчета весовой загрузки и центровки самолета) и которые поэтому не подлежат взвешиванию.I/ Общий вес таких вещей не может превышать 5 кг.

На поршневых самолетах и вертолетах личные вещи, как уже указывалось, провозятся только в качестве ручной клади, вес которой не должен превышать 20 кг, а габариты мест должны быть не более 50x50x100 см. Ручная кладь общим весом более 20 кг допускается к перевозке при наличии свободного тоннажа в самолете. Следует полагать, что в последнем случае провоз ручной клади является не правом, а обязанностью перевозчика.

Перевозчик обязан принять все меры к тому, чтобы багаж пассажира был перевезен на одном с ним самолете. Единственным условием, дающим право перевозчику доставить принятый багаж не на том же самолете, на котором летит пассажир, является невозможность отправки багажа на этом самолете вследствие отсутствия грузопод"емности. Однако и в этом случае перевозчик обязан отправить вместе с пассажиром багаж и ручную кладь в

I/ РБП ограничивает перечень предметов, входящих в условный вес пассажира, следующими вещами: дамская сумочка или папка, плед, пальто, шуба или плащ, зонт или трость, печатные издания для чтения в полете, питание для ребенка, детская дорожная колыбелька, кресло-коляска для инвалидов. Этот перечень распространительному толкованию не подлежит. (См.РБП, глава I, раздел 4, § 01).

пределах нормы бесплатного багажа.

Багаж, который невозможно перевезти вместе с пассажиром, должен быть отправлен ближайшим рейсом. РБП называет такой багаж "несопровождаемым багажом". Несопровождаемым багажом являются также личные вещи, которые сам пассажир сдает к перевозке не на одном с ним самолете. Такие вещи оформляются как груз и их перевозка регулируется нормами, относящимися к договору воздушной перевозки груза.

РБП установлены ограничения приема в качестве багажа и ручной клади определенных вещей, если их перевозка может вызвать угрозу безопасности полета. Например, не принимаются к перевозке предметы и вещества, входящие в номенклатуру опасных грузов. Охотничьи ружья, патроны к ним, бинокли, ради-, фото-, киноаппараты должны быть упакованы в чемоданы. Пассажирам не разрешается пользоваться этой аппаратурой во время полета и на территории аэропортов.

Особой регламентации подвергается перевозка почтовых голубей, др.птиц и мелких животных.

РБП запрещает перевозить в багаже деньги, документы, драгоценности - пассажир обязан иметь их при себе.

Перевозчик имеет право проверить в присутствии пассажира содержимое его багажа или ручной клади и отказать в приеме их к перевозке, если вес, размеры или содержимое и упаковка багажа или ручной клади не соответствуют требованиям Правил перевозки.

В случае обнаружения каких-либо неисправностей в процессе перевозки багажа (невостребование багажа, его засылку не по назначению, повреждение и т.п.) перевозчик имеет право проверить содержимое багажа и ручной клади и в отсутствие пассажира. Это правило установлено в целях обеспечения сохранности багажа или ручной клади и установления его владельца. Вскрытие багажа без участия пассажира оформляется коммерческим актом.

4. Ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение обязанностей по перевозке багажа и ручной клади

В практике встречаются следующие виды неисправностей при перевозке багажа:

1. Утрата багажа, то есть невозможность для перевозчика выдать пассажиру весь его багаж.

2. Недостача багажа, то есть невозможность для перевозчика выдать пассажиру часть его багажа. Недостача может быть двух видов: недостача мест и недостача веса при полном наличии всех мест багажа.

3. Хищение из багажа отдельных вещей (если это нарушение не оформляется как недостача багажа).

4. Повреждение или порча багажа.

5. Просрочка в доставке либо в выдаче багажа пассажиру.

Последняя из указанных неисправностей (просрочка) по действующему законодательству о воздушных перевозках не влечет материальной ответственности воздушного

перевозчика.[1] хотя необходимость существования такой нормы трудно об"яснить и не менее трудно обосновать. В качестве багажа на воздушном транспорте перевозятся, как уже указывалось, такие вещи, которые при поездке другими видами транспорта перевозятся пассажирами при себе как ручная кладь, т.е. ВЕЩИ ПЕРВОЙ НЕОБХОДИМОСТИ. Опоздание в доставке таких вещей, как показывает практика, часто ставит пассажиров, прибывших, например, на курорт либо в командировку, в очень сложное, а подчас просто в безвыходное положение, заставляет делать непредусмотренные расходы. Перевозчик же, виновный в просрочке, в лучшем случае отделывается принесением извинения потерпевшему пассажиру.

В интересах защиты прав граждан и стимулирования надлежащего исполнения перевозчиком своих обязанностей по перевозке багажа необходимо ввести норму, предусматривающую ответственность за опоздание в доставке багажа, по крайней мере, в размере тех расходов, который вынужден понести пассажир в

I/ ч.5 § 203 Правил перевозки прямо указывает:
"За просрочку доставки пассажиров и багажа воздушно-транспортное предприятие ответственности не несет".

связи с таким нарушением обязательства.[1]

По ранее действовавшему Воздушному кодексу 1935 г. (ст.30) воздушно-транспортное предприятие отвечало за утрату и повреждение багажа независимо от вины, в том числе и за повреждение и утрату багажа вследствие действия непреодолимой силы. Основы гражданского законодательства устранили различия в определении условий возникновения ответственности на воздушном и других видах транспорта и установили ответственность перевозчиков всех видов транспорта только за виновную утрату, недостачу и повреждение багажа (ст.74 Основ).

Статье 74 Основ соответствует ст.102 ВК, устанавливающая, что перевозчик освобождается от ответственности, если

I/ Для сравнения укажем, что согласно ст.228 ВК и ч.3 § I ст.16 Правил международных перевозок перевозчик "несет ответственность за прямые убытки", причиненные вследствие виновного опоздания доставки багажа при международной перевозке. Ответственность перевозчика, однако, ограничивается размером, установленным Варшавской конвенцией 1929 г., т.е. суммой в 250 франков с килограмма (п.2 ст.22 Варшавской конвенции), если перевозка подпадает под действие Варшавской конвенции и багаж был сдан без об"явленной ценности.

Закон Польской народной республики от 31 мая 1962 г. "Воздушное право" в ст.72 определяет, что воздушный перевозчик отвечает за вред, возникший в результате задержки в перевозке пассажиров, багажа и грузов, если срок перевозки был прямо указан в договоре воздушной перевозки. Такая ответственность не возникает, если перевозчик докажет, что принял все возможные меры для предотвращения вреда (ст. 78 Закона). Размер возмещения не может превышать 400 злотых за каждый килограмм багажа (см. *Prawo lotnicze (Ustawa z dnia 31 maja 1962 r., "Dziennik ustaw Polskiej Rzeczy Pospolitej ludowej", N 32 z. 1962, poz. 153).*

докажет, что утрата, порча или повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить или устранение которых от него не зависело.[I/]

Презюмируя вину перевозчика, Воздушный кодекс распределяет бремя доказывания между сторонами следующим образом: пассажир обязан доказать наличие ущерба, причиненного багажу, а также то обстоятельство, что ущерб причинен багажу при перевозке; перевозчик обязан доказать, что ущерб причинен не по его вине.

Воздушный кодекс устанавливает перечень обстоятельств, при доказанности которых перевозчик освобождается от ответственности:

I. Вина пассажира.

2. Особые естественные свойства перевозимых предметов.

3. Недостатки тары или упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приемке багажа к перевозке.

4. Сдача багажа к перевозке без указания его особых свойств, требующих специальных условий или мер предосторожности при перевозке и хранении. [2/]

Относительно ст.I43 Устава железных дорог (соответствующей ст.I02 ВК), в литературе правильно отмечалось, что

I/ Предложение об унификации нормирования условий возникновения ответственности воздушного перевозчика и перевозчиков др.отраслей транспорта было сделано еще в I959 г. М.Апиянцем (см.М.Апиянц, Кодификация советского воздушного права, "Соц.законность", I959, № I0, стр.47).

2/ См.ч.2 ст.I02 ВК.

перечень указанных в этой статье обстоятельств, освобождающих перевозчика от ответственности, является не исчерпывающим, а примерным. Поскольку ст.74 Основ рассматривает вину как обязательное условие ответственности за несохранность багажа и груза, ответственность перевозчика должна быть исключена при доказанности любого обстоятельства, свидетельствующего о его невиновности, хотя бы это обстоятельство и не подпадало под приведенный перечень.1/

Утрата багажа, а также недостача одного и более мест багажа являются, как правило, следствием засылки багажа не по назначению,2/ уничтожения, хищения и т.п.

Засылка багажа не по назначению - одна из наиболее часто встречающихся причин утраты багажа, особенно в тех случаях, когда засылка сопровождается потерей багажной бирки, вследствие

1/ См.Комментарий к Уставу железных дорог, изд."Юридическая литература", М., 1966, с.233 (автор этого раздела комментария Б.Б.Черепахин).

2/ В качестве примера засылки багажа, обусловившей его утрату, можно привести следующий случай из претензионной практики. В декабре 1963 г. пассажир Кунст летел из Душанбе в Симферополь с пересадкой в Ташкенте (из Ташкента в Симферополь перевозка выполнялась прямым рейсом с промежуточной посадкой в Тбилиси). По состоянию здоровья Кунст не мог сам зарегистрировать в Ташкентском аэропорту свой багаж, поэтому он попросил это сделать других пассажиров. При регистрации чемодан Кунста работниками Ташкентского аэропорта был ошибочно зарегистрирован и оформлен биркой до Тбилиси. В Тбилисском аэропорту этот чемодан был утрачен. Претензионная комиссия Узбекского управления (протокол № 40 от 12 мая 1964 г.) претензию пассажира Кунст удовлетворила полностью (Дело Арбитража МГА СССР № 48-64-66).

чего невозможно установить фамилию багажевладельца, аэропортов назначения и отправления. Такой багаж называется бездокументным (РБП, гл.10, раздел 6, § 10). Бездокументный багаж, владелец которого не установлен, хранится в аэропорту в течение всего времени розыска его владельца, но не более 6 месяцев, после чего реализуется в установленном порядке.

В случае неприбытия одного или более мест багажа перевозчик обязан принять меры к его розыску. Если в течение 30 дней розыск не дал положительного результата, багаж считается утраченным, и пассажир имеет право пред"явить претензию о возмещении ущерба (РБП, гл.10, разд.3, § 15).

Одной из нередко встречающихся причин утраты багажа является т.н.обмен чемоданами, имеющими внешнее сходство. Такой обмен чаще всего происходит при выдаче багажа методом самообслуживания. В большинстве случаев обмен чемоданами имеет благополучный конец: пассажир, получивший чужой багаж, обнаруживает ошибку и через аэропорт назначения возвращает вещи их владельцу. Однако нередки случаи, когда багаж, ошибочно выданный не его владельцу, утрачивается. В таких случаях бесспорна вина перевозчика, не обеспечившего сверку номеров багажной бирки, прикрепленной к багажу, с ее отрывным талоном, пред"являемым пассажиром представителю перевозчика при получении багажа. Поэтому перевозчик обязан возместить причиненный вследствие такой утраты ущерб в установленном законом размере. В то же время оставшийся у перевозчика багаж не должен

выдаваться потерпевшему пассажиру, а подлежит реализации в установленном порядке как невостребованный. Такого направления в разрешении споров при обмене багажом по вине перевозчика придерживается и претензионная, и судебная практика.

В подтверждение приведем следующий пример. В декабре 1963 г. пассажир Титов прилетел в Симферополь из Ленинграда. В Симферополе багажный кладовщик аэропорта ошибочно выдал Титову чемодан Бобкова, прибывшего этим же рейсом. Бобков пред"явил Украинскому территориальному управлению претензию о возмещении ущерба в связи с утратой принадлежащих ему вещей (Титов ко времени пред"явления Бобковым претензии не был еще разыскан). Украинское управление ГВФ в удовлетворении претензии Бобкову отказало, так как чемодан им был сдан к перевозке без об"явленной ценности, и предложило заявителю пред"явить иск в суд. Нарсуд Ленинского района г.Киева исковые требования Бобкова (в сумме 230 руб.) удовлетворил полностью. I/ После установления места жительства Титова Украинское управление ГВФ пред"явило к нему регрессный иск, который был удовлетворен нарсудом г.Севастополя.

Недостача багажа происходит по тем же причинам, которые приводят к утрате вещей, сдаваемых к перевозке под ответственность воздушно-транспортного предприятия (засылка, уничтожение, хищение).

I/ Решение нарсуда Ленинского района г.Киева от I июня 1964 г. по иску Бобкова к Украинскому управлению ГВФ.

Порча багажа, то есть ухудшение качества вещей (чаще всего фруктов и др.продовольственных товаров) в результате химических превращений является следствием, как правило, просрочки в доставке. От порчи следует отличать повреждение багажа (нарушение целостности вещей вследствие механического воздействия: удара, сжатия, разрыва и т.п.). В практике повреждение багажа встречается гораздо чаще, чем порча перевозимых вещей, причем, повреждению обычно подвергается внешняя упаковка багажа (чемоданы, сумки и т.п.). Дела, связанные с порчей и повреждением багажа, не представляют сложности и обычно заканчиваются удовлетворением требований пассажиров на стадии претензионного разбирательства. I/

Следует отметить интересную практику аэропортов Аэрофлота по немедленному удовлетворению бесспорных требований пассажиров, в том числе возникших в связи с повреждением багажа, на сумму до I5 руб., сложившуюся после издания приказа ГУ ГВФ № I6I от 6 марта I963 г., который предоставил командирам об"единенных авиаотрядов и начальникам аэропортов право единолично рассматривать и оплачивать суммы по указанным требованиям. 2/

I/ В I966 г., напр., Одесскому об"единенному авиаотряду было пред"явлено пассажирами 9 претензий в связи с повреждением чемоданов - все они были удовлетворены (см.дела по претензиям Перелыгиной, Цыб, Рафалович, Кузина, Яковлева, Крестьянцевой, Ивашевой, Блиндера, Спринсона из архива претензионной комиссии Одесского аэропорта).

2/ Так, например, Внуковский аэропорт немедленно выплатил по I0 руб. пассажирам Кузину и Яковлеву, пред"явившим претензии по прибытии во Внуково в связи с повреждением их чемоданов (протокол № 43 заседания претензионной комиссии аэропорта Внуково от I9 августа I966 г.).

В силу ч.I ст.I02 ВК перевозчик несет ответственность за сохранность багажа, груза и почты с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю. Из содержания этой нормы следует, что получение пассажиром от перевозчика багажа без претензий означает признание надлежащего исполнения договора перевозки и дает основание перевозчику для отказа в удовлетворении требований пассажира по возмещению ущерба, выявленного после момента выдачи багажа.I/

В последние годы в Аэрофлоте получили распространение случаи такого хищения преступниками отдельных вещей из багажа пассажиров, при котором пассажир получает багаж без каких-либо претензий, а недостача вещей обнаруживается им только

I/ В связи с вопросом о периоде ответственности перевозчика за принятый к перевозке багажа характерным является претензионное дело Дратвера. По прибытию в Одесский аэропорт пассажир Дратвер получил без каких-либо замечаний багаж и уехал в город. В тот же день Дратвер один из двух полученных чемоданов возвратил аэропорту, так как обнаружилось, что это место багажа принадлежит др.лицу, установить которое не удалось. Чемодана с вещами, принадлежащими Дратверу, в аэропорту не оказалось. Впоследствии Дратвер пред"явил претензию на сумму I35 руб. в связи с утратой вследствие обмена чемоданами принадлежащих ему вещей. Претензионная комиссия Одесского авиаотряда на основании ч.I ст.I02 ВК и с учетом того, что заявитель не доказал, что утрата его вещей произошла до момента выдачи ему багажа, в удовлетворении претензии отказала (Протокол № 7 заседания претензионной комиссии Одесского ОАО от 30 ноября I966 г.).

в домашних условиях при распаковке багажа.[1] Претензионные комиссии воздушно-транспортных предприятий в таких случаях отказывают, как правило, в удовлетворении претензий о возмещении причиненного хищением ущерба, ограничиваясь пересылкой заявлений пассажиров следственным органам для возбуждения уголовных дел. Такие решения обосновываются доводами о том, что багаж получен пассажиром без претензий по поводу его недостачи,[2] что недостача выявлена после получения багажа от перевозчика и что период ответственности перевозчика за сохранность багажа ограничивается моментами принятия его к перевозке и выдачи багажевладельцу (ч.I ст.I02 ВК).

I/ Так, Киевским областным судом были осуждены Керимов и Зиненко за многочисленные хищения ценных вещей из багажа пассажиров, принятого к перевозке под ответственность Аэрофлота. Преступники проникали в багажное отделение самолета, в котором размещался багаж, через люк туалетной комнаты во время полета. В период с апреля по сентябрь I965 г. преступниками были совершены кражи по установленным предварительным следствием и судом данным в девяти самолетах ИЛ-I8, вылетавших из аэропортов Борисполь, Баку, Рига, Внуково, Адлер, Симферополь, Ереван, на общую сумму 6097 руб.82 коп. Преступными действиями осужденных был причинен имущественный ущерб большому количеству пассажиров, претензионные заявления которых были оставлены воздушно-транспортными предприятиями в свое время без удовлетворения, так как недостача вещей выявлялась после получения пассажирами багажа от перевозчика (Приговор суд.колл.по уголовным делам Киевского обл.суда от I6 июля I966 г.).

2/ Для иллюстрации можно привести претензионное дело Дащенко, который, прибыв самолетом из Риги в Одессу, получил свой багаж (два места) и уехал из аэропорта. Дома Дащенко обнаружил, что из одного чемодана похищено I6 вещей на общую сумму 504 руб. В связи с тем, что багаж был получен пассажиром без претензий, а недостача вещей была обнаружена после выдачи багажа вне территории аэропорта, в возмещении ущерба Дащенко было отказано, материал по этой претензии был передан органам милиции. (Протокол заседания претензионной комиссии Одесского Об"единенного авиаотряда № 4 от II октября I966 г.).

Однако если пассажир докажет, что хищение вещей из багажа произошло в период перевозки его под ответственностью воздушно-транспортного предприятия , - представляется очевидной обязанность перевозчика возместить причиненный пассажиру ущерб.

Анализ судебной и арбитражной практики показывает, что споры между перевозчиком и пассажиром в связи с ненадлежащей перевозкой багажа возникают,главным образом, по поводу размера возмещения ущерба. Имущественная ответственность перевозчика за утрату и повреждение багажа определяется ст.105 ВК в следующих размерах:

а/ за утрату багажа, принятого к перевозке с об"явленной ценностью [1] - в размере об"явленной ценности, а если перевозчик докажет, что об"явленная ценность превышает действительную стоимость утраченного - в размере действительной стоимости утраченного;

б/ за повреждение багажа - в сумме, на которую понизилась его стоимость;

в/ за утрату багажа, принятого без об"явленной ценности, размер ответственности перевозчика определяется специальным тарифом.[2]

1/ Право определения суммы оценки багажа предоставлено пассажиру. Однако об"явленная ценность не может превышать действительной стоимости багажа. В случае сомнения в правильности об"явленной ценности перевозчик имеет право проверить содержимое багажа в присутствии пассажира. При разногласиях между приемщиком багажа и пассажиром по поводу суммы об"явленной ценности спор разрешается компетентным представителем перевозчика. В случае несогласия пассажира с оценкой аэропорта багаж к перевозке на условиях об"явленной ценности не принимается (РБП,гл.5,раздел 4,§ 02).

2/ В настоящее время действует тариф,утвержденный постановлением СНК СССР от 27 января 1936 г.:1 руб.за килограмм веса брутто (см.п."в" § 197 Правил перевозки).

В претензионной и судебной практике отмечаются значительные колебания при определении размера возмещения вреда.

При утрате перевозимого без об"явленной ценности багажа вследствие засылки или хищения претензионные комиссии воздушно-транспортных предприятий твердо придерживаются установленной в § 197 Правил перевозки нормы и выносят решения о возмещении ущерба в размере суммы, определяемой из расчета 1 руб. за килограмм брутто утраченного. Например, такое решение было принято претензионной комиссией Одесского об"единенного авиаотряда по претензии пассажира Альтмана, который в ноябре 1966 г. сдал в Одесском аэропорту чемодан для перевозки в Тбилиси. В процессе перевозки этот багаж был утрачен. Альтман пред"явил претензию на сумму 350 руб. По решению претензионной комиссии потерпевшему было возмещено 6 руб., так как вес утраченного чемодана с вещами составлял 6 кг, а багаж был оформлен к перевозке без об"явленной ценности. 1/

Арбитраж Министерства гражданской авиации в своих решениях по регрессным искам неуклонно ориентирует претензионные комиссии на возмещение вреда при утрате (недостаче) багажа в размере, установленном § 197 Правил перевозки. Так, Узбекское управление гражданской авиации удовлетворило претензию пасса-

---

1/ См.претензионное дело Альтмана (протокол № 8 претензионной комиссии Одесского Об"единенного авиаотряда от 22 февраля 1967 г.). Аналогичные решения были приняты претензионной комиссией Украинского управления гражданской авиации по претензиям по поводу утраты багажа пассажиров Передерий (сумма претензии 154 руб., возмещено 18 руб.), Мандрик (сумма претензии 297 руб., возмещено 11 руб.), - см.протоколы заседания претензионной комиссии № 288 от 1 декабря 1965 г. и № 140 от 15 июня 1964 г.).

жира Стрижковой о выплате 370 руб. в возмещение стоимости багажа, утраченного при перевозке из московского аэропорта Внуково в Ташкент в июле 1964 г. Внуковский аэропорт признал свою вину в утрате багажа, но согласился возместить Узбекскому управлению только 7 руб.(вес утраченного багажа составлял 7 кг). Арбитраж МГА СССР отказал Узбекскому управлению в иске к аэропорту Внуково о взыскании в полном об"еме выплаченной пассажиру суммы в связи с незаконностью требований истца,так как решение аэропорта Внуково возместить за утраченный багаж по I руб. за килограмм брутто соответствует нормам действующего законодательства.[I/] Аналогичное решение было принято Арбитражем МГА СССР по иску Грузинского управления к Украинскому управлению гражданской авиации в связи с удовлетворением истцом претензии пассажира Зауташвили о возмещении стоимости недостачи вещей в багаже при перевозке в декабре 1964 г. из Киева в Тбилиси.[2/]

В качестве примера из судебной практики можно привести дело по иску Островского к Северному управлению гражданской авиации, рассмотренное народным судом Московского района г.Ленинграда. При полете из Ленинграда в Киев в январе 1965 г. перевозчиком был утрачен чемодан с вещами истца, сданный им в багаж. Убытки, понесенные пассажиром, составили 242 руб. 72 коп., однако, поскольку багаж был сдан к перевозке без об"явленной ценности, иск был удовлетворен в сумме 10 руб.из

I/ Дело Арбитража МГА СССР № 48-65-12.

2/ Дело Арбитража МГА СССР № 48-65-36.

расчета по I руб. за килограмм веса (брутто).I/

Такова претензионная, арбитражная (по регрессным искам воздушно-транспортных предприятий друг к другу) и судебная практика при "обычных" случаях утраты багажа, то есть при утрате вследствие засылки и хищения. Однако в случаях утраты (недостачи) либо повреждения багажа при летных происшествиях (при катастрофах или при авариях) претензионная и судебная практика идет по иному пути. Претензионные комиссии многих воздушно-транспортных предприятий в таких случаях в бесспорном порядке удовлетворяют в полном об"еме требования о возмещении ущерба в связи с утратой (повреждением) багажа. Характерным примером может служить решение претензионной комиссии Северного управления гражданской авиации по претензии пассажира Бритвина. В Ленинградском аэропорту Бритвин, вместе с которым следовала жена и двое детей, сдал в багаж для перевозки в Мурманск три чемодана общим весом 47 кг. Вследствие летного происшествия часть вещей семьи Бритвиных была повреждена и для дальнейшего использования по своему назначению оказалась непригодной, а некоторые вещи были полностью утрачены. Бритвин пред"явил претензию о выплате в возмещение ущерба 1524 руб. Сохранившиеся вещи были подвергнуты экспертизе, которая определила их остаточную стоимость в 50 руб.35 коп. Претензионная комиссия постановила удовлетворить претензию частично в сумме 1129 руб.25 коп. с учетом остаточной стоимости

I/ Дело народного суда Московского района г.Ленинграда № 2-2052-65.

сохранившихся вещей и степени износа утраченных и полностью поврежденных вещей.1/

Такие же решения по аналогичным делам выносит и претензионная комиссия Украинского управления гражданской авиации.2/

Претензионная комиссия Московского управления транспортной авиации удовлетворяет только такие требования, доказанность которых в отношении размера причиненного ущерба в силу своей очевидности не может вызывать сомнений, и отказывает в удовлетворении иных требований, доказательство обоснованности которых по размеру возмещения вреда связано со сложной процедурой сбора и оценки свидетельских показаний. В последнем случае претензионная комиссия Московского управления транспортной

1/ Протокол № 3 претензионной комиссии Северного управления гражданской авиации от 9 февраля 1966 г. Аналогичные решения в связи с утратой и повреждением вещей при этом же происшествии были приняты по претензии Мытова (протокол № 3 от 9 февраля 1966 г.), Волковинского (протокол № 6 от 15 апреля 1966 г.) и др.

2/ См. например, претензионные дела Проскуряковой (протокол № 257 от 18 июля 1963 г.), Першиной (протокол № 450 от 18 декабря 1962 г.), Кузьмицкой (протокол № 387 от 8 сентября 1962 г.), рассмотренные претензионной комиссией Украинского управления гражданской авиации. Эти претензии, пред"явленные в связи с утратой вещей пассажиров при летном происшествии в районе Адлера в июле 1962 г., были полностью (за вычетом стоимости износа вещей) удовлетворены.

авиации, вынося решение об отказе в удовлетворении претензии, рекомендует заявителю пред"явить к перевозчику иск в суд.1/

В некоторых случаях претензионные комиссии и других воздушно-транспортных предприятий, признавая ответственность перевозчика за утрату багажа пассажира при летном происшествии, выносят решения об отказе в претензионных требованиях пассажира, не подтвержденных доказательствами, по мотиву их чрезмерности, рекомендуя заявителям обращаться в суд. Так, пассажир Р. пред"явил Северному управлению гражданской авиации претензию о выплате 949 руб. в возмещение ущерба, причиненного утратой его багажа вследствие летного происшествия при перевозке из Ленинграда в Мурманск. Претензионная комиссия установила, что Р. сдал в Ленинградском аэропорту в багаж чемодан весом 7 кг. На месте происшествия вещей Р. установить не удалось. Претензионная комиссия вынесла следующее весьма любопытное решение:

1/ В подтверждение можно сослаться на дело Сухова и Буденной, которые пред"явили Московскому управлению транспортной авиации претензию о выплате 1638 руб. в возмещение стоимости принадлежавшего их детям имущества и денег, утраченных при летном происшествии. Претензионная комиссия МУТА приняла решение выплатить заявителям стоимость двух санаторных путевок и двух авиабилетов Ашхабад-Москва. В остальной части претензии заявителям было отказано. Отказ был мотивирован тем, что комиссия не имеет возможности определить качество, износ утраченных вещей и их стоимость, а наличие при погибших 400 руб. денег не было подтверждено доказательствами. Для удовлетворения этих требований претензионная комиссия рекомендовала заявителям пред"явить иск к Московскому управлению транспортной авиации в суд (протокол претензионной комиссии Московского управления транспортной авиации от 20 января 1962 г. по претензии Сухова и Буденной). Народный суд признал исковые требования Сухова и Буденной к перевозчику обоснованными по размеру и решил взыскать с Московского управления транспортной авиации стоимость утраченных вещей и находившихся при пассажирах 400 руб. денег (дело № 2-1148/4 народного суда Октябрьского района г. Москвы, рассмотренное 5.03.1962 г.).

"учитывая, что гр.Р. сдал в багаж один чемодан весом 7 кг, а пред"явил требование на 949 руб., то есть за вещи, которые явно превышают вес 7 кг.; I. признать претензию гр.Р. обоснованной по праву; 2. рекомендовать гр.Р. для определения размера своих требований обратиться в нарсуд Октябрьского района г.Ленинграда". I/

Оставляя в стороне своеобразие стиля этого решения, следует отметить, что претензионная комиссия обоснованно отказала пассажиру в удовлетворении претензии в полной сумме требований заявителя, так как обязанностью заявителя является доказывание размеров причи енного ущерба, а в данном случае претерпевший не доказал размера ущерба, определенного им в претензии суммой в 949 руб. Но неправильность указанного решения претензионной комиссии состоит в том, что полный отказ в удовлетворении претензии противоречит закону. Вес багажа Р. был известен, багаж перевозился без об"явленной ценности. С учетом этого претензионная комиссия должна была удовлетворить претензию частично (по правилам § I97 Правил перевозки).

Итак, можно констатировать, что при разрешении вопроса о размере возмещения ущерба, причиненного утратой багажа без об"явленной ценности при летных происшествиях, претензионные комиссии и судебные органы проводят линию полного возмещения стоимости утраченного.

I/ Протокол № 4 претензионной комиссии Северного управления гражданской авиации от 28 февраля I966 г.

Если же багаж без об"явленной ценности утрачен вследствие засылки, хищения, обмена и в других "обычных" случаях, претензионные комиссии и судебные органы в практике рассмотрения споров твердо придерживаются нормы об ограничении ответственности воздушного перевозчика (п."в" § 197 Правил перевозки).

Естественным следствием применения действующих правил определения размера возмещения в претензионной и судебной практике разрешения споров при утрате багажа должно быть,казалось бы, стремление пассажиров об"явить ценность сдаваемого к перевозке багажа, тем более, что за об"явление ценности багажа установлен совсем небольшой сбор (5 коп. с каждых 20 руб.об"явленной ценности - см.§ 31 Правил применения тарифов). Однако практика показывает, что пассажиры сдают багаж к перевозке, за редким исключением, без об"явления его ценности.

Следует ли ставить в упрек пассажирам такое отношение к реализации права на об"явление ценности багажа? Думается, что пассажиры этого упрека не заслуживают, потому что отказ от об"явления ценности багажа об"ясняется, во-первых, тем доверием, с которым пассажиры относятся к Аэрофлоту, во-вторых, незнанием последствий утраты багажа без об"явленной ценности.

Далее, практически невозможно требовать от пассажиров принятия особых мер предосторожности для сохранения багажа (обшивки, обвязки и т.п.). В момент приемки багажа к перевозке чемоданы, саквояжи, корзины и т.п., в которые упакованы вещи пассажира,не опломбируются и не опечатываются перевозчиком.

Следует также учитывать, что багаж сдается пассажиром по весу, а принимается в пункте назначения от перевозчика без проверки веса.

С учетом указанных особенностей воздушной перевозки багажа необходимо сделать следующие выводы:

I. Воздушный перевозчик обязан принимать усиленные меры по обеспечению сохранности перевозимого багажа.

2. Норма, ограничивающая предел ответственности перевозчика, за утрату багажа, принято о к перевозке без об"явленной ценности, суммой в I руб. за килограмм, далеко отходит от установленного советским гражданским законодательством общего принципа полного возмещения убытков, причиненных ненадлежащим исполнением обязательства (ч.I ст.36 Основ гражданского законодательства). Этот принцип должен быть в законодательном порядке четко закреплен и в воздушном праве.

Здесь уместно напомнить постановление Пленума Верховного Суда СССР от 7 мая 1948 г. 9/8/у "О судебной практике по искам граждан к железным дорогам о возмещении стоимости утраченного багажа", в котором указывается, что в случае утраты, недостачи или повреждения багажа, сданного к перевозке без об"явленной ценности, ущерб определяется в размере действительной стоимости недоставленного или поврежденного багажа, подтвержденной соответствующими доказательствами о качестве перевозимого имущества и его ценности. При отсутствии таких доказательств размер возмещения определяется, исходя из веса недоставленного багажа по установленным нормам.

Очевидно, это указание Верховного Суда СССР в равной степени должно относиться и к воздушной перевозке багажа.

3. Учитывая, что доказывание действительного размера ущерба при утрате багажа и связано со значительными трудностями (отсутствие свидетелей, отсутствие документов, подтверждающих стоимость утраченных вещей и т.п.), целесообразно установление в нормативном порядке обязательного об"явления стоимости ценности багажа (как сейчас обязательно об"явление ценности вещей, сдаваемых в камеры хранения аэропортов) - эта мера была бы эффективным средством защиты прав пассажиров воздушного транспорта.

Г Л А В А IУ

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕНИЕ ВРЕДА ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ПАССАЖИРА

Наиболее интересной и малоизученной проблемой в воздушном праве является проблема ответственности воздушного перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира.

При анализе условий возникновения ответственности воздушного перевозчика неизбежно использование таких категорий как "источник повышенной опасности", "непреодолимая сила", "случай".

Проблема ответственности владельца источника повышенной опасности, значение "непреодолимой силы" и "случая" в возникновении обязанности возместить вред относятся к числу наиболее спорных проблем советского гражданского права.

В науке советского гражданского права нет пока единства мнений даже в определении понятий источника повышенной опасности, "непреодолимой силы", "случая", что, в свою очередь, обусловливает неодинаковый подход в литературе и в практике к разграничению понятий непреодолимой силы и случая.

Библиография по указанным проблемам насчитывает большое количество литературных источников.

Каждая из этих проблем заслуживает самостоятельного углубленного исследования как в общем плане, так и применительно к ответственности воздушно-транспортного предприятия как владельца источника повышенной опасности. Однако такое углубленное исследование названных проблем в задачу настоящей работы не входит.

Поэтому, не останавливаясь на понятии источника повышенной опасности вовсе, так как ни у кого не вызывает сомнения, что воздушно-транспортное предприятие, эксплуатирующее воздушные суда, является владельцем источника повышенной опасности, мы ограничимся только тем, что воспользуемся выработанными в науке советского гражданского права определениями понятий "непреодолимая сила" и "случай" с добавлением к ним нескольких самых необходимых замечаний применительно к рассматриваемой теме и к задачам нашего исследования, которые включают в себя:

I. Анализ действующего законодательства, регулирующего ответственность воздушного перевозчика за причинение смерти и повреждение здоровья пассажира.

2. Исследование развития института повышенной ответственности воздушного перевозчика, выявление тенденций этого развития, критика действующих норм, регулирующих ответственность воздушно-транспортного предприятия.

3. Выработку предложений по совершенствованию законодательства с учетом современного уровня развития техники гражданской авиации.

§ I. Правовая природа ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира

Известно, что при причинении смерти, увечья или иного повреждения пассажира при определенных условиях возникает повышенная (по сравнению с ответственностью владельца

"обычного" источника повышенной опасности) ответственность воздушного перевозчика.

Норма, определяющая такую повышенную ответственность воздушно-транспортного предприятия, содержится в статье 101 Воздушного кодекса.[2]

1/ Понятие "повышенной ответственности" весьма относительно и не имеет безусловного значения. Так Б.С.Антимонов, О.А. Красавчиков к ответственности владельца источника повышенной опасности применяют термин "повышенная ответственность" (см.Б.С.Антимонов, Гражданская ответственность за вред.причиненный источником повышенной опасности, М., 1952, стр.96 и след.; О.А.Красавчиков, Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, М., 1966, стр.10[illegible]). Другие авторы называют ответственность за причинение вреда источником повышенной опасности "абсолютной" ответственностью (Х.И.Шварц, Значение вины в обязательствах из причинения вреда, М., 1939, стр.26); "полной" ответственностью (Н.Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки", Советская юстиция, 1962, № 19, стр.9); О.С.Иоффе в подобных случаях говорит не о "повышении", а о "расширении" ответственности владельца повышенной опасности (О.С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, Л., 1955, стр. стр.187, 188, 191, 198). Применяя в дальнейшем термин "повышенная ответственность" воздушного перевозчика, мы имеем в виду в соответствии со смыслом этого понятия, раскрытого в статье 77 Основ гражданского законодательства, повышение его ответственности по сравнению с ответственностью предприятий других видов транспорта.

2/ Приводим полный текст статьи 101 ВК:
"Перевозчик несет установленную законодательством СССР и союзных республик имущественную ответственность за смерть, увечье или иное повреждение здоровья, причиненные пассажиру при старте, полете или посадке воздушного судна, а также при посадке на судно и высадке пассажира, если не докажет, что вред произошел вследствие умысла самого потерпевшего.

В случае, когда смерть, увечье или иное повреждение здоровья причинены пассажиру в результате действия непреодолимой силы, перевозчик несет установленную ответственность, если не докажет, что возникновение или увеличению вреда содействовали умысел или грубая неосторожность самого потерпевшего. В других случаях, когда перевозчик докажет, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, размер возмещения вреда в соответствии с общими нормами гражданского законодательства должен быть уменьшен, либо в возмещении вреда должно быть отказано".

Какова природа установленной в ст.101 ВК ответственности воздушного перевозчика? Носит ли эта ответственность договорный или внедоговорный характер? Здесь мы сталкиваемся с вопросом о природе ответственности транспортного предприятия за причинение вреда потерпевшему пассажиру. Единообразного разрешения в юридической литературе этот вопрос не получил.

По мнению Е.А. Флейшиц, смерть пассажира или причинение вреда его здоровью является нарушением перевозчиком возникшей из договора перевозки обязанности доставить пассажира живым и невредимым в пункт назначения. Следовательно, ответственность перевозчика в таких случаях - это ответственность за нарушение договора. 1/

Противоположное мнение высказано Б.С. Антимоновым: "Наш закон принципиально выводит вопрос об ответственности за причинение вреда жизни и здоровью человека за пределы договорных отношений. Поездка пассажира по железной дороге, на пароходе, на автомобиле и т.д., как правило, основана на договоре, предварительно заключенном между пассажиром и перевозчиком.. Тем не менее судебная практика последовательно проводит линию внедоговорной ответственности перевозчика за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира в связи с перевозкой". 2/

С этими соображениями Б.С. Антимонова соглашается и О.А.Красавчиков в недавно опубликованной монографии, посвящен-

---

1/ Е.А.Флейшиц, Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения, М., 1951, стр.204.

2/ Б.С.Антимонов, Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, М., 1952, стр.224.

ной исследованию проблемы возмещения вреда, причиненного источником повышенной опасности.[1]

В специальной литературе по транспортному праву теория внедоговорной природы ответственности за причинение пассажиру смерти или повреждения здоровья поддерживается М.А.Тарасовым и М.Е.Ходуновым.[2]

Однако эти взгляды нельзя признать бесспорными.

Впрочем, Б.С.Антимонов, обосновывая свои взгляды по рассматриваемому вопросу, не отрицал полностью договорного основания ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира,[3] что делает его позицию весьма противоречивой. Не согласуется, например, с процитированным выше категорическим высказыванием Б.С.Антимонова следующее более правильное утверждение: "Трудно себе представить такое соглашение о перевозке, в котором перевозчик не обещал бы доставить пассажира в пункт назначения целым и невредимым. Соответствующее обязательство, если и не всегда выражается, то всегда подразумевается. Без него договор перевозки выглядит просто парадоксально: перевозчик берется перевезти груз в целости - это не вызывает сомнения, но перевозчик, оказывается, не обещает благополучно доставить самого контрагента - пассажира".[4]

1/ См.О.К.Красавчиков, Возмещение вреда,причиненного источником повышенной опасности,М., 1966, стр.102.

2/ См.М.А.Тарасов, Договор перевозки,Ростов,1965,стр.401 и след.; М.Е.Ходунов.Правовое регулирование деятельности транспорта, М.,1965, стр.130.

3/ См.Б.С.Антимонов, цит.соч.,стр.227.

4/ Там же.

Выход из двух противоречащих друг другу положений Б.С. Антимонов пытался найти в тезисе о том, что речь идет о выборе одного из двух оснований ответственности с предоставлением приоритета внедоговорной ответственности, применение которой "означает устранение норм договорного соглашения и норм транспортных уставов и кодексов". I/

Предоставление в данном случае преимущества режиму внедоговорной ответственности Б.С.Антимонов об"ясняет тем, что высшие блага - жизнь и здоровье человека - охраняются у нас в стране законом и никогда - договором; специальные же законы (транспортные кодексы) не содержат правил, регулирующих ответственность перевозчика за вред, причиненный пассажиру.2/

По мнению М.А.Тарасова, "предметом договора является перевозка пассажира. Обязанность сохранить жизнь и здоровье не может служить предметом договора.

Аварии и крушения перевозочных средств нельзя считать случаями ненадлежащего исполнения перевозки. Эти происшествия не связаны непосредственно с перевозкой и не вытекают из нее".3/

Нетрудно заметить весьма спорные места в изложенных выше наиболее характерных высказываниях сторонников теории внедоговорной природы ответственности перевозчика за причинение вреда пассажиру.

В практике работы транспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, никогда не вызывала сомнений

I/ См.Б.С.Антимонов,цит.соч.,227.

2/ Там же, стр.225-226.

3/ М.А.Тарасов,указ.соч.,стр.403.

обязанность доставить пассажира в пункт назначения живым и невредимым. Более того, обеспечение безопасности при перевозке пассажиров является главнейшей обязанностью транспортного предприятия. Эта обязанность особенно проявляется в деятельности предприятий воздушного транспорта.[1]

Забота о безопасности полетов стоит во главе угла всей деятельности коллективов гражданской авиации. Повседневная кропотливая организационно-техническая работа в гражданской авиации по обеспечению безопасности полетов тесно смыкается с непрерывным совершенствованием авиационной техники, к которой в качестве главнейшего требования пред"является требование надежности, безопасности в эксплуатации.

Сторонам, заключившим договор пассажирской перевозки, далеко не безразлично, в каком состоянии будет доставлен пассажир в пункт назначения. Как правильно заметили В.И.Корецкий, Е.М.Яковлева и О.У.Усманов в рецензии на книгу М.А.Тарасова "Договор перевозки", в договорную обязанность перевозчика безусловно входит обеспечение безопасности пассажира, поэтому нарушение этого условия является грубейшим нарушением надлежащего исполнения договора перевозки.[2]

1/ Интересно отметить, что еще в 1927 г., в период, предшествовавший принятию первых нормативных актов по воздушным перевозкам, высказывались предложения о конструировании ответственности перевозчика как договорной, но более широкой, чем предусматривалось ГК 1922 г. (См. "В Киевском отделении УЮРО, отчет об обсуждении доклада профессора Е.И.Кельмана "Проблемы ответственности воздушного перевозчика за вред и убытки", "Вестник советской юстиции", 1927, № 11-12, стр.432).

2/ См.В.И.Корецкий, Е.М.Яковлева, О.У.Усманов, рецензия на монографию М.А.Тарасова "Договор перевозки" (Ростов, 1965), "Правоведение", 1966, № 3, стр.138.

Никто, видимо, не станет спорить с правильным высказыванием М.А.Тарасова, что предметом договора перевозки является перемещение, но не обязанность сохранить жизнь. Но безопасность перевозки, не являясь предметом договора, относится к числу главнейших его условий.

В законодательстве о воздушных перевозках есть прямое указание на то, что обеспечение безопасности при перевозке пассажиров - это определяющее условие надлежащего исполнения договора перевозки.

В случае причинения пассажиру в результате полета смерти (если даже катастрофа произойдет в аэропорту назначения), перевозчик считается невыполнившим свои обязанности и в соответствии с § 196 Правил перевозки должен возвратить членам семьи погибшего пассажира полную стоимость авиабилета.

В претензионной практике воздушно-транспортные предприятия твердо придерживаются правила о возврате стоимости билета членам семьи погибшего пассажира даже и в тех случаях, когда требования о возврате этой суммы не пред"являются. Например, претензионная комиссия Украинского управления ГВФ, рассмотрев претензии Потаповой, Кузмицкой, Першиной, Проскуряковой о возмещении стоимости вещей, принадлежавших их родственникам, погибшим при летном происшествии, по каждому требованию вынесла решение о возмещении, кроме стоимости утраченных вещей, также и стоимости авиабилетов от Одессы и Львова до Адлера.I/

I/ Протоколы претензионной комиссии Украинского управления ГВФ: № 383 от 7 сентября 1962 г.; № 387 от 8 сентября 1962 г.: № 450 от 18 декабря 1962 г.; № 257 от 18 июля 1963 г.

В судебной практике встречаются случаи и неправильного решения вопроса о возмещении стоимости билета в случае причинения вреда пассажиру. Примером такого неправильного решения служит дело по иску Алхасова о взыскании ущерба в связи с увечьем при аварии самолета. В сентябре 1963 г. истец летел на самолете из Брянска в Луганск. В результате аварии самолета истцу была причинена тяжелая травма, в связи с чем Алхасов с 3 сентября по 20 сентября 1963 г. находился на излечении в нейрохирургической клинике г.Донецка. В пред"явленном впоследствии иске потерпевший требовал от перевозчика возместить в числе других сумм и стоимость авиабилета Брянск-Луганск. Суд это требование удовлетворил. Однако такое решение противоречит ч.2 § 196 Правил перевозки, которая обязывает в таких случаях возмещать стоимость за неиспользованную часть понета. В данном случае суд должен был взыскать с перевозчика стоимость авиабилета от Донецка (пункта перерыва рейса) до Луганска.[1/]

При причинении вреда грузу или багажу ни у кого не вызывает сомнения договорная природа ответственности перевозчика, хотя, говоря словами М.А.Тарасова, предметом договора грузовой перевозки (также как и договора пассажирской перевозки) и здесь является перемещение (в данном случае - перемещение груза), но отнюдь не обязанность сохранять груз.

Однако обеспечение сохранности груза - одно из основных условий договора перевозки. Нарушение перевозчиком этого условия в литературе, в судебной и в арбитражной практике бесспорно

I/ Дело Нальчикского городского нарсуда Кабардино-Балкарской АССР по иску Алхасова к Луганскому аэропорту от 5.03.1964 г.

признается нарушением договора. Так почему же ответственность за причинение вреда пассажиру нужно строить на внедоговорном основании?

Из приведенной выше цитаты из книги Б.С.Антимонова видно, что автор свой вывод о внедоговорной природе ответственности перевозчика обосновывал тем, что закон принципиально выводит ответственность за жизнь и здоровье человека за пределы договорных отношений. Но при этом Б.С.Антимонов не учел, что в период опубликования его работы уже давно действовали нормы двух специальных общесоюзных законов (ст.132 КТМ 1929 г. и ст.78 ВК 1935 г.), которыми в рамках регулирования договорных отношений определялась ответственность перевозчика за причинение вреда пассажиру. Кстати, сам автор на эти нормы неоднократно ссылается, принижая при этом их значение для решения рассматриваемой проблемы,[1] хотя указанные нормы определяли самое главное в регламентации ответственности - УСЛОВИЯ ЕЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ, отсылая по вопросу определения размера и порядка возмещения вреда к общему гражданскому законодательству. Интересно и то, что в другом месте своей книги Б.С.Антимонов, установив "принципиальное родство" ст.132 КТМ и ст.78 БК 1935 г. со ст.404 ГК РСФСР, предпочтение отдавал нормам специального законодательства, считая, что они выгодно отличаются от статьи 404 ГК ясностью и четкостью формулировок.[2]

Говоря о том, что ответственность перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира есть ответственность за

1/ См.Б.С.Антимонов, указ.соч.,стр.226 и сноска 1 на этой же странице.

2/ Там же, стр.97 и след.

ненадлежащее исполнение обязательства из договора перевозки, не следует смешивать, как это делает Б.С.Антимонов, ответственность за ненадлежащее исполнение ДОГОВОРА, устанавливаемую СОГЛАШЕНИЕМ СТОРОН, с ответственностью за ненадлежащее исполнение ДОГОВОРА, установленной ЗАКОНОМ.

Относя ответственность перевозчика за причинение вреда пассажиру к договорной ответственности, следует при этом иметь в виду, что эта ответственность не может быть установлена соглашением сторон.

Особенностью транспортного законодательства является то, что условия договора перевозки определяются, как правило, императивными нормами. Императивными нормами, в частности, регулируется ответственность за причинение вреда перевозимому по договору имуществу.

Регулирование ответственности за причинение вреда пассажиру также осуществляется посредством императивных норм, которые с неменьшим успехом, чем общие нормы гражданского законодательства, защищают права пассажира.

Транспортное законодательство и, в частности, воздушное право с самых первых шагов пошло по пути решительного отказа от признания соглашений транспортных предприятий с пассажирами о сложении с перевозчика установленной законом

ответственности.1/ Это четко закреплено в ст.108 действующего Воздушного кодекса.2/

С принятием Основ гражданского законодательства не осталось почвы для сомнений в договорной природе ответственности перевозчика за вред, причиненный пассажиру. На договорный характер такой ответственности указывает то, что ст.77 Основ гражданского законодательства об ответственности перевозчика

1/ И.С.Перетерский приводит любопытную надпись на билетах, выпускавшихся французскими авиакомпаниями в начале 20-х г.г.: "Общество и его служащие складывают с себя всякую ответственность за несчастные случаи, утраты, опоздания и убытии всякого рода, которые будут причинены пассажиру или его грузу во время полета на самолете общества и возникнут вследствие бури, тумана, вынужденной посадки, уклонения с пути или перемены воздушного суда, забастовки, катастрофы, пожара и вообще вследствие всякого рода событий в воздухе, при взлете или при посадке; оно не отвечает за всякого рода неосторожность или упущения пилота или других лиц, находящихся на борту воздушного судна. Пользование настоящим билетом означает знание вышеуказанных условий перевозки и согласие с ними" (И.С.Перетерский, договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924, № 2 (8), стр.122).

Однако даже капиталистические государства не отважились узаконить такую практику авиапредпринимателей. В Варшавскую конвенцию 1929 г.(действующую и ныне) была включена статья 23, в которой записано следующее: "Всякая оговорка, клонящаяся к освобождению перевозчика от ответственности или же к установлению предела ответственности, меньшего, чем тот, который установлен в настоящей Конвенции, является недействительной и не порождает никаких последствий, но недействительность этой оговорки не влечет за собой недействительности договора, который продолжает подпадать под действие постановлений настоящей Конвенции" (См.текст Варшавской Конвенции, приложенный к книге Шоукросса и Бьюмонта "Воздушное право", изд.иностр.литерат., М.,1957, стр.237).

2/ Приводим текст ст.108 ВК: "Всякие соглашения перевозчика с пассажирами, грузоотправителями и грузополучателями, имеющие целью изменение для той или другой стороны ответственности, предусмотренной настоящим Кодексом и правилами, изданными на его основании, признаются недействительными".

за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира содержится в главе 9-ой этого закона, посвященной договору перевозки.

В самом тексте ст.77 Основ речь идет не об ответственности транспортных предприятий перед гражданами (такая ответственность установлена ст.90 Основ), но об ответственности одного СУБ"ЕКТА ОБЯЗАТЕЛЬСТВА (перевозчика) перед другим суб"ектом (пассажиром) этого же обязательства, возникшего из договора перевозки.

Содержащаяся же в ст.77 Основ отсылка к правилам гл.12 Основ есть прием законодательной техники, который возможен здесь только потому, что законодатель считает, что за причинение вреда пассажиру перевозчик должен нести такую же или, во всяком случае, не меньшую по условиям возникновения и об"ему ответственность, чем любой "обычный" владелец источника повышенной опасности перед "окружающими".

Поэтому представляется спорным мнение О.А.Красавчикова, который считает, что внедоговорная ответственность является более повышенной, чем ответственность по договору. Соглашаясь с соображениями Б.С.Антимонова о том, что судебная практика последовательно проводит линию внедоговорной ответственности, О.А.Красавчиков находит подтверждение правильности такой линии практики в том, что квалификация ответственности перевозчика "как в н е д о г о в о р н о й (здесь и далее разрядка автора - А.Ф.) и к тому же, СЛЕДОВАТЕЛЬНО (подчеркнуто мной - А.Ф.) п о в ы ш е н н о й дают суду более широкие возможности защиты прав и интересов советских граждан, одним

из высших благ которых является жизнь и здоровье".[1]

Мы не думаем, что О.А.Красавчиков абсолютизирует положение о том, что внедоговорная ответственность является повышенной по сравнению с договорной ответственностью и относим излишнюю категоричность приведенного выше суждения за счет не совсем удачной редакции.

Как уже отмечалось выше, понятие "повышенной" ответственности очень неопределенно. Применяя этот термин, всегда следует оговаривать, что имеется в виду.

Если иметь в виду размер ответственности, то нередко договорная ответственность является более повышенной, чем внедоговорная. Примером может служить взыскание штрафной неустойки (т.е. и неустойки, и убытков сверх неустойки) при нарушении договора о качестве или комплектности поставленной продукции.[2] Как известно, при внедоговорной ответственности взыскиваются только убытки.

Если иметь в виду условия возникновения ответственности, то и здесь договорная ответственность может быть повышенной по сравнению с внедоговорной ответственностью, которая, по общему правилу, строится на принципе вины.

Такова, например, ответственность по договору хранения социалистической организации, для которой хранение входит в содержание производственной деятельности и которая в силу

I/ См.О.А.Красавчиков, указ.соч.,стр.103.

2/ П.80 Положения о поставках продукции производственно-технического назначения и п.81 Положения о поставках товаров народного потребления.

этого за утрату, недостачу и повреждение имущества отвечает вплоть до непреодолимой силы.1/

Приведенные примеры показывают необходимость уточнения тезиса о том, что внедоговорная ответственность является более широкой, чем ответственность договорная.

Ст.77 Основ, закрепляя правило о том, что во всяком случае ответственность перевозчика не может быть меньше, чем ответственность владельца источника повышенной опасности, в то же время допускает возможность и ПОВЫШЕННОЙ (по сравнению с нормами главы I2 Основ) ответственности транспортного предприятия по договору перевозки. Именно такая повышенная ответственность установлена в ст.IOI Воздушного кодекса.

Норма ст.IOI ВК полностью опровергает теорию внедоговорной природы ответственности перевозчика. Дело в том, что ответственность воздушно-транспортного предприятия за причинение смерти или повреждение здоровью граждан наступает по двум различным основаниям.

I. За причинение вреда жизни и здоровью ПАССАЖИРА воздушно-транспортное предприятие отвечает как перевозчик по ст. IOI ВК, которая при определенных условиях не освобождает перевозчика от ответственности, если даже вред причинен действием непреодолимой силы.

Типичной ошибкой судов районного и областного звена при рассмотрении дел, связанных с возмещением ущерба, причиненного пассажирам при авиакатастрофах и авариях, является обоснование ответственности воздушного перевозчика ссылкой на ст.90 Основ

I/ Ст.4I8 ГК УССР и соотв.ей ст.ст.гражданских кодексов др.союзных республик.

и соответствующие ей статьи ГК союзных республик вместо применения ст.101 ВК.

Для примера можно привести решение народного суда Тульского района Винницкой области по иску Грабовской к Украинскому территориальному управлению о возмещении вреда в связи с гибелью мужа истицы при авиакатастрофе в районе Адлера в июле 1962 г. Приняв решение об удовлетворении исковых требований о выплате средств на содержание детей погибшего, нарсуд в обоснование этого правильного решения указал, что ответчик не представил доказательств того, что вред произошел вследствие непреодолимой силы либо грубой неосторожности (?) или умысла самого потерпевшего. I/

Другой пример. Судебная коллегия по гражданским делам Мурманского областного суда, рассмотрев дело по иску Журавлевой к Московскому управлению транспортной авиации (по кассационной жалобе ответчика), в своем определении указала: "Как установлено материалами дела, Журавлев Б.С. погиб при авиационной катастрофе самолета, принадлежащего ответчику, в связи с чем на основании ст.90 Основ гражданского законодательства, последний как владелец источника повышенной опасности обязан возместить вред." 2/

2. За причинение вреда жизни и здоровью гражданина, НЕ ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ПАССАЖИРОМ воздушного транспорта, воздушно-транспортное предприятие несет ответственность как "обычный" владелец источника повышенной опасности, то есть по ст.ст.90 Основ.

Например, в июне 1965 г. в аэропорту Львов при зарулировании на исполнительный старт самолета ИЛ-18 попал под винт

I/ Дело № 2/86 за 1963 г.
2/ Дело нарсуда Печенгского района Мурманской обл. № 33-25 за 1962 г.

двигателя шестнадцатилетний подросток, который с товарищем находился рядом с взлетно-посадочной полосой и фотографировал взлетающие и производящие посадку самолеты.[1] Ответственность воздушно-транспортного предприятия в данном случае определяется не ст.101 ВК, а ст.90 в сочетании со ст.93 Основ.

Таким образом, ответственность воздушного перевозчика по ст.101 ВК бесспорно носит договорный характер.

Но поскольку ответственность воздушного перевозчика имеет такое же основание, как и ответственность перевозчика любого другого вида транспорта, то, очевидно, ответственность транспортных организаций за причинение вреда пассажирам имеет договорную природу.[2]

§ 2. Область применения норм о повышенной ответственности воздушного перевозчика.

Нормы ст.101 ВК, определяющие условия возникновения повышенной ответственности воздушного перевозчика, имеют, как правильно заметил Н.М.Ежов[3], большое сходство со ст.90 Основ гражданского законодательства. Сходство состоит в том,

---

1/ Из приказа начальника Украинского управления гражданской авиации № 279 от 16.7.1965 г.

2/ К договорной ответственности относит ответственность транспортных организаций за причинение вреда жизни и здоровью пассажира и Г.К.Матвеев (см.Г.К.Матвеев,Вина в советском гражданском праве, Киев, 1955,стр.112-113).

3/ См.Н.М.Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом Воздушном кодексе,"Советская юстиция", 1962, № 19, стр.9.

что как ст.90 Основ, так и ст.101 ВК предусматривает ответственность не только за виновное, но и за невиновное (то есть случайное) причинение вреда источником повышенной опасности.

Однако ст.101 ВК имеет и существенные отличия от ст.90 Основ.

Во-первых, если по ст.90 Основ к обстоятельствам, освобождающим владельца источника повышенной опасности от ответственности, наряду с умыслом потерпевшего, относится и действие непреодолимой силы, то в силу ст.101 ВК воздушный перевозчик несет ответственность за причинение вреда действием и непреодолимой силы - именно этим определяется так называемая повышенная ответственность воздушно-транспортных предприятий. I/

I/ Вскоре после принятия Воздушного кодекса СССР 1961 г. в юридической периодике были высказаны иные мнения:

1. Новый кодекс в ст.101 унифицировал ответственность воздушного перевозчика с др.видами транспорта, отказавшись от принципа ответственности без вины (см.Г.Савичев "Новый Воздушный кодекс СССР", Бюллетень Верховного Суда СССР", 1962, № 2).

2. В Воздушном кодексе 1961 г. нет норм об ответственности перевозчика в случае действия непреодолимой силы. В случае причинения пассажиру смерти и повреждения его здоровья следует руководствоваться ст.90 Основ гражданского законодательства (см.Н.М.Ежов, Г.П.Савичев, Новое в правовом регулировании воздушных перевозок в СССР, "Советское государство и право", 1962, № 5, стр.76).

Правильная критика первого из указанных мнений дана Л.Майдаником в статье "Ответственность за повреждение здоровья по новому Воздушному кодексу" ("Советская юстиция", 1963, № 12, стр.3-5).

Один из соавторов другой работы (Н.М.Ежов) вскоре после выхода из печати журнала "Советское государство и право", № 5 за 1962 г. дал подробный и правильный анализ ст.101 ВК 1961 г. (См.Н.Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом Воздушном кодексе, "Советская юстиция", 1962, № 19).

Правильная оценка ст.101 ВК была дана и Г.П.Савичевым в более поздней его работе, вышедшей в 1963 г. (см.Г.П.Савичев.Договор воздушной перевозки, изд.Московского университета, М., 1963, стр.61).

Во-вторых, если ответственность владельцев источников повышенной опасности за причинение вреда имеет, как уже отмечалось выше, внедоговорную природу, то ответственность воздушного перевозчика по ст.101 ВК носит договорный характер: защитой норм этой статьи пользуются только ПАССАЖИРЫ, т.е. лица, состоящие в договорных отношениях с перевозчиком.

В ноябре 1962 г. экипаж самолета АН-2 Украинского управления выполнял в колхозе имени XXII с"езда КПСС Сарненского района Ровенской области авиационно-химические работы. 19 ноября пилоты самолета посадили в самолет группу колхозников с целью "покатать" их. В полете пилоты стали делать "горки". Непривязанные к сиденьям "катающиеся" при выполнении "горок" упали с сиденьев и скатились в заднюю часть самолета. Это нарушило центровку самолета. Самолет потерял скорость и упал на землю. Экипаж и все шестеро граждан погибли. Родственники погибших граждан пред"явили иск к Украинскому управлению о возмещении ущерба в связи с потерей кормильца.[1/]

Возражения ответчика по пред"явленным к нему искам сводились к тому, что воздушно-транспортное предприятие не несет ответственности за причинение вреда безбилетному пассажиру в связи с отсутствием с ним договора на перевозку.

Народный суд обоснованно отклонил эти возражения, так как здесь ответственность воздушно-транспортного предприятия

1/ Дело № 33-372 1963 г. по иску Гризовской, дело № 33-373 1963 г. по иску Онисковец, дело № 33-374 1963 г. по иску Самойлик к Украинскому управлению ГВФ, рассмотренные нарсудом Сарненского района Ровенской области.

определялась не ст.101 Воздушного кодекса, а ст.450 ГК УССР (ст.90 Основ) по правилам ответственности "обычного" владельца источника повышенной опасности.

Поскольку ответчик не доказал, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевших, а грубой неосторожности последних также установлено не было, исковые требования были полностью удовлетворены. Кассационные жалобы ответчика по этим делам Ровенским областным судом были оставлены без удовлетворения.

В-третьих, если по ст.90 Основ возмещается и случайно причиненный вред (за исключением вреда, причиненного действием непреодолимой силы) не только жизни и здоровью граждан, но и имуществу граждан и социалистических организаций, то по ст.101 возмещению подлежит только вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, но не его имуществу, даже если повреждено имущество потерпевшего пассажира.

Вред, причиненный имуществу, перевозимому на воздушном судне по договору, возмещается перевозчиком только при наличии его вины в причинении такого вреда.

С другой стороны, воздушно-транспортное предприятие обязано возместить и случайно причиненный вред имуществу лиц, не связанных с ним договорными отношениями.

х х х

Ответственность перевозчика по ст.101 ограничивается во времени моментами начала посадки и конца высадки пассажира. Это означает, что для возникновения повышенной ответственности

перевозчика вред должен быть причинен во время старта, полета, посадки самолета, вертолета, а также во время посадки пассажира в воздушное судно и высадки из него, то есть в процессе осуществления перевозки пассажира.

Началом посадки считается выход пассажира (после официального об"явления о начале посадки) в сопровождении дежурного на перрон, а окончанием высадки - выход пассажира на аванперрон или привокзальную площадь аэропорта.

Перрон аэровокзала (т.е. часть аэродрома, куда заруливают самолеты для посадки или высадки пассажиров) должен быть отделен от аванперрона и привокзальной площади ограждением.[1/]

Следует согласиться с Н.М.Ежовым, который считает, что причинение вреда пассажиру, самовольно вышедшему на перрон,[2/] должно рассматриваться по правилам ст.90 Основ, а не ст.101 ВК. Причем, самовольный (без разрешения или сопровождения) выход пассажира на перрон содержит признаки грубой неосторожности,[3/] что необходимо учитывать при определении размера ответственности в соответствии с указаниями ст.93 Основ.

Это положение можно проиллюстрировать следующим примером: 31 декабря 1965 г. вечером в Бориспольском аэропорту (г.Киев)

1/ Эта мера, определенная указанием ГУ ГВФ № 12/ц от 13 февраля 1961 г., направлена на ликвидацию несчастных случаев, которые еще иногда происходят в аэропортах вследствие попадания людей под вращающиеся и незаметные для неопытного глаза винты работающих двигателей. Во избежание несчастных случаев запрещается допуск к самолетам встречающих и провожающих.

2/ Попытки самовольного выхода на перрон часто предпринимаются в аэропортах опоздавшими пассажирами.

3/ См.Н.Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом Воздушном кодексе", Советская юстиция", 1962, № 19, стр.9.

готовился к вылету самолет ИЛ-I8, выполнявший пассажирский рейс по маршруту Москва-Киев-Краснодар. Пассажиров из Киева на этот рейс не было. В 2I час.I5 минут самолет был отбуксирован с перрона на одну из рулежных дорожек для запуска двигателей. Во время запуска к самолету подбежали два пассажира этого рейса Лапшин и Курсанов, которые во время посадки задержались в буфете аэровокзала, а затем самовольно проникли на перрон и стали догонять буксируемый самолет. Подбежав к самолету, Лапшин и Курсанов знаками стали просить экипаж взять их на борт. Авиамеханик, руководивший запуском двигателей, настоятельно требовал от Лапшина и Курсанова удалиться от самолета. Однако один из пассажиров (Лапшин), обойдя авиамеханика, побежал в направлении задней двери самолета, попал под винт работавшего двигателя и получил смертельную травму.

В этом случае очевидна грубая неосторожность потерпевшего, однако расследованием этого происшествия была выявлена вина и воздушно-транспортного предприятия: перронный контролер, в обязанность которого входит контроль за выходом на перрон, не воспрепятствовал проникновению пассажиров к самолету; командир корабля в нарушение Руководства по летной эксплуатации самолета ИЛ-I8, видя людей, не относящихся к обслуживающему персоналу, ограничился взмахом руки с требованием отойти от самолета и продолжал запуск двигателей.I/

I/ См.приказ начальника Украинского управления гражданской авиации № 2 от 4.0I.I966 г. "О чрезвычайном происшествии в аэропорту Борисполь 3I декабря I965 г." .

Вопрос об ответственности перевозчика в данном случае должен решаться путем применения ст.90 в сочетании со ст.93 Основ гражданского законодательства.

х х х

При решении вопроса об ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности, если вред возник или увеличился по вине потерпевшего в форме грубой неосторожности, ст.90 Основ применяется в сочетании со ст.93, которая закрепила правило об учете вины потерпевшего при определении размера возмещения вреда.

Статье 93 Основ соответствует второе предложение части 2-й ст.101 ВК [1/] "В других случаях, когда перевозчик докажет, что грубая неосторожность самого потерпевшего содействовала возникновению или увеличению вреда, размер возмещения вреда в соответствии с общими нормами гражданского законодательства должен быть уменьшен, либо в возмещении вреда должно быть отказано".

Таким образом, норма, содержащаяся во второй половине (втором предложении) ч.2-ой ст.101 ВК, так же как и ст.93 в отношении владельца источника повышенной опасности[2/], допускает

1/ Ср.Н.Ежов, Ответственность по договору перевозки в новом Воздушном кодексе, "Советская юстиция", 1962, № 19, стр.10.

2/ См.п.17 Постановления Пленума Верховного Суда СССР от 23 октября 1963 г. № 16 "О судебной практике по искам о возмещении вреда", "Бюллетень Верховного Суда СССР", 1963, № 6, а также Н.Гусев, Новое постановление Пленума Верховного Суда СССР "О судебной практике по искам о возмещении вреда", "Социалистическая законность", 1964, № 1, стр.36.

в зависимости от степени вины потерпевшего (а при вине перевозчика - и в зависимости от степени его вины) либо уменьшение размера возмещения, либо полный отказ в возмещении ущерба.

Так, например, в июне 1964 г. при выполнении рейса из Тернополя в Киев самолет АН-2 резко "подболтнуло" воздушным потоком. Пассажир Жукотанский при этом броске упал на пол, получив компрессионный перелом позвоночника. При расследовании этого случая выяснилось, что Жукотанский не пристегнулся привязным ремнем к сидению, не выполнив требования экипажа и предупредительной надписи, имевшейся в салоне самолета, в то время как все остальные пассажиры, надевшие привязные ремни, удержались на сиденьях. I/

Вопрос о возмещении вреда, причиненного Жукотанскому, следовало разрешить на основании нормы, содержащейся в последнем предложении ч.2 ст.101 ВК, так как в действиях потерпевшего имеются признаки грубой неосторожности.

Сравнительный анализ ст.101 ВК и ст.ст.90 и 93 Основ показывает, что в части I и во втором предложении части 2 ст.101 синтезированы нормы ст.90 и 93 Основ с той только разницей, что ответственность по ст.101 нормируется шире: воздушный перевозчик отвечает и в случае причинения вреда действием непреодолимой силы.

х х х

I/ Дело № 103-65 из архива Украинского управления гражданской авиации.

§ 3. Условия возникновения обязанности воздушного перевозчика возместить вред, причиненный жизни и здоровью пассажира

К интересному выводу приводит сравнение ст.101 ВК 1961 г. со ст.78 ВК 1935 г. I/

Право на возмещение вреда по статье 78 ВК 1935 г. могло возникнуть как у пассажиров, так и у других лиц, не находящихся на воздушном судне. Ст.101 ВК 1961 г. резко сузила круг суб"ектов права на возмещение вреда, причиненного воздушным судном при старте, полете и при других обстоятельствах, указанных в тексте этой статьи. Теперь только пассажиры могут пользоваться защитой норм ст.101 ВК 1961 г.

Это означает принципиально новый подход законодателя к регулированию ответственности за вред "окружающим" (то есть не пассажирам), причиненный воздушным судном при действии непреодолимой силы. Регулирование такой ответственности теперь отнесено к общим нормам гражданского законодательства (т.о. к ст.90 Основ). Следовательно, за причиненный действием непреодолимой силы вред лицам и имуществу, не находящимся на воздушном судне при старте и т.д. (см.ст.101 ВК), воздушно-транспортное

I/ Приводим полный текст ст.78 "За причиненные при стартах, полетах и посадках смерть и телесные повреждения пассажирам гражданских воздушных судов, а также за вред лицам и имуществу, не находящимся на гражданском воздушном судне, учреждение, предприятие, организация или лицо, которое эксплуатирует гражданское воздушное судно, несет имущественную ответственность по общему законодательству Союза ССР и союзных республик, если не докажет, что вред произошел вследствие умысла или грубой неосторожности самого потерпевшего.

В случае причинения вреда воздушным поездом ответственность несет учреждение, предприятие или организация, эксплуатирующая буксир".

предприятие согласно ст.90 Основ ответственности не несет, однако случайно причиненный вред оно обязано возместить.

Таким образом, с принятием нового Воздушного кодекса ВОЗНИКЛА НЕОБХОДИМОСТЬ РАЗГРАНИЧЕНИЯ СЛУЧАЙНОГО ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА (КАЗУСА) ОТ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ДЕЙСТВИЕМ НЕПРЕОДОЛИМОЙ СИЛЫ.

Воздушный кодекс 1935 г. судебную, арбитражную и претензионную практику перед такой необходимостью не ставил.

Этот новый подход можно обнаружить и при сопоставлении норм, содержащихся во второй части статьи 101 ВК 1961 г.

По смыслу первой нормы, которая сформулирована в первом предложении ч.2 ст.101 ВК [1], грубая неосторожность потерпевшего в случае причинения вреда действием непреодолимой силы ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ дает возможность отказать потерпевшему в возмещении вреда, в то время как по другой норме этой же второй части ст.101 (начинающейся от слов "В других случаях ..." и соответствующей, как указывалось, статье 93 Основ) грубая неосторожность дает основание иногда ставить вопрос только об УМЕНЬШЕНИИ размера возмещения.

Что следует иметь в виду под "другими случаями", о которых говорится в последнем предложении ч.2 ст.101 ВК?

Поскольку "другие случаи" здесь противопоставляются причинению вреда действием непреодолимой силы, в эти "другие случаи" входит:

1/ В этой норме определены условия возникновения повышенной ответственности воздушного перевозчика: если вред пассажиру причинен действием непреодолимой силы, то перевозчик возмещает вред во всех случаях, кроме случаев, когда вред возник или увеличился вследствие умысла или грубой неосторожности самого потерпевшего.

I. Случайное (невиновное) причинение вреда (*casus*) при отсутствии признаков непреодолимой силы.

2. Причинение вреда по вине перевозчика.

3. Причинение вреда по вине самого потерпевшего.

Таким образом, сравнение обеих норм части 2 ст.IOI ВК также приводит к выводу, что часть 2 ст.IOI ВК поставила перед необходимостью проводить деление причиняющих вред факторов на простой случай (*casus*) и непреодолимую силу, так как квалификация обстоятельств причинения вреда как проявление действия непреодолимой силы при одновременной грубой неосторожности потерпевшего всегда приводит к полному отказу от возмещения вреда, тогда как при установлении факта причинения вреда вследствие простого случая грубая неосторожность в зависимости от конкретных обстоятельств может дать основание либо для полного отказа, либо для уменьшения размера возмещения вреда.

Но возникновение необходимости разграничения "простого" случая и непреодолимой силы не только существенно отличает ст.IOI ВК I96I г. от аналогичных норм предшествующих воздушных кодексов, но и подрывает, как будет показано ниже, саму идею о более широкой ответственности воздушно-транспортного предприятия по сравнению с ответственностью предприятий других отраслей транспорта.

Между тем на практике разграничение понятий простого случая (*casus*) и непреодолимой силы представляет извест - ные трудности, отражением которых является отсутствие единства

в определении этих понятий в науке советского права.1/

Не останавливаясь на детальном разборе многочисленных теорий непреодолимой силы - ибо это, как уже отмечалось, не входит в задачи нашего исследования - укажем лишь несколько наиболее "популярных" определений случая и непреодолимой силы, необходимых для дальнейшего изложения вопроса о повышенной ответственности воздушного перевозчика.2/

1/ Как справедливо отмечает Г.К.Матвеев относительно понятия непреодолимой силы,"...едва ли найдется другое такое понятие, действительный смысл которого столь различно истолковывался бы в теории гражданского права". (См.Г.К.Матвеев, О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право",1963, № 8, стр.95).

2/ Здесь мы имеем возможность отослать к известным работам советских ученых - цивилистов, в которых много страниц отведено подробному анализу этих теорий (см.,напр.,Б.С.Антимонов, Гражданская ответственность за вред,причиненный источником повышенной опасности,М.,1952,стр.34,37,38,99,100, 127-191; О.С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, Л.,1955,стр.193-198; О.А.Красавчиков,Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, М.,1966,стр.120,128,131,136,149,179-180; Г.К.Матвеев,Вина в советском гражданском праве,Киев,1955,стр.84-94; его же, "О понятии непреодолимой силы в Советском гражданском праве, "Советское государство и право",1963,№ 8. П.Г.Семенов, Категория непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право",1 56,№ 10. стр.38-47; В.А.Туманов, "Случай" и "непреодолимая сила" в советском гражданском праве, автореферат диссертации,М., 1951. Его же, Понятие "непреодолимой силы" в советском гражданском праве","Вопросы советского гражданского права" М., 1955, стр.94-116. Х.И.Шварц, Значение вины в обязательствах из причинения вреда,М.,1939,стр.50 и след.

В разное время проблемой непреодолимой силы занимались и др.советские ученые - цивилисты (С.Н.Братусь,М.М. Агарков,А.В.Венедиктов,П.Е.Орловский,И.Б.Новицкий,Л.А.Лунц, Е.А.Флейшиц и др.). Из числа последних выступлений в печати по этой проблеме следует указать на статью А.Кравцова "Понятие непреодолимой силы", "Советская юстиция",1966, № 19,стр.18-19.

Опуская определение казуса и непреодолимой силы с точки зрения суб"ективной и об"ективной теории[1], т.к. они сейчас являются уже достоянием истории гражданского права, приведем известное положение Д.М.Генкина, завоевавшее много сторонников среди видных советских ученых - цивилистов: "Понятие казуса - простого случая лежит в ряду понятия виновности как отрицательное понятие, как отсутствие какой-либо вины. Вместе с тем и вина и казус лежат в ряду необходимой причинности, непреодолимая же сила связана с понятием случайной причинности. Необходимо иметь в виду, что благодаря развитию человеческого познания природы и активного воздействия человека на природу случайно-причинное может оказаться впоследствии необходимо-причинным, а в связи с этим то, что в свое время считалось непреодолимой силой, может быть в дальнейшем отнесено к понятию простого случая или даже к вине".[2]

Выдвинутый Д.М.Генкиным и его последователями критерий отграничения казуса от непреодолимой силы нельзя признать приемлемым, так как он сконструирован на основе [illegible] теории деления причинных связей на причинно-необходимые и причинно-случайные связи, подвергшейся заслуженной критике в советской цивилистической литературе.

1/ См. изложение и критику этих теорий в работах Г.К.Матвеева ("Вина в советском гражданском праве", стр.86 и сл.) и Б.С.Антимонова ("Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности", стр.168 и сл.).

2/ См. "Советское государство и право", 1949, № II. (Отчет о заседании сектора гражданского права ВИЮН, посвященном проблеме гражданской вины), стр.73 (автор отчета - А.И. Пергамент).

Кроме того, выводы Д.М.Генкина и др.авторов, разделяющих его взгляды, имеют внутренние противоречия, и поэтому не получили всеобщего признания в науке, а также в судебной, в арбитражной и в законодательной практике.I/

I/ Некоторые противоречия в предложенной Д.М.Генкиным конструкции правильно подмечены Б.Б.Черепахиным в рецензии на книгу Б.С.Антимонова " Гражданская ответственность за вред,причиненный источником повышенной опасности" ("Советское государство и право",1953,№ 6, стр.183 и сл.), а также О.С.Иоффе ("Ответственность в советском гражданском праве", стр.193 и сл.).

Можно указать и на другие противоречия. Напр.,Г.К. Матвеев, разделяя вывод Д.М.Генкина о том, что непреодолимая сила связана с понятием случайной причинности (Г.К.Матвеев, Вина в советском гражданском праве,стр.89), в другом месте этой же работы вынужден признать, что между вредом и непреодолимой силой, поразившей сферу деятельности ответственного лица, имеет место необходимая причинная связь (см.примечание 2 на стр.93 указ.соч.).

А вот противоречия в работе Б.С.Антимонова "Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности", в которой энергично отстаиваются указанные выводы Д.М.Генкина. На стр.38 этой работы автор пишет: "Признание действия "непреодолимой силы" равносильно признанию отсутствия достаточной причинной связи между вредом и фактором, за который отвечают". Здесь же автор соглашается с положением Д.М.Генкина о том, что непреодолимая сила связана с понятием случайной причинности.

Совершенно противоположный вывод делает Б.С.Антимонов при анализе конкретных примеров из судебной практики на стр.157 цит.соч.: "Неправильно, с нашей точки зрения, отождествление "непреодолимой силы" с отсутствием причинной связи между вредом и фактором, за который отвечают.

Случай "непреодолимой силы" характерен тем, что причинная связь между "источником повышенной опасности" и возникшим вредом налицо, но вместе с тем другой необходимой причиной вреда оказывается именно то, что называют "непреодолимой силой".

Принципиальные возражения вызывает раскрытие сторонниками рассматриваемой теории сущности простого случая (казуса) через категорию суб"ективной случайности, а непреодолимой силы - через категорию об"ективной случайности.

Деление случая на две разновидности - об"ективный случай и суб"ективный случай - неверно методологически, так как в соответствии с марксистско-ленинским философским учением всякий случай - об"ективен по своей природе, относится к явлениям об"ективной действительности.

Случайность находится в диалектической взаимосвязи с необходимостью: случайность есть форма проявления и дополнение необходимости; необходимость никогда не выступает в чистом виде, а прокладывает себе путь через массу случайностей. I/ По выражению Ф.Энгельса, 'случайность - это только один полюс взаимозависимости, другой полюс которой называется необходимостью". 2/

Разумеется, последователи теории Д.М.Генкина нигде прямо не высказываются против этих хорошо известных положений марксистской диалектики. Но об"ективно их теоретические положения относительно разграничения случая и непреодолимой силы не согласуются с этими общепризнанными философскими положениями, даже если учесть, что терминам "суб"ентивный" и "об"ективный" случай в высказываниях указанных авторов придана юридическая

I/ См.Диалектический материализм, изд.ВПШ и АОН при ЦК КПСС, М., 1962,стр.277.

2/ Ф.Энгельс.Происхождение семьи, частной собственности и государства, К.Маркс,Ф.Энгельс,Избр.произв.,т.2,М., 1949,стр.306.

окраска.1/

При отсутствии достаточной определенности, осязаемости понятий случая и непреодолимой силы, даваемых сторонниками концепции Д.М.Генкина, все-таки можно сделать вывод, что казус ими относится к числу явлений, внутренних для сферы деятельности причинителя вреда ("безвиновное состояние", безвиновные действия), в то время как непреодолимая сила выступает как внешний по отношению к причинителю вреда фактор, т.е. как явление, выходящее за сферу его деятельности ("об"ективный случай").

Именно в связи с таким пониманием казуса и непреодолимой силы Б.С.Антимонов был вынужден (во избежание логической непоследовательности) сделать весьма спорный и,добавим, отвергаемый практикой вывод, что "поведение другого лица (очевидно, другого по отношению к ответственному лицу - А.Ф.) при известных условиях может рассматриваться как действие непреодолимой силы".2/

I/ "Случай" - это оборотная сторона понятия вины" (Б.С.Антимонов, указ.соч.,стр.159).По выражению Г.К.Матвеева,казус - понятие противоположное вине("Вина в советском гражданском праве", стр.88). Суб"ективный случай - безвиновное состояние (казус) - см.Г.К.Матвеев, О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право",1963, № 8, стр.99. Об"ективный случай (непреодолимая сила) - явление, лежащее "в плоскости об"ективно случайных связей между деятельностью причинителя и вредом" (Г.К.Матвеев, Вина в советском гражданском праве,стр.39).

2/ Б.С.Антимонов, указ.соч.,стр.191.

Не согласуются выводы о непреодолимой силе как об"ективном случае в отличие от случая суб"ективного (казуса) с судебной и арбитражной практикой.

Архангельский областной суд удовлетворил иск Котласского речного порта к конторе "Заготзерно" о взыскании штрафа за невыполнение плана перевозок. Прокурор СССР опротестовал это решение по следующим мотивам: контора "Заготзерно" не могла представить к перевозке запланированное количество груза в силу непреодолимых обстоятельств, так как территория сенопункта, откуда должен был перевозиться груз, была затоплена вследствие весеннего разлива вод. Судебная коллегия по гражданским делам Верховного Суда СССР признала, что доводы протеста "не могут служить основанием для освобождения ответчика от уплаты штрафа, так как весенний разлив вод нельзя рассматривать как "стихийное явление". На основании этого коллегия оставила решение областного суда без изменений, а протест прокурора отклонила, составшись на договор сторон и постановление СТО от 30 июля 1934 г., согласно которому грузоотправитель (как и пароходство) отвечает не только за виновное, но и за "случайное" (казусное) невыполнение государственного плана перевозок грузов и освобождается от ответственности только в том случае, если план не мог быть выполнен ввиду стихийных обстоятельств (т.е. ввиду непреодолимой силы).[I/]

I/ Сборник Постановлений Пленума и определений коллегий Верховного Суда СССР за 1943 г., Юриздат, М., 1948, стр. 221-228.

Этот пример, взятый из статьи Г.К.Матвеева "О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве", должен был по мысли автора подтвердить правильность тезиса об относительности понятия непреодолимой силы.
("... то, что в свое время считалось непреодолимой силой, может быть в дальнейшем отнесено к понятию простого случая или даже к вине").

Однако этот пример подчеркивает, скорей, неприемлемость того критерия разграничения казуса и непреодолимой силы, который избрал Д.М.Генкин и авторы, разделяющие его точку зрения.

В самом деле, весенний разлив вод, пользуясь терминологией сторонников концепции Д.М.Генкина, не находится в "необходимой связи" с деятельностью конторы "Заготзерно", наоборот, с этой деятельностью данное природное явление связано случайно (разлив вод мог и не затопить территорию сенопункта) - значит, это событие имеет все признаки для отнесения его к непреодолимой силе. Однако Верховный Суд СССР признал, что невыполнение плана произошло не вследствие непреодолимой силы, а по случайным обстоятельствам (казус). И с такой квалификацией обстоятельств затопления сенопункта соглашается Г.К.Матвеев. Но это означает , что казус - это не только "безвиновное состояние", безвиновные действия, но и внешнее событие, "случайное" по отношению к деятельности причинителя вреда (обязанного лица), что противоречит концепции Д.М.Генкина...

Таким образом, основной недостаток теории Д.М.Генкина состоит в том,что в ее рамки не вмещаются события,которые являются внешними по отношению к деятельности причинителя вреда, находятс

с ней в "случайной связи" и не могут быть поставлены в вину причинителю. Согласно рассматриваемой теории такие явления следовало бы считать непреодолимой силой, но это означало бы неоправданное расширение понятия непреодолимой силы, что решительно отвергается практикой.

На иной позиции стоит О.С.Иоффе, по мнению которого непреодолимая сила - это "такое внешнее или внутреннее по отношению к причинившей вред деятельности событие, которое, будучи чрезвычайным по своему характеру, непредотвратимо хозяйственно-доступными для данного лица средствами". I/

Это определение, на наш взгляд, более правильно, чем конструкция Д.М.Генкина, раскрывает сущность непреодолимой силы. Как явствует из этой формулы, непреодолимая сила это СОБЫТИЕ, которое причиняет вред путем воздействия на деятельность причинителя. Характерными признаками непреодолимой силы являются: I. чрезвычайный характер, 2. непредотвратимость, 3. относительность (то, что не может быть предотвращено одним лицом в связи с отсутствием у этого лица хозяйственно доступных средств, может быть предотвратимым для другого лица, располагающего такими средствами).

Однако для решения нашей задачи о разграничении случая и непреодолимой силы при причинении вреда пассажиру воздушного судна приведенная выше формулировка дает очень мало, так как О.С.Иоффе не указывает критерия такого разграничения.

I/ См.О.С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, Л., 1955, стр.198.

Другим недостатком понятия непреодолимой силы, сформулированного О.С.Иоффе, является чрезмерное сужение ответственности владельцев источников повышенной опасности путем включения в круг явлений непреодолимой силы внутренних по отношению к вредоносной деятельности событий.[1]

С другой стороны, трудно представить такое событие, которое было бы и внутренним по отношению к деятельности причинителя, и одновременно чрезвычайным[2] по своему характеру, а отсутствие элемента чрезвычайности любое событие превращает в "простой" случай (казус), за последствия которого владелец источника повышенной опасности обязан нести ответственность.

В качестве единственного примера такого "внутреннего" события, которое следует, по мнению О.С.Иоффе, рассматривать в качестве непреодолимой силы, автор приводит тенденцию разворота самолета на взлете вследствие вращения винтов[3], т.н.

1/ Это дало повод к обоснованному замечанию Г.К.Матвеева о том, что О.С.Иоффе отождествляет непреодолимую силу с казусом, нивелирует эти понятия. В результате этого О.С. Иоффе фактически приходит к отказу от разграничения казуса и непреодолимой силы (см. Г.К.Матвеев, О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право", 1963, № 8, стр.98).

2/ Под чрезвычайным событием О.С.Иоффе понимает необычное, исключительное, из ряда вон выходящее обстоятельство (см. О.С.Иоффе, Советское гражданское право, т.I, изд.Ленинград.университета, Л., 1958, стр.472).

3/ См.О С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, Ленинград, 1955, стр.197-198. Этот же пример из авиационной практики, особенно интересный для нас с учетом специфики исследуемой темы, использован О.С.Иоффе и в более поздней его работе (Советское гражданское право /курс лекций/, т.I, Ленинград, 1958, стр.472).

реакцию винтомоторной группы). Такая тенденция действительно свойственна взлетающим самолетам, но и до внедрения в эксплуатацию специального прибора она без труда предотвращалась действиями пилота, прошедшего установленный курс обучения и специальной тренировки. Поэтому возможность аварий при взлете вследствие указанной тенденции полностью исключалась. Если бы и случилась авария по причине того, что пилот не справился с устранением опасного разворота, то воздушно-транспортное предприятие несло бы в таком случае ответственность за виновные действия, заключающиеся в выпуске в полет неподготовленного пилота, но отнюдь не за причинение вреда действием непреодолимой силы.

Можно привести еще несколько доказательств того, что тенденция разворота самолета на взлете не является непреодолимой силой. Прежде всего, такая тенденция - не событие, а познанный предвиденный результат действий человека по эксплуатации авиационной техники.

Далее, тенденция разворота самолета на взлете была свойством самолета, которое при достигнутом уровне техники (до изобретения прибора) создавало возможность выхода воздушного судна из-под контроля человека, т.е. указанная тенденция была не непреодолимой силой, а одним из свойств, характеризующих воздушное судно как источник повышенной опасности.

Наконец, такая тенденция проявлялась при каждом взлете каждого многомоторного самолета, то есть этот фактор не имел такого определяющего признака непреодолимой силы, как чрезвычайность.

Таким образом, та часть сформулированного О.С.Иоффе определения непреодолимой силы, которая указывает на включение в число явлений непреодолимой силы внутренних для вредносной деятельности событий, является спорной и не опирается на практику.

Своеобразного мнения о критерии разграничения казуса и непреодолимой силы придерживается В.А.Туманов, который на основе анализа главным образом арбитражной практики предложил относить к явлениям непреодолимой силы только стихийные события природы: "Непреодолимая сила по советскому гражданскому праву - это стихийное об"ективно случайное событие, причинившее вредоносный результат, который не обусловлен виновным поведением обязанного лица". I/

В.А.Туманов сделал полезную попытку наполнить конкретным содержанием понятие непреодолимой силы.

Однако недостатком определения, предложенного этим автором, является то, что он отдал дань делению случайностей на "об"ективные" и"суб"ективные", что обусловливает некоторую противоречивость в его доводах. 2/ Во-вторых, исключив явления

I/ В.А.Туманов,"Случай" и"непреодолимая сила" в советском гражданском праве, автореферат диссертации,М.,1951,с.12. В своих главных чертах это определение повторено автором и в более поздней работе "Понятие непреодолимой силы в советском гражданском праве","Вопросы советского гражданского права", М.,1955.

2/ См.Критику взглядов В.А.Туманова в статье П.Г.Семенова "Категория непреодолимой силы в со етско. праве" ("Советское государство и право",1963,№4, стр.41), хотя не со всеми выводами и, в особенности, не со всеми примерами непреодолимой силы, приводимыми П.Г.Семеновым, можно согласиться.

общественной жизни из круга событий, относимых к непреодолимой силе, В.А.Туманов слишком сузил это понятие.[1]

Гражданские кодексы, принятые в союзных республиках в 20-х годах, не содержали легального определения понятия непреодолимой силы, что давало основания - при разноречивых рекомендациях ученых - к значительным колебаниям в судебной практике. Но в судебной практике твердо признавалась относительность понятия непреодолимой силы. Эта линия практики получила четкое отражение в широко известном раз"яснении Верховного Суда РСФСР, относящемся к 1925 г.: "Непреодолимая сила... есть понятие относительное. Препятствие, мешающее исполнению договора или обязательства, становится непреодолимой силой не в силу внутренних, присущих ему свойств, а в зависимости от соотношения ряда условий и конкретных обстоятельств. То, что в одном месте является легко преодолимым, в другом - может стать непреодолимым; то, что один контрагент может устранить, преодолеть, для другого невозможно". [2]

Впрочем, это классическое определение, превратившееся в формулировку, кочевавшую из одного учебника гражданского права в другой, не могло способствовать стабильности практики, так как оно не давало четких признаков непреодолимой силы, которые отграничивали бы ее от казуса. Более того, в понятие, страдающее

1/ И в практике, и в теории военные действия, например, при определенных условиях признаются непреодолимой силой - см. С.Братусь, П.Орловский, Значение ссылки на обстоятельства военного времени по делам о перевозках, "Социалистическая законность", 1942, № 11-12, стр.14 и след.

2/ См."Сборник раз"яснений Верховного Суда РСФСР", М., 1935, стр.55, а также "Еженедельник советской юстиции", 1925, № 16.

необозримой неопределенностью ("непреодолимая сила"), указанная формула ввела еще один признак ("относительность" непреодолимой силы), который вообще увеличил неопределенность этого понятия до бесконечности.

Легальное определение непреодолимой силы на основе обобщения практики и рекомендаций науки впервые было сформулировано в новых гражданских кодексах союзных республик, принятых в 1963-64 г.г.: непреодолимая сила - это чрезвычайное и непредотвратимое при данных условиях событие.[1/]

Итак, непреодолимая сила:

1. относится к числу событий;

2. является не обычным, а чрезвычайным, из ряда вон выходящим, исключительным по своему характеру событием;[2/]

3. характеризуется признаком непредотвратимости вредоносного воздействия на сферу деятельности обязанного (перед потерпевшим) лица, которое вследствие такого воздействия невиновно причиняет вред;

4. является относительным понятием: событие, непредотвратимое при данных условиях, может быть предотвратимо при других условиях и, следовательно, не будет отнесено к явлениям непреодолимой силы.

1/ Ст.85 ГК РСФСР, ст.78 ГК УССР и соотв.ст.ст.ГК других союзных республик.

2/ Подчеркивая таким образом признак чрезвычайности непреодолимой силы, О.С.Иоффе считает, что именно этот признак позволяет предупредить ошибочное отнесение к разделу непреодолимой силы обычных, ординарных, повседневно встречающихся явлений (см.О.С.Иоффе ,Советское гражд.право,т.I,Л., 1959, стр.472).

Разберем более подробно эти признаки.

Признак чрезвычайности не обладает достаточной определенностью и может толковаться самым различным образом. Не спасает положение и употребление синонимов (исключительный, из ряда вон выходящий, необычный и т.п.), так как вне связи с конкретным предметом эти определения не имеют достаточно четко очерченного содержания. Для иллюстрации приведем несколько примеров.

Столкновение в воздухе летящего самолета с падающим метеоритом - явление исключительное в силу ничтожно малой вероятности такого события, которое, однако, теоретически все-таки возможно.

В январе 1967 г. газеты сообщили о событии исключительном по своей редкости: в Бразилии мальчик из рогатки "подбил" вертолет (удар выпущенного из рогатки снаряда пришелся по лопасти несущего винта, вследствие чего пилот должен был совершить вынужденную посадку).

Иногда в практике полетов происходят случаи, когда в воздухоборник двигателя летящего самолета попадают птицы, что, по меньшей мере, грозит немедленной вынужденной посадкой.

Могут ли все эти чрезвычайные в силу своей редкости события квалифицироваться как проявление непреодолимой силы? Видимо, ни у кого не вызовет сомнения отнесение всех приведенных случаев к явлениям казусного порядка, но не к явлениям непреодолимой силы.

Мы разделяем мнение тех юристов, которые понятие чрезвычайности применительно к определению непреодолимой силы толкуют

ограничительно - в смысле необычно большой мощи, силы, энергии проявления вредоносных свойств того или иного события. I/

Необходимо уточнить толкование и другого признака непреодолимой силы - непредотвратимости ее.

Вызывает возражение точка зрения Г.К.Матвеева, который непредотвратимость понимает в суб"ективном смысле, как суб"ективное явление. Критикуя определение непреодолимой силы, данное О.С.Иоффе, Г.К.Матвеев пишет: "Не трудно заметить, что О.С. Иоффе наделяет непреодолимую силу теми же качествами,какими обладает казус как суб"ективный случай, а именно: НЕПРЕДОТВРАТИМОСТЬ данного обстоятельства, а иначе ОТСУТСТВИЕ ВИНОВНОСТИ ОТВЕТСТВЕННОГО лица" 2/ (подчеркнуто мной - А.Ф).

Непредотвратимость события при определенных обс оятельствах обусловливает невиновность лица, но это не дает основания к отождествлению непредотвратимости с невиновностью. Обязанному лицу нельзя поставить в вину вредные последствия события тогда, когда лицо не могло предвидеть и вследствие этого не могло предотвратить этих последствий, либо когда лицо хотя и предвидело, но всеми доступными ему средствами не могло предотвратить вредного результата данного события.

С другой стороны, в некоторых случаях непредотвратимость события не снимает обоснованного упрека в виновности обязанного

I/ Ср.,напр.,А.Кравцов,Понятие непреодолимой силы, "Советская юстиция", 1966, № 17, стр.18.

2/ См.Г.К.Матвеев,О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право", 1963,№ 8, стр.98.

лица за наступление вреда, если лицо заранее предвидело возникновение данного события и могло избежать его вредоносных последствий.

Например, перевозчик должен быть признан виновным и обязан нести ответственность за вред, причиненный катастрофой самолета вследствие попадания его в грозу, если при выпуске самолета в рейс метеослужба прогнозировала возникновение фронтальной грозы по маршруту полета.

Нередко предотвращение вреда, который может причинить непреодолимая сила, заключается в выполнении определенных технических действий. В подтверждение приведем пример из судебной практики.

Рабочему-бурильщику Тюрникову были причинены телесные повреждения вольтовой дугой и осколками телефонной коробки вследствие грозового разряда, который повредил и замкнул телефонные провода (потерпевший во время грозы сидел в будке конторы бурения рядом с телефоном).

В процессе технической экспертизы было установлено, что Кинельская райконтора связи (владелец телефонной линии) в нарушение правил проводки телефона не установила необходимых средств противогрозовой защиты.

Поэтому нарсуд г.Отрадного Куйбышевской области правильно возложил ответственность за причинение ущерба Тюрникову на контору связи, которая имела возможность путем устройства противогрозовой защиты телефонной линии предотвратить наступление вредоносного результата грозового разряда.[I/]

I/ См.Н.Коняев,Некоторые вопросы возмещения вреда,причиненного увечьем,"Социалистическая законность",1963,№6,стр.24.

Таким образом, непредотвратимость - это об"ективное свойство вредоносного события, зависящее от мощи, энергии,силы его воздействия на деятельность того или иного лица, а также от степени противодействия этому событию обязанного лица всеми доступными данному лицу средствами.

Все это указывает на тесную связь, взаимозависимость признаков чрезвычайности и непредотвратимости, а также на их относительность, определяющую в целом относительность понятия непреодолимой силы.

Однако, сказать, что непреодолимая сила является относительным понятием - значит недалеко уйти от банальной истины: в об"ективной действительности все относительно. Дело же заключается в том, чтобы определить, какие конкретно отношения, связи раскрываются через понятие относительности.

Думается, что относительность непреодолимой силы проявляет себя:

I. В связи между данным событием и технико-экономическими условиями деятельности разных лиц.

Например, туман, плотной завесой укутывающий аэродром, сейчас пока еще является непреодолимой силой для воздушно-транспортного предприятия, но такой же по интенсивности туман легко преодолим, скажем, для железной дороги.

2. В связи между интенсивностью неблагоприятно действующих факторов данного вредоносного события и уровнем развития науки и техники в данный период вре ени, что проявляется:

а/ в оснащенности лица орудиями и средствами производства в соответствии с установленными плановыми заданиями и норматива

ми (если имеется в виду социалистическая организация) либо доступными для данного лица (гражданина) техническими средствами;

б/ в таких знаниях о природе вредоносных событий, которые позволяют либо прямо преодолевать вредоносные факторы, либо уклоняться от вредоносного воздействия этих факторов.

Например, туман по маршруту полета самолета в 1930 г., когда полеты выполнялись только визуально, при определенных условиях был для перевозчика непреодолимой силой. Сейчас же самолеты оснащены такими приборами, которые позволяют совершенно безопасно летать в любом тумане, сверх облаков и в облаках, ночью - поэтому внезапное закрытие трассы туманом не может быть квалифицировано как непреодолимая сила.

Другой пример. Образование гололеда на взлетно-посадочной полосе еще 10-15 лет назад было непреодолимым препятствием для полетов и, следовательно, при определенных обстоятельствах могло признаваться непреодолимой силой. Сейчас крупные аэропорты оснащены тепловыми машинами, которые растапливают лед и высушивают бетонную полосу. Значит, для таких аэропортов гололед потерял свойство непреодолимости.

3. В связи между данным вредоносным событием и содержанием правоотношений обязанного лица, на сферу деятельности которого неблагоприятное воздействие оказывает это событие, с другими лицами, в сфере интересов которых возник ущерб.

Например, туман, закрывший на длительное время аэродром, является непреодолимой силой для перевозчика в обязательстве по договору перевозки грузов, так как это событие "заставляет"

нарушать сроки доставки грузов. Но этот же туман не может квалифицироваться как непреодолимая сила для перевозчика как участника обязательства, возникшего из перевозки пассажира, поскольку такого рода бездействие не может причинить вреда жизни или здоровью пассажира.

В связи с этим следует подчеркнуть, что непреодолимая сила - СПЕЦИФИЧЕСКИ ПРАВОВОЕ ПОНЯТИЕ, которым обозначаются обстоятельства, освобождающие, как правило, от ответственности (ст.IOI ВК - исключение из этого правила). Поэтому не следует смешивать категорию непреодолимой силы с состоянием опасности, 1/ с состоянием крайней необходимости, 2/ со стихийным бедствием,

---

I/ Напр., с опасностью, заключающейся в неустранимой полностью при данном уровне развития науки и техники возможности причинения вреда источниками повышенной опасности.

2/ Смешение непреодолимой силы с состоянием крайней необходимости допускает, на наш взгляд, О.С.Иоффе, "Типичным примером непреодолимой силы..., - пишет О.С.Иоффе, - могут служить некоторые случаи общей аварии на морском транспорте. Морская арбитражная комиссия указала по одному из рассмотренных ею дел, что "для признания наличия опасности для севшего на мель судна достаточно, чтобы судно не могло сняться с мели собственными силами, - в особенности, когда судно село на мель в неблагоприятной для него обстановке (среди подводных скал, в условиях неблагоприятной погоды, на твердый грунт и пр.). Неблагоприятная обстановка, вынудившая капитана судна принять срочные меры к его спасению (например, выбросить часть груза), и является непреодолимой силой, обусловливающей совершение действий, которыми причиняются убытки при подобного рода общей аварии" (О.С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, стр.197). Пример из практики МАК взят О.С.Иоффе из книги А.Д.Кейлина и П.П.Виноградова "Морское право", 1939, с.193).

Но положение, при котором возможно устранить общую для судна, груза и фрахта опасность путем совершения указанных автором действий, является одним из случаев крайней необходимости, но отнюдь не непреодолимой силой. Да и в приведенном автором решении МАК говорится не о непреодолимой силе, а об опасности, как одном из признаков, дающих возможность (при наличии др.признаков, указанных в ст.142 КТМ) отнести возникшие в данном случае убытки к общей аварии.

непосредственно воздействующим на личные и имущественные блага потерпевшего, а также с состоянием невозможности выполнить определенное действие в силу технических либо социальных причин.

Для признания того или иного события непреодолимой силой необходимо, чтобы это событие причиняло вред не прямым воздействием на сферу личных и имущественных благ потерпевшего - в таком случае вредоносное событие, являясь стихийным бедствием, не имеет значения непреодолимой силы - а воздействием на деятельность другого лица , которое выступает в роли "невольного" причинителя вреда.

Например, портовый холодильник в одном из морских портов тихоокеанского побережья подвергся воздействию цунами (гигантских волн высотой в несколько десятков метров, возникающих вследствие подводного землетрясения и обладающих огромной разрушительной силой). При этом было повреждено имущество портового холодильника и испорчено хранившееся в холодильнике продовольствие, принадлежащее другим организациям. Цунами в этом примере выступает в двух качествах. По отношению к ущербу, причиненному имуществу холодильника, цунами - стихийное бедствие. По отношению к ущербу, причиненному имуществу других лиц - клиентов холодильника, цунами - непреодолимая сила.

Для раскрытия сущности непреодолимой силы очень важно выяснить, какие же явления об"ективной действительности стоят за этим понятием. Как правильно заметил Г.К.Матвеев, именно вопрос о субстанции, природе непреодолимой силы является предметом споров цивилистов.

В последнее время все большее распространение получает разделяемое нами мнение, сводящееся к тому, что за понятием непреодолимой силы стоят чрезвычайные по мощности и разрушительному воздействию стихийные природные явления (ураганы, наводнения, землетрясения, грозы и т.п.), а также некоторые общественные явления, обусловливающие невозможность исполнения договорного, как правило, обязательства, возникшего до начала действия данного общественного явления (войны, карантина, оккупации и т.п.).I/

Такое понимание субстанции непреодолимой силы прямо вытекает из предпринятого выше анализа ее признаков, указанных в гражданских кодексах союзных республик.

I/ Кроме В.А.Туманова, в новейшей литературе такое содержание в понятие непреодолимой силы вкладывают, напр., следующие авторы: М.В.Гордон ("Радянське цивільне право", Харьков, 1966, с.228); О.А.Красавчиков, ("Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности", М., 1966, с.180); С.В.Занковская ("Советское гражданское право", Учебник под ред. проф. В.А.Рясенцева, т.I, М., 1965, с.527); В.И.Кофман ("Гражданский кодекс РСФСР", пособие под ред. О.А.Красавчикова, Средне-Уральское книжное издательство, Свердловск, 1965, стр.406); П.И.Седугин ("Научно-практический комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик", М., 1962, стр.329; см. также его статью в "Научно-практическом комментарии к ГК РСФСР", М., 1966, стр.527); Б.М.Рябинский (статья "Об усовершенствовании норм, регулирующих транспортную деятельность железных дорог в сборн. "Вопросы государства и права", изд. Ленинградского университета, 1964, стр.128 и след.); А.Кравцов, (Статья "Понятие непреодолимой силы" в журнале "Советская юстиция", 1966, № 17, стр.18); авторы "Энциклопедического словаря правовых знаний", изд. "Советская энциклопедия", М., 1965, стр.255. К такому же выводу приходит и Г.К.Матвеев в статье "О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве" (Советское государство и право", 8, 1963, стр.101). Правда, следует заметить, что к непреодолимой силе прямо относят, кроме стихийных природных явлений, также и общественные явления не все из указанных авторов, а только С.В.Занковская, П.И.Седугин, Б.М.Рябинский и Г.К. Матвеев.

Таким образом, если за исходный пункт взять легальное определение, содержащееся в ст.85 ГК РСФСР (ст.78 ГК УССР), то все сказанное позволяет определить непреодолимую силу как чрезвычайное, непредотвратимое доступными данному лицу при данном уровне развития науки и техники природное или общественное событие, которое, воздействуя извне на сферу его деятельности, либо побуждает данное лицо к бездействию при исполнении договорных обязательств, либо нарушает нормальную его деятельность, причиняя тем самым возникновение ущерба у других лиц.

Казус имеет некоторые общие с непреодолимой силой черты.

Казус, так же как и непреодолимая сила, проявляет себя в невиновном причинении вреда. Общим у казуса и непреодолимой силы является признак непредотвратимости вреда при данных условиях.

Отличает же казус как "простой случай" от непреодолимой силы как квалифицированного случая следующее.

Если непреодолимой силой является всегда внешнее по отношению к деятельности причинителя вреда событие,[I/] то казус - это невиновное причинение вреда либо действиями причинителя вреда, либо событием, вредоносно проявляющим себя через сферу деятельности причинителя вреда. В последнем случае казус отличается от непреодолимой силы по признаку чрезвычайности события: непреодолимая сила - чрезвычайное по силе, мощности, энергии событие.

I/ Ср.В.Г.Вердников, "Советское гражданское право", учебник под ред.проф.В.А.Рясенцева, т.2.М., 1965, стр.347.

Казус же - следствие ординарного, обычного, обыденного, или хотя даже и редкого, но лишь суб"ективно непредотвратимого события, то есть такого события, которое суб"ект (причинитель вреда, обязанное лицо) не мог и не должен был предвидеть и вследствие этого не предотвратил, хотя с об"ективной стороны данное событие возможно предотвратить. (Например, для предотвращения аварии самолета вследствие попадания в воздухозаборник птицы пилоту достаточно было, если бы он мог предвидеть это событие, немного изменить высоту полета).

Из сказанного можно сделать следующие выводы:

I. Вред может быть причинен либо виновными действиями лица, либо случайно, т.е. при отсутствии вины причинителя.

2. Случайно вред может быть причинен:

а/ Действиями причинителя при отсутствии его вины.

б/ Событием (внешним или внутренним по отношению к деятельности причинителя) при отсутствии признака чрезвычайности такого события.

В обоих вышеуказанных случаях возникновение вреда есть следствие казуса ("простого случая").

в/ Событием, имеющим признаки непреодолимой силы.

3. Непреодолимая сила есть частный (квалифицированный) случай невиновного (случайного) причинения вреда. Другой разновидностью невиновного (случайного) причинения вреда является "казус" ("простой" случай).

4. Казус и непреодолимая сила находятся в одном ряду явлений и являются понятиями, противоположными понятию виновного причинения вреда.

Причинение вреда виновными действиями всегда приводит к ответственности за вред его причинителя. Последствия, которые несет причинитель при невиновном (случайном) причинении вреда, не являются ответственностью в строгом смысле этого слова и обусловливаются установленным в обществе (с учетом уровня развития экономики) способом, порядком распределения бремени возмещения ущерба, понесенного тем или иным лицом вследствие казуса или непреодолимой силы.I/

5. Вину и случай нельзя ставить в один ряд явлений с противопоставлением их непреодолимой силе (как это делает авторы, разделяющие взгляды Д.М.Генкина), напротив, вина и случай не могут находиться в одной плоскости, так как вина - суб"ективное (психическое) отношение лица к своим противоправным действиям и к их результату; случай же - об"ективное по своей природе явление действительности, проявляющее себя либо в невиновных действиях причинителя вреда, либо в событии, поражающем сферу деятельности того или иного лица, которое вследствие воздействия этого события невиновно причиняет вред (либо ненадлежащим образом исполняет договорное обязательство).

Поэтому в связи с причинением вреда можно говорить о двух рядах явлений, лежащих в разных плоскостях:

I/ Не имея возможности шире высказаться по данному вопросу, так как это выходит за рамки темы, мы ограничиваемся отсылкой к весьма интересным соображениям О.А.Красавчикова (см.указ.соч.,стр.137 и след.).

I. О виновных действиях причинителя, всегда приводящих к его ответственности в полном об"еме причиненного ущерба.

2. О невиновных действиях, а также о событии, которое либо нарушает нормальную деятельность лица, либо заставляет его бездействовать, что в обоих случаях приводит к невиновному причинению вреда.

В связи с этими соображениями вызывает возражения положение Д.М.Генкина, разделяемое и Б.С.Антимоновым, и Г.К. Матвеевым, о том, что "благодаря развитию человеческого познания природы и активного воздействия человека на природу... то, что в свое время считалось непреодолимой силой, может быть в дальнейшем отнесено к понятию простого случая"...

Не вызывает, конечно, сомнения правильность решительного отказа от фаталистического понимания непреодолимой силы, как бесспорен и вывод о возможности "преодоления" непреодолимой силы в ходе накопления знаний человека и овладения им все более мощными источниками энергии.

Но, если непреодолимая сила теряет признак непреодолимости, то всегда будет признано виновным причинение вреда ее воздействием на сферу деятельности причинителя. Поэтому непреодолимая сила, также как и казус, - это оборотная сторона виновного причинения вреда.

Между непреодолимой силой и виновным причинением вреда нет промежуточной переходной зоны казуса. Разумеется, можно ошибочно квалифицировать казус как непреодолимую силу и наоборот. Но если то, что вчера было непреодолимой силой, сегодня уже, не уменьшившись в масштабах проявления своих грозных сил,

при современном уровне науки и техники и соответствующем этому уровню развитии производительных сил может быть предотвращено данным лицом, - вредные последствия такого события не могут быть отнесены к казусу, а должны быть прямо поставлены в вину причинителя вреда.

§ 4. Развитие института повышенной ответственности воздушного перевозчика

Изложенные выше общие положения относительно разграничения понятий виновного и случайного причинения вреда и понятий казуса и непреодолимой силы необходимы для выяснения вопроса о возникновении и развитии института повышенной ответственности воздушного перевозчика, а также для выяснения того, какие же конкретные явления стоят за понятием непреодолимой силы применительно к деятельности воздушно-транспортного предприятия.

Ответственность за ущерб, причиненный воздушным судном, впервые была введена Декретом СНК РСФСР от 17.I.1921 г. "О воздушных передвижениях".

В статье 22 этого первого законодательного акта, положившего начало советскому воздушному праву, было записано: "Все убытки, непосредственно причиненные воздушным судном при под"еме, полете или спуске, подлежат возмещению, за исключением случаев, когда причинение убытков явилось следствием грубой вины самого потерпевшего".

Как видно из текста закона, ответственность владельца воздушного судна нормировалась самым широким образом и простиралась включительно до обязанности возместить вред, причиненный действи-

ем непреодолимой силы. Законодатель здесь еще не проводил разграничения ответственности воздушно-транспортного предприятия за причинение вреда пассажирам и "окружающим", в чью правовую сферу вторгается перевозчик в процессе эксплуатации воздушного судна. Более того, анализ исторической обстановки, в которой разрабатывался и принимался Декрет "О воздушных передвижениях",[1] позволяет делать вывод, что статья 22 Декрета была направлена на защиту прав именно "окружающих", а не пассажиров,[2] так как авиация в период принятия Декрета еще не выполняла полетов по перевозке пассажиров. Такие полеты начались двумя годами позже - в 1923 г.

С введением в действие в 1922 г. ГК РСФСР норма ст.22 Декрета "О воздушных передвижениях" была признана замененной нормами ст.ст.404-411 Гражданского кодекса РСФСР и соответствующими статьями ГК др.союзных республик, определяющими условия возникновения и об"ем ответственности владельца источника повышенной опасности.[3]

1/ Непосредственным поводом для разработки Декрета послужил инцидент на границе Советской республики с буржуазной в то время Эстонией. В июне 1920 г. эстонский самолет перелетел советскую границу. Закона же, охранявшего воздушный суверенитет Советской республики, еще не существовало. (См.Ф.Захаров, "У истоков гражданской авиации СССР", "Гражданская авиация", 1966,№ 2, стр.12-13).

2/ К такому правильному, на наш взгляд, выводу пришел И.С.Перетерский еще в 1923 г. (См.И.С.Перетерский,Договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924,№ 2 (8),стр.121).

3/ Указание о том, что правило ст. 22 Декрета должно признаваться замененным соответствующими ст.ст.ГК РСФСР,содержится в примечании к ст.22 Декрета "О воздушном передвижении" в официальном издании - "Сборнике законов и распоряжений по гражданской авиации" (Авиаиздательство,М.,1926,автор примечаний проф.И.С.Перетерский). См.также В.Л.Лахтин, Воздушное право (статья в сб."Вопросы воздушного права", вып.I, изд.Авиахим,М.,1927,стр.70).

Таким образом, с момента введения в действие ГК РСФСР в 1922 г. и вплоть до принятия первого Воздушного кодекса в 1932 г. воздушный перевозчик отвечал за причиненный вред на таких же условиях, как и другие владельцы источников повышенной опасности, т.е., отвечая и за случайно причиненный вред, перевозчик в то же время освобождался от обязанности возмещения вреда, причиненного действием непреодолимой силы.

Установление того факта, что в начальный 10-летний период развития воздушного права (довольно продолжительный по отношению к истории развития воздушного законодательства, не насчитывающей и 50 лет) ответственность воздушного перевозчика была унифицирована с ответственностью других видов транспорта, представляет для нас чрезвычайный интерес.

Принципиально новое решение вопроса об ответственности воздушно-транспортного предприятия законодатель дал в ст.53 Воздушного кодекса СССР 1932 г.[1/], в которой определялось, что за смерть и телесные повреждения, причиненные при стартах, полетах и посадках пассажирам и лицам экипажа гражданских воздушных судов, воздушный перевозчик несет ответственность по общему законодательству СССР и союзных республик во всех случаях, если не докажет, что вред произошел вследствие умысла или грубой неосторожности самого потерпевшего.

При переработке Воздушного кодекса в 1935 г. изложенное выше правило ст.53 ВК 1932 г. в почти неизмененном виде вошло в ст.78 ВК 1935 г.[2/], которая распространила действие нормы о

1/ СЗ СССР, 1932, № 32, ст.194-б.

2/ СЗ СССР, 1932, № 43, ст.359.

повышенной ответственности владельца воздушного судна на случаи причинения вреда не только пассажирам, но и лицам, а также имуществу, не находящимся на воздушном судне.

Так первым советским Воздушным кодексом 1932 г. был сформулирован, а Воздушным кодексом 1935 г. - закреплен принцип, который впоследствии в литературе получил название принципа повышенной ответственности воздушного перевозчика.

Повышенная ответственность воздушно-транспортного предприятия - крайний случай так называемой ответственности без вины в советском гражданском праве.

Как известно, институт ответственности без вины (за случайное причинение вреда по ст.90 Основ) до сих пор не получил достаточного обоснования в теории деликтных обязательств.[1] В литературе правильно отмечалось, что господствующая теория стимулирования,[2] об"ясняющая, почему введена законом ответственность за невиновное причинение вреда источником повышенной опасности, не дает ответа на многие возникающие на практике вопросы.[3]

1/ См.Н.С.Малеин.Возмещение вреда,причиненного личности,М., 1965, стр.44.

2/ Речь идет о стимулировании к разработке методов и средств для сужения круга несчастных случаев, для сведения опасности к нулю посредством возложения ответственности за невиновно причиненный вред на организации и лица, деятельность которых связана с источниками повышенной опасности. (См.Б.С.Антимонов,Гражданская ответственность за вред,причиненный источником повышенной опасности,М.,1952, стр.4[illegible]; О.С.Иоффе,Ответственность по советскому гражданскому праву,Л.,1955,стр.190-191; К.К.Яичков,Система обязательств из причинения вреда в советском праве) "Вопросы гражданского права",М.,1957,стр. 167; Е.А.Флейшиц,Обязательства из причинения вреда и из неосновательного обогащения,М.,1951,стр.137).

3/ См.Н.С.Малеин,К вопросу о вине и случае в деликтных обязательствах,"Советское государство и право",№ 4,1963,стр.142-143.

В связи с этим в последнее время делаются настойчивые попытки обосновать возникновение обязанности возмещения вреда при невиновном его причинении с позиции теории риска. 1/

Но если признается, что неполностью выяснена природа ответственности за невиновное (случайное) причинение вреда источником повышенной опасности, то можно считать совсем невыясненной причину введения ответственности воздушно-транспортного предприятия не только за невиновное причинение вреда вследствие казуса, но и за причинение вреда непреодолимой силой.

К сожалению, нам не удалось обнаружить каких-либо документов, связанных с разработкой, обсуждением и принятием первого Воздушного кодекса, в которых бы излагались мотивы, побудившие законодателя перейти в 1932 году (после 10-летнего регулирования ответственности владельцев воздушных судов посредством норм ГК) к введению принципа повышенной ответственности воздушно-транспортных предприятий.

Однако отсутствие таких документов до некоторой степени восполняется работой профессора Е.И.Кельмана "Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки" 2/. Эта работа является

1/ См.О.А.Красавчиков,Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности,М.,1966,стр.139,146-151; а также Л.И.Бернштейн, Проблема т.н.ответственности без вины в советском праве, Сб.статей аспирантов Ташкентского госуниверситета, вып.253, Ташкент, 1964, стр.121-124.

2/ См.Вопросы воздушного права,М.,1927,стр.179 и след.

первым и, добавим, единственным в советской литературе источником,[1] в котором дается обоснование принципа абсолютной (повышенной) ответственности воздушного перевозчика, причем, выводы автора в этой работе базируются (nota bene!) на материалах третьего конгресса МОКА, заседавшего во Франфурте на Майне в сентябре 1913 (!) года.

Предлагая ввести ответственность за причинение вреда воздушным судном во всех случаях, за исключением только вины самого потерпевшего, Е.И.Кельман обосновывал это предложение следующими доводами:

I. Индивидуальные особенности воздушного передвижения определяются, как считал Е.И.Кельман, его повышенной опасностью, что "настойчиво диктует необходимость выработки индивидуальных правовых норм, учитывающих своеобразные свойства этого нового вида транспорта".[2]

I/ Кроме Е.И.Кельмана, в годы, предшествовавшие принятию первого Воздушного кодекса, по проблеме ответственности воздушного перевозчика в советской правовой литературе выступали также проф.И.С.Перетерский и В.Лахтин. Но И.С.Перетерский предлагал освобождать воздушного перевозчика от ответственности перед пассажирами и грузоотправителями "не только в случае непреодолимой силы, но и в случае всякой (а не только грубой) небрежности потерпевшего, так как от пассажира самолета резонно требовать внимательного соблюдения правил полета и безопасности" (И.С.Перетерский, Договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924, № 2(8), ст.121).

В.Лахтин, считая, что вопрос об ответственности воздушного перевозчика разрешается ст.404 ГК РСФСР, не возражал против унификации с помощью этой статьи правового регулирования ответственности воздушно-транспортного предприятия и других владельцев источников повышенной опасности. (См. В.Л.Лахтин.Воздушное право,сб."Вопросы воздушного права", вып.I,М.,1927,стр.70).

2/ Е.И.Кельман,указ.работа,стр.179.

Поэтому, по мнению Е.И.Кельмана, нельзя вопросы ответственности воздушного перевозчика разрешить путем простого распространительного толкования уже существующих правовых норм.

Воздушное право, отмечал Е.И.Кельман, развивалось в определенной части под влиянием железнодорожного, морского и автомобильного права, "Однако, то начало "об"ективного причинения" (по современной терминологии - начало ответственности за случайное причинение вреда вплоть до непреодолимой силы - А.Ф.), которое получило столь значительное применение в новейших законах, регулирующих железнодорожный и иные виды сухопутного транспорта, оказалось недостаточным.[1] Воздушное передвижение, продолжает далее автор, тесно связано с атмосферными явлениями, причиняющими "сплошь и рядом" убытки.[2] При современном (статья, напомним, опубликована в 1927 г.)состоянии техники воздушного передвижения оно таит в себе имманентно присущей этому виду транспорта риск.[3]

2. Обычное в общегражданском отношении освобождение причинителя вреда - владельца источника повышенной опасности за непреодолимую силу утрачивает, по мнению Е.И.Кельмана, почву в воздушном транспорте, так как, с одной стороны, проверка истинных оснований возникновения ущерба, то есть проверка при-

---

1/ Е.И.Кельман,указ.работа,стр.195.

2/ Ниже мы еще вернемся к этим убыткам,"сплошь и рядом" вызываемым атмосферными явлениями.

3/ Там же, стр.196-197.

чин воздушных катастроф, обычно связана с чрезвычайными трудностями, неустранимыми даже при содействии вполне компетентной экспертизы. "С другой стороны, обычные источники несчастных случаев (атмосферные явления, порча механизмов) не являются чем-то вовсе непредвиденными, а напротив, составляют повседневную всем известную предпосылку воздушного транспорта, вследствие чего с точки зрения общепринятого понимания "непреодолимой силы" возникают серьезные сомнения о возможности квалифицировать такие события как "непреодолимую силу". I/

Е.И.Кельман разделяет мнение одного из участников третьего конгресса МОКА: "Представляется чрезвычайно затруднительным установление бесспорных случаев непреодолимой силы при функционировании воздушного транспорта". 2/

Из этого вывода, - замечает Е.И.Кельман, - один шаг до полного отказа от понятия "непреодолимой силы" в отношении воздушного передвижения". 3/ И Е.И.Кельман с сочуствием относится к такому шагу, который сделали немецкие авторы T. Bredow и F. Müller : "Непреодолимой силы, в том смысле как это понятие истолковывается судебной практикой, для воздушных сообщений, можно сказать, не существует". 4/

I/ Е.И.Кельман, указ.работа, стр.187.

2/ Из речи, которую произнес на третьем конгрессе МОКА швейцарский профессор Meurer (цит.по Е.И.Кельману, указ.соч., стр.187, 188).

3/ Указ.сочинение, стр.188.

4/ Здесь Е.И.Кельман приводит цитату из сочинения T. Bredow und F. Müller, Das Luftgesetz vom 1 August 1922 (Kommentar), Berlin, 1922, s. 240.

3. Наконец, Е.И.Кельман считал, что повышение ответственности воздушного перевозчика вполне оправдывается с точки зрения разумно понятой социально-правовой политики. По мнению автора, полет на воздушном судне создает такую постоянную опасность для всех пассажиров, от которой невозможно уберечься, как например, при поездке по железной дороге или на автомобильном транспорте. Поэтому "в целях защиты справедливых интересов населения, что в свою очередь, не может не содействовать укреплению доверия к воздушному передвижению, надлежит усилить ответственность перевозчика за могущий возникнуть ущерб.[1/]

Итак, краткое изложение взглядов проф.Е.И.Кельмана, в которых, без сомнения, отражена точка зрения на воздушный транспорт, характерная для большинства юристов конца 20-х - начала 30-х годов,[2/] приводит к выводу, что в обоснование введения нормы о повышенной ответственности владельца воздушного судна было положено два довода:

а/ Повышенная опасность воздушных сообщений представляет собой специфику воздушного транспорта.

1/ Е.И.Кельман, Указ.работа, стр.188.

2/ Впрочем, в этот период были отдельные выступления против повышенной ответственности воздушного перевозчика под предлогом того, что повышенная ответственность воздушного перевозчика может подорвать экономическую базу молодых авиационных предприятий (См., например, изложение выступлений проф. В.И.Бошко и Лифшица при обсуждении доклада Е.И.Кельмана "Проблемы ответственности перевозчика за вред и убытки", заслушанного 27 февраля 1927 г. в Киевском отделении Украинского Юридического общества и Киевской секции Воздушного права при Осоавиахиме, "Вестник советской юстиции, 1927, № 11-12, стр.432).

б/ В силу оссбенностей эксплуатации воздушных судов в случае причинения вреда вследствие катастрофы, когда вместе с воздушным судном гибнут и люди, практически невозможно выявить, что - казус или непреодолимая сила - является причиной катастрофы.

Оценивая эти доводы, следует сказать, что последний из них - весьма серьезен и вполне может служить об"яснением практической целесообразности отказа от ограничения ответственности воздушного перевозчика пределами непреодолимой силы.

Что представлял собой в то время (в конце 20-х - начале 30-х годов) воздушный транспорт? До 1931 г. гражданская авиация работала только в летний период времени с 1 мая по 15 октября и только в светлое время суток. Зимние полеты начали вводиться только в 1931 г. Воздушные линии не были радиофицированы, не были оборудованы световыми приборами. К 1931 г. примитивными световыми приборами была оборудована лишь одна транссибирская магистраль Москва-Иркутск.

Полеты выполнялись без радиосвязи с землей и только визуальным способом, так как все навигационное оборудование самолета составил один только компас.1/

Метеобеспечение полетов было совершенно недостаточным: воздушные линии гражданской авиации в 1931 г. обслуживали 19 бюро погоды, 42 аэрологические станции и 170 метеопунктов.2/

1/ Интересные данные о техническом оснащении гражданской авиации в зачаточный ее период приведены первым начальником Аэрофлота А.З.Гольцманом в брошюре "Гражданская авиация", Госвоениздат, М., 1931.

2/ Материалы 2 Всесоюзной конференции Гражданского Воздушного флота, М., 1932, стр.12.

При тогдашнем уровне развития метеорологии и ее технической базы метеообслуживание полетов ограничивалось констатацией фактической погоды, прогнозы погоды по маршруту полетов не могли, разумеется, составляться качественно.

Скорость полета самолета в тот период составляла 150 - 200 км/час, что обусловливало значительную продолжительность полета самолетов, выполнявших рейсы. Напр., перелет из Москвы в Харьков, по воспоминаниям летчиков-ветеранов Аэрофлота, нередко занимал целые сутки.

В таких условиях самолет отправлялся в рейс с большим риском непредвиденной встречи в полете со стихийными силами воздушного океана: грозовыми фронтами, обледенением, снеговыми зарядами, туманами и т.п. Большая степень вероятности вредоносного воздействия на воздушное судно в полете этих стихийных явлений природы, которые при определенных обстоятельствах могли иметь признаки непреодолимой силы, составляло специфику эксплуатации воздушного транспорта на заре его развития.

При тогдашнем состоянии техники и при тогдашних знаниях свойств воздушной стихии воздушное судно, отправляясь в полет, вылетало в неизведанное: ни прогноза погоды по трассе, ни радиосвязи, ни возможности взять пеленг и уточнить место нахождения при потере ориентировки, ни радиолокатора для определения гроз по маршруту. Поэтому, если бы закон освобождал воздушного перевозчика от ответственности за действия непреодолимой силы, то транспортные предприятия могли бы многие случаи причинения вреда подводить под вред, причиненный действием непреодолимой силы: ведь и сильный ветер, и гроза, и обледенение, и туман, и

еще очень многие погодные явления были в то время об"ективно непреодолимы для воздушно-транспортных предприятий.

Предотвратимость этих явлений заключалась в избежании встречи в ними. Как уже было сказано выше, применялся и этот метод "преодоления" стихии: до 1931 г. самолеты зимой (зима - наиболее опасный для полетов период) вообще не летали. Однако пойти на "закрытие" авиации вовсе советское государство, разумеется, не могло.

С учетом всех этих обстоятельств эксплуатационной деятельности авиации в начале 30-х г.г. представим себе, что пассажирский самолет потерпел катастрофу, при которой, как правило, все люди гибнут, а самолет полностью разрушается. В связи с тем, что пилот не мог сообщить причину аварии (самолеты не имели радиостанций), установить истинные причины катастрофы в некоторых случаях действительно было невозможно.

В этом - главная причина отказа законодателя от учета непреодолимой силы в качестве условия, ограничивающего ответственность воздушного перевозчика. Поэтому и Воздушный кодекс 1932 г., и Воздушный кодекс 1935 г. вообще отказались от понятия непреодолимой силы при определении условий ответственности перевозчика за причинение вреда во время полета.

Другой довод сторонников повышенной ответственности воздушного перевозчика, основывающийся на представлении о повышенной опасности воздушного транспорта, требует критической оценки.

Выводы о степени опасности того или иного вида транспорта, не основанные на статистических данных, не имеют, видимо, какой-

либо серьезной научной ценности вследствие отсутствия доказательственной базы. Однако авторы немногочисленных высказываний об особо высокой степени опасности воздушного транспорта не делали даже попыток обосновать свои выводы цифрами и фактами.

Е.И.Кельман, как уже отмечалось, особый риск воздушного передвижения находил в том, что "сплошь и рядом" всякие атмосферные явления причиняют убытки при пользовании воздушным транспортом. Однако Е.И.Кельман не раскрыл, какие же реальные факты стоят за этим пугающим "сплошь и рядом", что превращает его категорический вывод в общее рассуждение, обоснованность которого весьма сомнительна.

Разумеется, попытки найти опубликованные статистические данные об аварийности на транспорте связаны с большими трудностями. Однако и те немногие цифры, которые удалось найти в открытой печати, убедительно показывают беспочвенность утверждений об особо опасном характере воздушных перевозок.

Еще в 1923 г. проф.И.С.Перетерский отмечал, что случаи катастроф и причинения ущерба пассажирам или грузам чрезвычайно редки. Так, на воздушных линиях Англии с апреля 1922 г. по март 1923 г. не было ни одной жертвы среди пассажиров и было ранено только 3 (!) пассажира. Один раненый пассажир приходился на 11460 полетов.[1/]

На воздушных линиях СССР в 1930 году один смертный случай

1/ См.И.С.Перетерский, Договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924, № 2 (8), стр.123.

приходился на I.5 миллиона км.налета. Если учесть, что в тот год самолеты гражданской авиации налетали около 5 млн.км, то цифра погибших на воздушном транспорте в I930 г. ограничивается 3-мя человеками.I/

Большой интерес представляют данные о причинах аварийности на воздушных линиях Всесоюзного об"единения ГВФ в I93I г., проливающие свет на вопрос о "повышенной опасности" воздушного транспорта и о доли казуса и непреодолимой силы в причинении ущерба при воздушных перевозках.

Таблица 6

Классификация причин аварийности в ВО ГВФ в I93I г.2/

№№ пп	Причины аварии	Удельный вес к общему количеству случаев (в %)
I	2	3
I.	Недисциплинированность пилота (неосмотр матчасти, взлет по ветру, вылеты без разрешения и т.п.)	25.5
2.	Усложненные метеоусловия, связанные с недисциплинированностью пилота	2I.5
3.	Отсутствие летного тренажа	I5.6
4.	Плохая организация аэродромной службы	I3.0
5.	Плохой ремонт, износ материалов	I0.0
6.	Аэронавигационная неподготовленность	7.I
7.	Воздушное хулиганство	4.5
8.	Посадка на плохо оборудованный аэродром	2.8
	Итого	I00

I/ По данным А.З.Гольцмана, Гражданская авиация, Госвоениздат, М., I93I, стр.I6.

2/ Таблица составлена по данным, приведенным начальником ВО ГВФ А.З.Гольцманом на Всесоюзной конференции Гражданского Воздушного Флота в Москве в I932 г. (См.Материалы 2 Всесоюзной конференции Гражданского Воздушного Флота, М., I932). В таблице сохранена без изменений применявшаяся в то время терминология.

Из приведенных данных, которые для нас представляют особую ценность в связи с тем, что они относятся к периоду разработки и принятия первого Воздушного кодекса и нормы о повышенной ответственности воздушно-транспортного предприятия, следуют неожиданные выводы:

I. Представление о "сверхопасности" воздушного транспорта оказалось искаженным, а сама опасность - во много раз преувеличенной.

2. Почти все сто процентов аварий причинены ВИНОВНЫМИ ДЕЙСТВИЯМИ работников гражданского воздушного флота. Можно предположить, что доля случайных аварий составляет всего лишь несколько процентов (они могли приходиться на аварии вследствие такого износа материалов, который не соответствовал установленным нормативам и не мог быть предусмотрен работниками инженерно-авиационной службы).

3. Нет ни одной аварии, причина которой оказалась бы невыясненной, либо могла бы быть отнесена к явлениям непреодолимой силы.

Эти выводы с небольшими коррективами применимы и к сегодняшней авиации. По независящим от автора причинам здесь невозможно привести цифровые данные об аварийности на воздушном и

др.видах транспорта СССР.[I/] Но ознакомление с ними дает право сделать общий вывод о том, что, во-первых, уровень безопасности полетов с каждым годом становится все выше, приближаясь к 100%, во-вторых, почти 100% в общем-то очень редких сейчас авиационных катастроф и аварий

I/ В зарубежной печати публикуются данные об аварийности на воздушных линиях авиакомпаний мира, входящих в ИКАО (в эту международную организацию гражданской авиации входят авиакомпании 111 государств мира; СССР членом ИКАО не состоит). Эти данные позволяют с большой степенью достоверности делать оценку относительно общего уровня аварийности воздушного транспорта.

Вот эти интересные данные.

В 1966 г. на каждые 100 миллионов пассажирокилометров регулярных авиалиний погибло 0.397 пассажира (в 1965-0.348. в 1964 - 0.379, в 1963 - 0.456).

В абсолютных цифрах в 1966 г. погибло 979 пассажиров (в 1962 г. - 739, в 1963 - 672, в 1964 - 681, в 1965 - 695). Для сравнения укажем, что общий об"ем перевозок на регулярных авиалиниях мира в 1966 г. составил 236 миллиардов пассажирокилометров, а пассажиров перевезено 202 млн.

Общее число катастроф самолетов на регулярных авиалиниях мира было в 1966 г. - 31, в 1965 - 24, в 1964 - 24. (Экспресс - информация, изд.Гос.НИИ ГА,1967, № 7).

происходит по вине воздушно-транспортных предприятий.[1]

В связи с этим вызывают возражение встречающиеся в литературе не основанные на статических данных выводы о том, что воздушно-транспортные средства образуют особую группу источников не просто повышенной, но высокой опасности.[2]

Выводу о высокой опасности, создаваемой воздушным транспортом при его эксплуатации любопытное обоснование дает С.А. Красавчиков. Эта опасность, по мнению автора, "возникает в силу того, что находясь в воздухе, самолет (в отличие от автомобиля, электровоза и др.аналогичных транспортных средств) не может быть остановлен вообще". Но такое обоснование противоречит

1/ В июле 1965 г. после вылета из Харькова на Симферополь на удалении 110-120 км от Харькова на высоте 6000 м в облаках пассажирский самолет ТУ-124 внезапно сильно бросило вниз, а затем вверх. В результате возникших перегрузок несколько непристегнувшихся привязными ремнями пассажиров получили тяжелые ранения и травмы, а один пассажир скончался. Впоследствии выяснилось, что аварийная ситуация, закончившаяся такими последствиями и лишь случайно не приведшая к катастрофе, возникла при входе самолета в грозовое облако вблизи мощного очага грозовых разрядов.

Казалось бы, в данном случае имеются признаки непреодолимой силы. Но расследование показало, что причинение вреда жизни и здоровью пассажиров есть следствие виновных действий перевозчика (так как работники службы движения Харьковского аэропорта знали о расположении очагов грозовой деятельности по маршруту полета, но полет не проконтролировали, хотя имелась возможность обойти эти очаги). Кроме того, бортпроводник самолета должен был проконтролировать, чтобы все пассажиры были пристегнуты привязанными ремнями.

Грубая неосторожность была проявлена и потерпевшими, не выполнившими требования бортпроводника и предупредительных надписей на световых табло о необходимости надеть привязные ремни.

2/ В новейшей литературе такая оценка воздушно-транспортных средств дана О.А.Красавчиковым в книге "Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности", стр.52-53.

теории динамики самолета: в авиации, в отличие от наземных и водных транспортных средств, необходимое условие безопасности заключается не в возможности немедленной остановки, а, наоборот, в непрерывном поддержании скорости полета, так как движение с определенной скоростью - это главнейшее условие безопасного полета воздушных судов тяжелее воздуха.

Специфика повышенной опасности воздушного судна при его эксплуатации определяется иными причинами.

Если взять такие источники повышенной опасности, как, например, поезд или автомобиль, то вред пассажирам этих транспортных средств причиняется, как правило, вследствие их столкновения с препятствием, либо потери управления с последующим беспорядочным движением, либо наезда на потерпевшего.

Иное дело - воздушный транспорт. Вероятность случайного столкновения с препятствием здесь неизмеримо меньше, чем у наземных видов транспорта. (Хотя практика авиации знает случаи виновных столкновений воздушных судов в воздухе, либо столкновения воздушного судна с горой при полете в горной местности, а также с препятствиями на земле при посадке и взлете, однако эти случаи крайне редки).

Опасность воздушного передвижения определяется, главным образом, двумя причинами:

во-первых, возможностью отказа двигателей вследствие возникновения в них неисправности;

во-вторых, возможностью потери управления воздушным судном при определенных отклонениях от нормального режима полета.

Однако возможность случайного возникновения аварийной ситуации вследствие указанных причин ничтожно мала, так как такая возможность парализуется обширным комплексом мер, обеспечивающих надежность и безопасность полетов.[I/]

Аварийность на воздушном транспорте вследствие виновных (как правило, уголовно-наказуемых) действий также имеет устойчивую тенденцию к снижению благодаря постоянному улучшению организационной и воспитательной работы в подразделениях гражданской авиации, повышению уровня квалификации летных и диспетчерских кадров, жесткой регламентации Воздушным кодексом и др.нормативными актами [2/] правил полетов и допуска к полетам экипажа и воздушных судов.

Все это позволяет делать вывод о том, что представления об особой опасности воздушного транспорта (большей чем опасность, создаваемая применением др.средств транспорта) в настоящее время уже не соответствуют действительному положению вещей и не учитывают коренных изменений в авиации вследствие бурного технического прогресса в этой области.

I/ В этот комплекс входит установление жестких лимитов работы в часах (т.н.ресурса) агрегатов, двигателей, в целом воздушных судов - при выработке таких ресурсов полностью еще пригодное к полетам судно снимается с эксплуатации и списывается; тщательный предполетный осмотр судов и горючего; жесткий контроль техники пилотирования и здоровья летного состава; огромные запасы мощности, прочности и надежности, конструктивно заложенные в авиационной технике, напр., безопасное продолжение полета на двух из четырех или на одном из двух двигателей и т.п.

2/ Здесь следует назвать, прежде всего, Наставление по производству полетов гражданской авиации СССР (НПП ГА).

Более того, статистика аварийности на других видах транспорта показывает, что воздушный транспорт сейчас является значительно менее опасным, чем некоторые другие виды транспорта, например, автомобильного. I/

Что же касается непреодолимой силы, то с ней, как причиной авиакатастрофы, советский воздушный транспорт за всю свою историю столкнулся, пожалуй, лишь в 2-х - 3-х случаях в 1959 г.2/, после 3-х лет эксплуатации самолетов ТУ-104.

Дело в том, что впервые в практике турбореактивные самолеты гражданской авиации вышли на высоты порядка 11-12 тысяч метров, на которых совершалась большая часть полета. В воздушном пространстве на этих высотах, на первый взгляд,

---

I/ Достаточно красноречиво об этом говорят такие данные, опубликованные в советской и зарубежной печати:
В США ежегодно в автомобильных катастрофах и авариях погибает почти 50 тысяч человек, а 4 миллиона - получает увечья ("Смерть на колесах", "Известия" за 29.03.66 г.).
В ФРГ число погибших в автодорожных происшествиях достигло ежегодной цифры в 15 тыс.человек ("45 mph minimum speed on German autobahns?", "Morning star", September 13, 1966).
В Англии по официальным данным Министерства транспорта в 1965 г. в автодорожных происшествиях погибло почти 8000 человек, в том числе 3105 пешеходов, 3060 водителей и пассажиров, 543 велосипедиста, 1244 мотоциклиста.
Число водителей и пассажиров, получивших серьезные телесные повреждения, возросло в 1965 г. по сравнению с 1964 - на 4072 чел. Общее количество несчастных случаев с детьми вследствие автодорожных аварий и катастроф достигло 62001 чел.("Blackest year yet for death on the roads", "Daily worker", march 18, 1966).

13896 убитых, 497490 раненых - таково число жертв уличного движения в Японии в 1966 г. ("Недуги большого города", "Правда" за 11.01.1967 г.).

2/ См.сообщения центральных газет о катастрофе с-та ТУ-104, выполнявшего рейс Пекин-Москва ("Правда", "Известия", "Комсомольская правда" за 23 августа 1959 г.).

не могло появиться никаких неожиданностей. Однако, оказалось, что эта зона атмосферы таит в себе грозную опасность огромной разрушительной силы, которая (в силу слабой изученности этой части атмосферы) не была достаточно хорошо известна метеорологии. Этим стихийным разрушительным явлением оказались мощные турбулентные воздушные потоки в некоторых областях т.н. струйных течений, скорость которых, достигающая иногда в центре струи более 500 км в час, в несколько раз превышает скорость , а, следовательно, и разрушительную силу самого могучего урагана.I/

Сейчас струйные течения хорошо изучены, и авиация научилась использовать их не во вред, а на пользу человека.

Развитие авиации очень ярко подтверждает правильность положения об относительности понятия непреодолимой силы. Технический прогресс в области конструирования и постройки самолетов и двигателей сопровождается столь же быстрым усовершенствованием средств воздушной навигации, развитием науки о погоде (метеорологии), техническим оснащением службы погоды и т.д.

В начале 30-х годов туман по маршруту полета был непреодолимым препятствием для полета. При внезапном непредвидимом заранее входе самолета в туман могла произойти катастрофа.

В таком случае туман мог быть отнесен к непреодолимой силе. Сейчас самолет длительное время может совершать абсолютно

I/ Струйное течение напоминает сильно сплющенную трубу гигантских размеров: высота 3-5 км, ширина 500-1000 км и длина несколько тысяч километров.

безопасный "слепой" полет в тумане, облаках, ночью. Преодолеть об"ективно непредотвратимое ранее стихийное явление помогает сложнейшее и надежное оборудование для слепых полетов, автопилоты и др.современные приборы, помо ающие летчику управлять движением самолета.1/ Это путь прямого преодоления погодных явлений, угрожающих безопасности полета.

Но атмосферные процессы настолько грандиозны по своим масштабам,2/ что при мощности современных источников энергии не всегда возможно предотвратить вредоносные результаты стихийного явления прямым воздействием на него.3/

Поэтому наука идет пути противодействия погодным изменениям прежде всего в направлении их познания, предвидения.

Применительно к авиации предвидеть проявление непреодолимой силы ВО ВРЕМЯ ПОЛЕТА воздушного судна - значит преодолеть, предотвратить ее путем уклонения от вредоносного воздействия ее на жизнь и здоровье пассажиров, в целом на воздушное судно.

Вот почему для воздушного транспорта более характерным является другой путь преодоления опасностей воздушной стихии -

---

I/ Сейчас эксплуатационные испытания проходит прибор автоматической посадки самолета.

2/ Общая энергия, необходимая для поддержания движения атмосферы земного шара в течение только одной секунды эквивалентна энергии примерно 7 миллионов атомных бомб (И.В. Кравченко,Летчику о метеорологии, Военное издательство Министерства обороны СССР, М., 1962,стр.176).

3/ Подсчитано, что для того, чтобы свернуть в сторону циклон или антициклон, нужны десятки тысяч энергетических гигантов, равных по мощности Волжской ГЭС (см.А.Харьковский, Земля глазами инженера, "Экономическая газета", 1965, № 43, стр.38).

путь изучения погодных явлений, информации о всех атмосферных процессах, надежного прогнозирования погоды в ближайшее от момента взлета время, предупреждения летчика в полете о всех неучтенных изменениях в воздушном океане.

Сейчас любые проявления стихийных атмосферных сил можно предвидеть, а, следовательно, и предотвратить, временно отложив полет либо изменив его маршрут: полет современных скоростных самолетов от одного аэропорта до другого занимает, как правило, не более I.5 - 2 часов - этот период полностью перекрывается мощной разветвленной сетью гидрометеослужбы, оснащенной электро-вычислительной техникой и автоматическими приборами метеонаблюдений, а также быстродействующими аппаратами дальней и оперативной связи. I/

Поэтому с полным основанием можно утверждать, что вероятность проявления непреодолимой силы во время полета - то есть в период, когда действует норма о повышенной ответственности воздушного перевозчика - практически равна нулю.

Однако это не означает, что понятие непреодолимой силы можно вовсе изгнать из воздушного права. Современная наука и техника дали человеку средства предвидеть и тем самым предотвращать разрушительное воздействие атмосферных явлений на воздушное судно в полете. Но те же стихийные погодные явления

I/ Каждые сутки гидрометеоцентр СССР получает и обрабатывает около 40 тысяч сообщений о погоде практически над всей поверхностью Земли. Эти данные анализируются с помощью ЭВМ, которая выдает уже готовые карты погоды, характеризующие давления и воздушные течения на разных высотах. Карты погоды с помощью специальной связной аппаратуры передаются всем АМСГ (авиаметеорологическим станциям), обслуживающим аэропорты гражданской авиации.

принимают форму непреодолимой силы для выполнения перевозчиком договорных обязательств. Гроза над аэродромом, многодневный туман, закрывающий взлетно-посадочную полосу, снежный буран в аэропорту - прямо бороться с этими стихийными явлениями человеку пока не под силу. При их возникновении самолетам приходится "ждать погоды". Здесь непреодолимая сила нарушает нормальный ход исполнения договорно о обязательства, причиняет вред, заставляя перевозчика бездействовать. Такое бездействие законом признается уважительным и не влечет ответственности воздушного перевозчика за нарушение, например, сроков доставки грузов или за опоздание в доставке пассажира в пункт назначения.

Это означает, что во всех случаях причинения вреда, не связанных с полетом воздушного судна, воздушно-транспортное предприятие несет ответственность на таких же основаниях, как и любое предприятие др.видов транспорта, для которого непреодолимая сила всегда является обстоятельством, освобождающим от ответственности.

х х х

§ 5. Выводы

Анализ содержания и условий применения ст.101 Воздушного кодекса приводит к следующим выводам.

Для возникновения повышенной ответственности перевозчика, установленной ст.101 ВК, необходимо наличие совокупности определенных условий:

I. Потерпевший должен быть пассажиром, то есть субектом договора воздушной перевозки.

2. Вред должен быть причинен во время старта, полета, посадки самолета (вертолета), либо во время посадки пассажира в воздушное судно или высадки из него, то есть в процессе перевозки пассажиров.

3. Вред пассажиру должен быть причинен вследствие воздействия непреодолимой силы на воздушное судно.1/

4. Возникновению или увеличению вреда, причиненного действием непреодолимой силы, не должна содействовать, кроме умысла, и грубая неосторожность потерпевшего.2/

1/ Еще в 1923 г. И.С.Перетерский правильно предостерегал против широкого толкования ответственности перевозчика в тех случаях, когда смерть или повреждение здоровья произошли вследствие отклонений от нормального состояния организма, вызванных преклонным возрастом или болезнью пассажира.

2/ Формулировку этого условия, содержащегося в I-м предложении ч.2 ст.101, нельзя назвать удачной: возможно ли на практике причинение вреда при полете воздушного судна одновременно и действием непреодолимой силы, и виновными действиями потерпевшего? Видимо "содействие" ВОЗНИКНОВЕНИЮ вреда, причиненного в результате действия непреодолимой силы, означает, что вред - следствие действия двух причин ("содействия" их): а/ непреодолимой силы, б/ виновных действий потерпевшего. Но трудно представить, чтобы такое сочетание оказалось возможным на практике.

Еще, пожалуй, трудней представить ситуацию, при которой виновные действия потерпевшего "содействовали" бы УВЕЛИЧЕНИЮ вреда, возникшему вследствие непреодолимой силы. Увеличить вред - значит к вреду, причиненному непреодолимой силой, прибавить вред, причиненный виновными действиями потерпевшего. Здесь на первый план выходит последовательность действия раздельных причин: сначала - непреодолимая сила, затем - виновные действия потерпевшего. Но очевидно, что если вред причинен непреодолимой силой в полете, то потерпевшему к такому вреду прибавить что-либо вряд ли окажется возможным...

При отсутствии хотя бы одного из этих условий воздушно-транспортное предприятие освобождается от обязанности возмещения вреда, причиненного вследствие действия непреодолимой силы, и несет ответственность на тех же основаниях, на которых строится ответственность владельцев др.источников повышенной опасности.

Таким образом, Воздушный кодекс 1961 г., расширив период повышенной ответственности перевозчика перед пассажиром, в то же время значительно сузил сферу применения нормы, устанавливающей такую ответственность.

Новый Воздушный кодекс уравнял воздушный транспорт с другими видами транспорта по условиям возникновения ответственности за ущерб, причиненный неисправной перевозкой груза, багажа и ручной клади пассажиров, а также за вред, причиненный жизни, здоровью и имуществу лиц, не относящихся к пассажирам.

Следовательно, если по Воздушному кодексу 1935 г. повышенная ответственность воздушного перевозчика за вред, причиненный воздушным судном в полете, была общим правилом, то теперь такая ответственность стала исключением из правила. Такое изменение в правовом регулировании ответственности воздушно-транспортного предприятия является отражением тех огромных изменений в технике и экономике, которые характерны для развития гражданской авиации.

Есть ли необходимость и в дальнейшем сохранять в Воздушном кодексе нормы, определяющие повышенную ответственность воздушного транспорта?

Анализ причин возникновения и развития этих норм приводит к отрицательному ответу на этот вопрос.

В самом деле:

I. Непреодолимая сила в полетах воздушных судов - явление не менее, а может быть и более редкое, чем в других видах деятельности, связанных с использованием источников повышенной опасности.

2. Надежность современной авиационной техники поставила воздушный транспорт в ряды наиболее безопасных средств сообщения. Бесспорно, разумеется, отнесение воздушных судов к источникам повышенной опасности, как и бесспорно абстрактное предположение об опасности воздушного передвижения (опасности, заметим, не большей, чем передвижение на других видах транспорта).I/ Но так же верно положение, что КАЖДЫЙ КОНКРЕТНЫЙ ПОЛЕТ (РЕЙС) МОЖЕТ БЫТЬ АБСОЛЮТНО БЕЗОПАСНЫМ.

3. В процессе развития науки и техники, связанной с авиацией, полностью устранена невозможность разграничения непреодолимой силы и казуса, т.е. устранено обстоятельство, послужившее главной причиной введения нормы о повышенной ответственности воздушного перевозчика.

Сравнительный анализ норм ст.IOI ВК I96I г. и ст.78 ВК I935 г., а также анализ внутренних частей ст.IOI ВК I96I г. убедительно показывает, что теперь законодатель твердо стоит на позиции признания возможности разграничения непреодолимой силы и казуса.

I/ Авиационные катастрофы, о которых время от времени в прессе появляются сообщения, во-первых, очень редки; во-вторых, относятся, главным образом, к самолетам военной авиации; в-третьих, охотно публикуются в печати (в отличие, напр., от автомобильных катастроф) в связи с сенсационным характером таких сообщений.

Но в таком случае принцип повышенной ответственности воздушного перевозчика лишается не только практической целесообразности, но и теоретического основания.

Поэтому ответственность воздушно-транспортного предприятия должна строиться на таких же основаниях, на каких строится ответственность предприятий других отраслей транспорта.I/

x x x

I/ Для сравнения отметим, что действующими международно-правовыми актами, признаваемыми в СССР или заключенными с его участием, установлен иной принцип ответственности воздушного перевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира - принцип вины.

Так, ст.20 Варшавской конвенции 1929 г. устанавливает, что перевозчик не несет ответственности, если докажет, что им и поставленными им лицами были приняты все необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что им невозможно было их принять.

Аналогичная норма содержится в пункте "б" ст.18 части I-ой "Общих условий международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов" (приложение № 14 к протоколу 23 заседания Постоянной комиссии СЭВ по транспорту в Закопане в июне-июле 1966 г.).

С целью защиты интересов советских воздушно-транспортных предприятий, осуществляющих перевозки по международным воздушным линиям, наш Воздушный кодекс в ст.129 унифицировал нормирование ответственности перевозчика за причинение вреда, вызванного смертью или телесным повреждением при международной перевозке, с указанными выше нормами международного права, т.е. строит такую ответственность также на принципе вины.

Небезынтересно отметить, что закон Польской Народной Республики от 31 мая 1962 г. "Воздушное право" определяет, что вина является условием возникновения ответственности перевозчика как при международных, так и при внутренних перевозках. В ст.78 указанного закона говорится, что "воздушный перевозчик" не отвечает, если докажет, что принял все возможные меры для предотвращения вреда" (см. "Dziennik ustaw Polskiej Rzeczy Pospolitej Ludowej", N 32 z, pox. 153. Ст.78 Закона от 31 мая 1962 г. приведена в переводе М.К. Александрова-Дольника).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

I. Руководящая

I. К.Маркс — Будущие результаты британского владычества в Индии, К.Маркс, Ф.Энгельс, Избранные произведения, т.I, М., 1948.

2. К.Маркс — Капитал, т.П, К.Маркс, Ф.Энгельс, Соч., изд.2, т.24.

3. К.Маркс — Теории прибавочной стоимости (IУ том "Капитала", ч.I), К.Маркс, Ф.Энгельс, соч., изд.2, т.26, ч.I.

4. К.Маркс — О Прудоне (письмо И-Б.Швейцеру), К.Маркс, Ф.Энгельс, Избр.соч., т.I, М., 1948.

5. К.Маркс — Экономические рукописи 1857-1858 г.г., глава о деньгах, Архив К.Маркса и Ф.Энгельса, т.IУ, Партиздат, 1935.

6. К.Маркс, Ф.Энгельс — Манифест коммунистической партии. К.Маркс, Ф.Энгельс, избр.произв., т.I, М., 1948.

7. Ф.Энгельс — Людвиг Фейербах и конец классической немецкой философии, К.Маркс и Ф.Энгельс, избр. произ., т.2, М., 1949.

8. Ф.Энгельс — Происхождение семьи, частной собственности и государства, К.Маркс, Ф.Энгельс, Избр.произв., т.П, М., 1949.

9. Ф.Энгельс — Развитие социализма от утопии к науке, К.Маркс и Ф. Энгельс, избр.произв., т.П, М., 1949.

I0. В.И.Ленин — Аграрный вопрос и "критики" Маркса, полн. собр.соч., т.5.

II. В.И.Ленин — Выступления на заседании ЦК РСДРП/б/ I9 января (I февраля) 1918 г., протокольная запись, полн.собр.соч., т.35.

I2. В.И.Ленин — Заключительное слово по докладу об очередных задачах на заседании ВЦИК 29 апреля 1918 г., полн.собр.соч., т.36.

I3. В.И.Ленин — О государстве. Лекция в Свердловском университете II июля I9I9 г., полн.собр. соч.,т.39.

I4. Программа Коммунистической партии Советского Союза.

I5. Материалы XXIII с"езда КПСС, М., I966 г.

П. Нормативный материал

I6. Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок,I929 г. (Ратифицирована ЦИК СССР 7 июля I934 г., СЗ СССР, I934, отд.П, № 20, ст.I7I).

I7. Воздушный кодекс I932 г. (СЗ СССР, I932, № 32, ст.I94-б).

I8. Воздушный кодекс I935 г. (СЗ СССР, I935, № 43, ст.359).

I9. Воздушный кодекс I96I г. (Ведомости Верховного Совета СССР, I96I, № 52, ст.538).

20. Временное положение об эксплуатационных подразделениях территориальных управлений ГВФ (сб.приказов ГУ ГВФ,вып.IУ, М., I935).

2I. Гражданский кодекс РСФСР I922 г.

22. Гражданский кодекс УССР I963 г.

23. Декрет СНК РСФСР "О воздушных передвижениях" от I7 января I92I г. (СУ РСФСР, I92I, № 6, ст.40).

24. Инструкция для пассажиров самолетов (приказ начальника УВВС № 359, I924 г.), Сб.законов и распоряжений по гражданской авиации, Авиаиздательство, М.,I926.

25. Инструкция по применению бланковых пассажирских билетов, квитанций разных сборов и платного багажа на воздушном транспорте СССР (Приказ МГА СССР № 299 от 26 апреля I965 г.).

26. Конституция СССР.

27. Международная конвенция воздушных передвижений (подписанная в Париже I3 октября I9I9 г.), Ред.-издат.отдел Аэрофлота, М., I935.

28. Общие правила воздушного пассажирского сообщения, 1931 г., (сб."Гражданская авиация Союза ССР", сост.В.Лахтин и др., изд.ВО ГВФ, М., 1931).

29. Общие условия международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов (приложение № 14 к протоколу 23-го заседания Постоянной комиссии СЭВ по транспорту в Закопане в июне-июле 1966 г.).

30. Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

31. Положение об Арбитраже МГА СССР.

32. Положение о Главном управлении Гр.возд.флота при СНК СССР 1932 г. (СЗ СССР, 1932, № 41, ст.249).

33. Положение о ГУГВФ при СНК СССР 1934 г. (СЗ СССР, 1934, № 28, ст.ст.217-а, 217-б).

34. Положение о Министерстве гражданской авиации СССР (утвержденное Постановлением Совета Министров СССР от 21 июля 1965 г. № 572).

35. Положение о поставках продукции производственно-технического назначения.

36. Положение о поставках товаров народного потребления.

37. Положение о социалистическом государственном производственном предприятии, утвержденное Постановлением Совета Министров СССР № 731 от 4 октября 1965 г.

38. Положение о территориальных управлениях гражданского воздушного флота, утв.приказом по ГВФ № 608 от 22 мая 1934 г. (Сб.приказов ГУ ГВФ, вып.IУ, М., 1935).

39. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 23 октября 1963 г. № 16 "О судебной практике по искам о возмещении вреда", "Бюллетень Верховного Суда СССР", 1963, № 6.

40. Постановление СНК СССР от 12 октября 1930 г. Об образовании Всесоюзного об"единения Гражданской авиации, СЗ СССР, 1930, № 52, ст.549.

41. Постановление СНК СССР от 29 октября 1930 г. Об образовании Всесоюзного об"единения Гражданского воздушного флота (СЗ СССР, 1930, № 54, ст.574).

42. Постановление СНК СССР от 25 февраля 1932 г. № 209 "Об образовании Главного управления Гражданского воздушного флота при СНК СССР (СЗ СССР, 1932, № 15, ст.83).

43. Постановление СНК СССР от 19 мая 1934 г. "О реорганизации органов управления гражданского воздушного флота" (СЗ СССР, 1934, № 28, ст.216).

44. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 4 октября 1965 г. № 729 "О совершенствовании планирования и усиления экономического стимулирования промышленного производства".

45. Постановление Совета Министров СССР от 9 августа 1966 г. № 623 "О переводе в виде опыта на новую систему планирования и экономического стимулирования отдельных предприятий гражданской авиации.

46. Правила международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, почты и грузов.(Приказ МГА СССР № 625 от 24 сентября 1963 г.).

47. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов 1932 г. (Бюллетень финансового и хозяйственного законодательства, 1932, № 48).

48. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР 1953 г.

49. Правила перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам Союза ССР (Тарифное руководство № 5).

50. Правила применения тарифов на перевозки пассажиров, багажа, почты и грузов по внутренним воздушным линиям Гражданского воздушного флота СССР.

51. Руководство по багажным перевозкам на внутренних воздушных линиях ГВФ.

52. Руководство по бронированию мест для пассажиров на внутренних воздушных линиях Аэрофлота (приказ МГА СССР № 237 от 23.03.1965 г.).

53. Сборник законов и распоряжений по гражданской авиации, М., 1926.

54. Сборник приказов Главного Управления Гражданского воздушного флота, вып.I, М., 1933.

55. Сборник приказов ГУ ГВФ, вып.IУ, М., 1935.

56. Соглашение между СССР и Германской Демократической Республикой от I сентября 1966 г. (СП СССР, 1966, № 25, ст.228).

57. С"езды Советов в постановлениях и резолюциях, М.,1935.

58. Типовое положение об об"единенном авиационном отряде гражданской авиации 1964 г. (Приказ МГА СССР № 95 от 29 сентября 1964 г.).

59. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 февраля 1963 г. о награждении Гражданского воздушного флота СССР орденом Ленина.

60. Устав Всесоюзного об"единения Гражданского Воздушного флота (СЗ СССР, 1931, № 59, ст.384).

61. Устав Всесоюзного об"единения воздушных сообщений "Трансавиация" (Приказ по ВО ГВФ № 93 от 7 мая 1932 г.), сборник приказов Главного Управления Гражданского воздушного флота, вып.I, М., 1933.

62. Устав железных дорог Союза ССР.

63. Устав Украинского акционерного общества воздушных сообщений "Укрвоздухпуть" (СП УССР, 1926, № 12, отдел второй, ст.8).

64. Французский гражданский кодекс 1804 г.

Ш. Документы и справочники

65. Авиация и воздухоплавание в России до 1907 года, сб.документов, М., 1956.

66. Аэрофлот в цифрах, статистический справочник, редакционно-издательский отдел МГА,М.,1965.

67. Гражданская авиация Союза ССР, статистический сборник, изд.ВО ГВФ, Москва, 1931.

68. Гражданский воздушный флот, статистико-экономический справочник, (составитель В.П.Ключарев),М.,1936.

69. Материалы П-й Всесоюзной конференции Гражданского воздушного флота,М., 1932.

70. Справочник инженера-экономиста эксплуатационного подразделения Аэрофлота, сост.Г.А.Парсегов, ред.-изд.отдел Аэрофлота, М., 1964.

71. Первое совещание обществ друзей Воздушного флота 15-19 сентября 1923 г. (стенографический отчет), изд."Военный вестник", М., 1923.

~~IУ.~~ Специальная литература на русском языке

72. В.Г.Агафонов. Воздухоплавание в прошлом и настоящем,Спб, 1903.

73. В.Азар. Скорый, но скорый, "Экономическая газета",1966, № 20.

74. В.Азар. Пассажирский тариф (о проблемах ценообразования), "Экономическая газета", 1966, № 30.

75. В.Азар. Транспорт и сезонность, "Экономическая газета", 1966, № 42.

76. М.К.Александров -Дольник, Содержание договора грузовой перевозки,"Советское государство и право", 1954, № 4.

77. М.Аниянц, Кодификация советского воздушного права, "Социалистическая законность", 1959, № 10.

78. Б.С.Антимонов, Гражданская ответственность за вред,причиненный источником повышенной опасности,М.,1952.

79. М.Арлазоров, Человек на крыльях, изд.ДОСААФ, 1958.

80. Г.Б.Астановский, Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении, автореферат кандидатской диссертации, Л.,1960.

81. А.Белолипецкий, В.Кабаев, В.Каряка, Небесный гигант, "Гражданская авиация", 1965, № 11.

82. Д.И.Бернштейн, Проблема т.н. ответственности без вины в советском праве, Сборник статей аспирантов Ташкентского госуниверситета, вып.253, Ташкент, 1964.

83. М.И.Брагинский, Юридические лица (в кн.Гражданский кодекс РСФСР, учебно-практическое пособие, ч.I, Средне-Уральское книжное издательство, Свердловск, 1965).

84. С.Н.Братусь, Суб"екты гражданского права,М.,1950.

85. С.Н.Братусь. Лица (гл.2 в кн.: Научно-практический комментарий к ГК РСФСР,М.,1966).

86. С.Братусь, П.Орловский, Значение ссылки на обстоятельства военного времени по делам о перевозках, "Социалистическая законность", 1942, № 11-12.

87. Г.А.Букин,М.М.Волков, Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта, изд.Высшего авиационного училища ГВФ, Л., 1964.

88. К.Е.Вейгелин, Очерки по истории летного дела, М., 1940.

89. А.В.Венедиктов, О государственных юридических лицах в СССР, "Вестник Ленинградского университета", 1955,№ 3.

90. А.В.Венедиктов, Государственная социалистическая собственность, М.-Л., 1948.

91. А.Н.Верещагин, Организационно-правовые основы международных воздушных перевозок, Редиздат Аэрофлота,М.,1961.

92. А.Н.Верещагин, Международное воздушное право, изд."Международные отношения", М., 1966.

93. А.Н.Верещагин, Международно-правовое регулирование воздушных сообщений, автореферат кандидатской диссертации, М., 1964.

94. В.Г.Вердников, Обязатеньства, возникающие вследствие причинения вреда (гл.21 в кн.:"Советское гражданское право",т.2, М.,1965).

95. А.В.Виноградов, А.В.Кучкель, Воздушный кодекс СССР (комментарии),М., 1949.

96. М.М.Волков, Правовая регламентация международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и грузов, изд.Высшего авиационного училища ГВФ, Л., 1962.

97. Вопросы воздушного права, Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим, вып.1, изд.Авиахим, 1927.

98. Вопросы воздушного права, Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим, вып.2, изд.Авиахим, 1930.

99. Л.Гильберг, Пассажирские сверхзвуковые, "Экономическая газета", 1965, № 40.

100. А.З.Гольцман, Гражданская авиация, Госвоениздат,М.,1931.

101. Н.И.Гончаров, Некоторые вопросы правового регулирования перевозок несовершеннолетних пассажиров воздушного транспорта, сборник докладов итоговой научной конференции юридического факультета, изд.Томского университета, Томск, 1965.

102. М.В.Гордон, Система договоров в советском гражданском праве, Ученые записки Харьковского юридического института, вып.5, Харьков, 1954.

I03. М.В.Гордон, Лекции по советскому гражданскому праву, изд.Харьковского университета, Харьков, I960.

I04. М.В.Гордон, Радянське цивільне право, изд.Харьковского университета, Харьков, I966.

I05. А.П.Горшков, Финансы гражданской авиации, изд."Транспорт", М., I966.

I06. В.Э.Грабарь, История, содержание и система воздушного права, сб."Вопросы воздушного права", вып.I, изд. Авиахим, I927.

I07. Н.Гусев, Новое постановление Пленума Верховного Суда СССР "О судебной практике по искам о возмещении вреда", "Социалистическая законность", I964, № I.

I08. Диалектический материализм, учебн.пособие, под ред. проф.А.Д.Макарова, проф.А.В.Вострикова, доц.Е.В.Чесноква, изд.ВПШ и АОН при ЦК КПСС, М., I962.

I09. Н.М.Ежов, Договор перевозки по новому воздушному кодексу, "Советская юстиция", I962, № I3.

II0. Н.М.Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом Воздушном кодексе, "Советская юстиция", I962, № I9.

III. Н.М.Ежов, Г.П.Савичев, Новое в правовом регулировании воздушных перевозок в СССР, "Советское государство и право", I962, № 5.

II2. Д.П.Заглядимов, Транспорт и его роль в создании материально-технической базы коммунизма (в кн.: "Развитие единой транспортной сети СССР", М., I963).

II3. В.В.Залесский, Договор перевозки (гл.I2 в кн.: "Советское гражданское право", т.2, М., I965).

II4. В.В.Залесский, Договор перевозки по советскому гражданскому праву, Воронеж, I959.

II5. С.В.Занковская, Ответственность за неисполнение обязательств, (глава 23 в кн.: Советское гражданское право под ред.проф.В.А.Рясенцева, изд."Юридическая литература", М., I965).

II6. В.А.Зарзар, Современное состояние воздушных средств как предпосылка развития воздушного права, сборник "Вопросы воздушного права", вып.I, М., I927.

II7. Ф.А.Захаров, В.И.Ленин - инициатор создания отечественной авиации, сборник статей "40 лет Гражданского воздушного флота, М., I963.

II8. Ф.Захаров, У истоков гражданской авиации СССР, "Гражданская авиация", I966, № 2.

II9. О.С.Иоффе, Советское гражданское право, Отдельные виды обязательств, изд.Ленинградского университета, Л.,I96I.

I20. О.С.Иоффе, Ответственность по советскому гражданскому праву, Л., I955.

I2I. О.С.Иоффе, Ю.К.Толстой, Основы гражданского законодательства, Л., I962.

I22. История авиации, изд.Московского авиационного института, М., I934.

I23. А.Д.Кейлин, Транспортное право СССР и капиталистических стран, М., I938.

I24. Е.И.Кельман, Ответственность воздушного перевозчика за вред и убытки, сб."Вопросы воздушного права", вып.I, изд. "Авиахим", М., I927.

I25. Е.И.Кельман, Проблемы ответственности воздушного перевозчика за вред и убытки (отчет об обсуждении доклада проф. Е.И.Кельмана в Киевском отделении УЮРО), "Вестник Советской юстиции", I927, № II-I2.

I26. Ф.Кожевников, Вопросы воздушного права, "Советское государство и революция права", I930, № I0.

127. Б.К.Комаров, Договор перевозки пассажиров и багажа. (§11 гл. XI в учебнике "Советское гражданское право" под ред.П.Е. Орловского, М., 1961).

128. Комментарий к Уставу железных дорог СССР под ред.Г.Б. Астановского, изд."Юридическая литература", М., 1966.

129. Д.Кондрашев, Цена и хозяйственный расчет, М., 1961.

130. Н.Коняев, Некоторые вопросы возмещения вреда, причиненного увечьем, "Социалистическая законность", 1963,№ 6.

131. Б.И.Корецкий, Е.М.Яковлева, О.У.Усманов, Рецензия на книгу М.А.Тарасова "Договор перевозки" (Ростов,1965), "Правоведение", 1966, № 3.

132. С.Кособреев, Перспективы и резервы, "Гражданская авиация", 1966, № 1.

133. В.И.Кофман, Ответственность за нарушение обязательств (гл.19 в кн.:"Гражданский кодекс РСФСР", учебно-практическое пособие под ред.проф.О.А.Красавчикова,часть I, Свердловск, 1965).

134. А.Кравцов, Понятие непреодолимой силы, "Советская юстиция", 1966, № 19.

135. И.В.Кравченко, Летчику о метеорологии, Военное издательство Министерства обороны СССР, М., 1962.

136. О.Красавчиков, Система отдельных видов обязательств, "Советская юстиция", 1960, № 5.

137. О.А.Красавчиков, Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, М., 1966.

138. С.Б.Крылов, Воздушное право СССР, Л.,1933.

139. Б.Куминов, С.Кособреев, Воздушные дороги двадцатого столетия, "Гражданская авиация", 1962, № 2.

I40. В.Л.Лахтин, Воздушное право (в кн.: Вопросы воздушного права, вып.I,М.,I927).

I4I. В.Л.Лахтин, Свобода воздуха, бюллетень Научно-исследовательского института иностранной библиографии № I, м., I932.

I42. Е.Логинов, На пороге авиационной пятилетки, "Гражданская авиация", I966, № I.

I43. Е.Логинов, От ТУ-I04 до ТУ-I54 десять лет, "Гражданская авиация", I966, № 9.

I44. Е.Ф.Логинов, Славный путь, сб."40 лет Гражданского воздушного флота", Ред.изд.отдел Аэрофлота,М.,I962.

I45. М.Б.Ляховецкий, Надежные крылья республики, Киев, I962.

I46. Л.Майданик, Ответственность за повреждение здоровья по новому Воздушному кодексу, "Советская юстиция", I963, № I2.

I47. А.Д.Маковский, Перевозка (гл.9 раздела Ш в кн.: Научно-практичеокий комментарий к Основам гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик под ред.проф. С.Н. Братуся и проф.Е.А.Флейшиц,М., I962).

I48. Н.С.Малеин, Возмещение вреда, причиненного личности, М.,I965.

I49. Н.С.Малеин, К вопросу о вине и случае в деликтных обязательствах, "Советское государство и право", I963, № 4.

I50. Б.М.Мараховский, Тарифы в гражданской авиации (в кн.: Экономика гражданской авиации, изд."Транспорт",М.,I965).

I5I. Г.К.Матвеев, Вина в советском гражданском праве, Киев, I955.

I52. Г.К.Матвеев, О понятии непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право", I963, № 8.

153. На Восток и на Запад, сб.статей, М., 1927.

154. И.Б.Новицкий, Регрессные обязательства между социалистическими хозяйственными организациями, М., 1952.

155. О.В.Овчинникова, Гражданско-правовые вопросы перевозки грузов в контейнерах на железнодорожном транспорте, автореферат кандидатской диссертации, Кишинев, 1965.

156. Б.М.Парахонский, Пассажирские перевозки и их планирование (в кн.: Основные вопросы экономики гражданской авиации, Редиздат МГА СССР, М., 1965).

157. Г.А.Парсегов, Время знаменательных перемен, "Гражданская авиация", 1966, № 2.

158. Г.А.Парсегов, Финансы и хозяйственный расчет (гл.17 в кн.: Основные вопросы экономики гражданской авиации, М., 1965).

159. А.И.Пергамент, Отчет о заседании сектора гражданского права ВИЮН, посвященном проблеме вины, "Советское государство и право", 1949, № 11.

160. И.С.Перетерский, Договор воздушной перевозки, "Советское право", 1924, № 2(8).

161. И.С.Перетерский, Воздушное право, М., 1923.

162. С.Н.Подкаминер, Основные этапы развития гражданской авиации СССР (в кн.:Основные вопросы экономики гражданской авиации, М., 1965).

163. Г.А.Писков, Повышать рентабельность воздушных перевозок, сб.За высокую культуру перевозок под ред.П.Н.Чулкова, ред.-изд.отдел Аэрофлота, М., 1962.

164. С.Н.Подкаминер, Тарифы в гражданской авиации СССР (гл. XVII в кн.: Основные вопросы экономики гражданской авиации, Редиздат МГА СССР, М., 1965).

165. В.В.Покровский, Договор перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам, кандидатская диссертация, Харьков, 1956.

I66. Е.А.Поссе, Перевозки пассажиров, багажа и почты (в кн.: Комментарий к Уставу железных дорог СССР под ред.Г.Б.Астановского, "Юридическая литература" ,М., I966).

I67. Е.А.Поссе, Понятие договоров перевозки грузов. Структура договорных связей. Порядок заключения договоров (§ 2 гл.IУ, в кн.: Договоры в социалистическом хозяйстве, "Юрид.литература", М., I964).

I68. В.А.Рахмилович, Понятие, значение и признаки юридического лица (в кн.: Советское гражданское право, учебник под ред.проф.В.А.Рясенцева, т.I, М., I965).

I69. Б.М.Рябинский, Об усовершенствовании норм, регулирующих транспортную деятельность железных дорог (в кн.:Вопросы государства и права, изд.Ленинградского университета, Л., I964).

I70. А.В.Сабанин, Воздушное передвижение и право, сборник "Вопросы воздушного права", вып.I, изд.Авиахим,М.,I927.

I7I. Г.П.Савичев, Договор воздушной перевозки, изд.Московского университета, М., I963.

I72. Г.Савичев, Новый Воздушный кодекс СССР, "Бюллетень Верховного Суда СССР", I962, № 2.

I73. П.Д.Самойлович, Договор морской перевозки по советскому праву, изд."Морской транспорт",М.,I952.

I74. П.И.Седугин, Обязательства, возникающие вследствие причинения вреда (в кн.: Научно-практический комментарий к Основам Гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик,под ред.проф.С.Н.Братуся и проф.Е.А. Флейшиц,М.,I962).

I75. П.Г.Семенов, Категория непреодолимой силы в советском гражданском праве, "Советское государство и право", I956, № I0.

I76. Н.Спиридонова, Хозяйственный расчет в условиях развернутого строительства коммунизма, "Вопросы экономики", I96I, № 6.

I77. М.А.Тарасов, Договор перевозки, изд.Ростовского университета, Ростов, I965.

I78. М.А.Тарасов, Договор перевозки по Советскому праву, [illegible], I9[illegible].

I79. Товарно-денежные отношения в период перехода к коммунизму, кол.авторов под ред.А.В.Бачурина, Д.Л.Кондрашева,М.,I963.

I80. В.А.Туманов, "Случай" и"непреодолимая сила" в советском гражданском праве, автореферат кандидатской диссертации, М.,I95I.

I8I. В.А.Туманов, Понятие "непреодолимой силы" в советском Гражданском праве (в кн.: Вопросы советского гражданского права, М.,I955).

I82. Е.А.Флейшиц, Обязательства из причинения вреда и неосновательного обогащения, М., I95I.

I83. А.Харьковский, Земля глазами инженера, "Экономическая газета", I965, № 43.

I84. М.Е.Ходунов, Правовое регулирование деятельности транспорта, М., I965.

I85. Б.Б.Черепахин, Ответственность железной дороги, грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров. Анты, претензии и иски (комментарий к ст.ст.I53-I79 в кн.: Комментарий к Уставу железных дорог Союза ССР, научно-практический комментарий, М.,I966).

I86. Б.Б.Черепахин,Рецензия на книгу Б.С.Антимонова "Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности , "Советское государство и право", I953, № 6.

I87. В.Н.Шапошников, Очерк развития ГВФ за 40 лет, ред.-издат. отдел Аэрофлота, М., I963.

I88. Х.И.Шварц, Значение вины в обязательствах из причинения вреда, М., I939.

I89. Л.Шестерикова (составитель), Даты истории отечественной авиации и воздухоплавания, изд.ДОСААФ, М., I953.

I90. Е.Д.Шешенин, Предмет обязательства по оказанию услуг, Сборник трудов Свердловского юридического института, вып.3, Свердловск, I964.

I9I. А.А.Штампельман, Правовая регламентация гражданской авиации, М., I946.

I92. К.К.Яичков, Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву, М., I958.

I93. К.К.Яичков, Система обязательств из причинения вреда в советском праве (в кн.: "Вопросы гражданского права, М., I957).

IУ. Иностранная специальная литература

I94. T. Bredow und F. Müller, Das Luftgesetz vom 1 August 1922 (Kommentar), Berlin, 1922.

I95. P Fauchille, Le domaine aérien et la regime juridique des aerostats, P., 1901.

I96. Prawo lotnicze (Ustawa z dnia 31 maja 1962 r., "Dziennik ustawow Polskiej Rzeczy Pospolitej ludowej, N 32 z, 1962, poz. 153.

I97. Shawcross and Beaumont, Air Law, L, 1951.

I98. "Blackest year yet for death on the roads", "Daily worker", March 18, 1966.

I99. "45 mph minimum speed on German autobahns?", "Morning Star; September 13, 1966.