

Введение

В результате успешной реализации социально-экономической программы, выработанной XXV съездом КПСС, досрочного выполнения планов девятой пятилетки советский народ под руководством ленинской партии добился значительных успехов во всех областях хозяйственного и культурного строительства. За период девятой пятилетки обеспечено динамичное развитие народного хозяйства в целом, сделан большой шаг вперед в создании материально-технической базы коммунизма.

Технический прогресс в области авиационной техники является важным фактором развития современного воздушного транспорта. Авиационный транспорт превратился в массовый вид перевозки пассажиров, охватив почти всю территорию страны, включая и отдаленные труднодоступные районы.

Среди материальных предпосылок, обеспечивающих расширение сферы применения воздушного транспорта, в первую очередь необходимо назвать пополнение воздушного парка современными реактивными лайнерами. Значительно улучшилось обслуживание пассажиров в аэропортах, им предоставляются бесплатные услуги. Так, пассажиры размещаются на ночное время бесплатно в гостиницах или других, имеющихся в аэропорту, местах отдыха при задержке вылета самолета в промежуточных аэропортах, где ночевки расписанием не предусмотрены; при посадке самолета на запасные аэродромы гражданской авиации. Доставка пассажиров в гостиницу и обратно в аэропорт также производится бесплатно. Пассажирам во время полета предоставляется бесплатное питание, в нужных случаях оказывается медицинская помощь.

Увеличению удельного веса пассажирских перевозок способствуют и особенности воздушного транспорта. В частности, скорость воздушного передвижения как важнейший фактор экономии времени учитывается, обычно, населением при выборе средств транспорта, особенно при перемещении на дальнее расстояние. С увеличением расстояния перевозки экономия времени при пользовании воздушным транспортом возрастает. Поэтому наибольшая эффективность пользования воздушным транспортом наблюдается на маршрутах большей протяженности.

При выборе средств транспорта гражданами учитывается и такая особенность воздушного транспорта, как высокая проходимость – способность преодоления природных препятствий и проникновения в самые отдаленные районы страны. Превращению воздушного транспорта в массовый вид транспорта во многом способствует последовательное и неуклонное повышение материального благосостояния трудящихся, рост реальных доходов населения, увеличение национального дохода СССР.

На XXV съезде КПСС Л.И. Брежнев подчеркнул, что за годы девятой пятилетки удалось значительно повысить уровень жизни народа [1].

Основные направления развития народного хозяйства СССР на 1976–1980 годы предусматривают дальнейший рост перевозок пассажиров воздушным транспортом, особенно на дальние расстояния и в труднодоступные районы. Пассажирооборот воздушного транспорта за годы девятой пятилетки увеличится в 1,3 раза. Увеличению пассажирских перевозок будет способствовать эксплуатация новых пассажирских самолетов, в частности, ИЛ-86 (аэробус), ИЛ-289, реконструкция действующих и строительство новых аэропортов [2].

В условиях возрастающего объема пассажирских перевозок вопросы, касающиеся правовой регламентации отношений воздушно-транспортного предприятия с клиентурой, приобретают актуальное значение. В пределах данной работы мы рассмотрим лишь общие положения, которые наиболее часто встречаются на практике.

Воздушный транспорт в настоящее время осуществляет в основном междугородние пассажирские перевозки. Перевозка пассажиров, выполняемая на воздушных судах, производится по утвержденному постоянному маршруту регулярных полетов между аэропортами, открытыми для воздушного сообщения (воздушные линии), по установленному расписанию. В зависимости от подчинения воздушные линии подразделяются на внутригосударственные и международные.

Правовое регулирование отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом отнесено ст.3 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик [3] к компетенции общесоюзного законодательства. В Основах выделена специальная глава 9 «Перевозка». Аналогичные главы имеются и в гражданских кодексах союзных республик. Перевозка пассажира воздушным транспортом нормируется также специальными актами, к их числу относится Воздушный кодекс Союза ССР, утвержденный Указом Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1961г. [4]. «Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР» введены в действие с 1 января 1972г. [5]. «Правила применения тарифов на воздушных линиях Союза ССР» [6].

Постановлением Совета Министров СССР от 8 июня 1970г. №401 утверждено предложение министра гражданской авиации о возмещении воздушно-транспортными предприятиями пассажирам ущерба в случае утраты багажа, принятого к воздушной перевозке без объявленной ценности, а также вещей, находящихся при пассажире [7].

I. Понятие договора воздушной перевозки пассажира

Воздушный транспорт, осуществляя перевозку людей, реализует свою основную функцию эксплуатационной деятельности. С целью осуществления этой функции воздушно-транспортные предприятия вступают с гражданами в определенные обязательственные правоотношения, в основе которых лежит договор воздушной перевозки пассажира.

Легальное определение договора перевозки пассажира применительно ко всем видам транспорта дано в ч.II ст.72 Основ.

По договору перевозки пассажира 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 перевоз багажа.

В приведенном определении договора перевозки пассажира названы лишь основные права и обязанности сторон, составляющие содержание этого договора. Подробная регламентация прав и обязанностей пассажира и перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира осуществляется Воздушным кодексом Союза ССР (ВК) и Правилами перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям Союза ССР [8].

В ст.83 ВК дано следующее определение договора воздушной перевозки: «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».

Договор воздушной перевозки пассажира относится к группе договоров об оказании услуг [9]. Цель его – удовлетворение потребностей в перемещении граждан. Предметом договора являются транспортные услуги – перемещение граждан в пространстве.

Договор воздушной перевозки пассажира является двусторонним. У участников этого договора возникают две главные встречные обязанности, определяющие содержание обязательства по перевозке пассажира. У транспортной организации (перевозчика) – обязанность выполнить перемещение пассажира из одного пункта в другой, у пассажира – обязанность уплатить за перевозку по установленному тарифу.

Рассматриваемый договор относится к числу консенсуальных договоров и признается заключенным в момент, когда между контрагентами будет достигнуто соответствующее соглашение.

Следует отметить, что при заключении договора воздушной перевозки пассажира соглашением сторон устанавливается довольно узкий круг условий, определяющих права и обязанности перевозчика и пассажира. К числу таких условий можно отнести выбор маршрута, типа самолета, рейса, даты полета, остановки в пути, даты вылета из аэропорта, пересадки при транзитной перевозке, при перевозке в обратном направлении по билету «обратно», определение веса багажа в ручной клади. Все другие условия, входящие в содержание договора, определяются императивными нормами и не могут изменяться соглашением сторон. Случаи изменения условий договора и основания, при которых это допустимо, установлены Воздушным кодексом Союза ССР и Правилами перевозки.

Рассматриваемый договор относится к числу возмездных договоров. Пассажир является основным потребителем продукции транспорта в период его перемещения, продукция же транспорта реализуется на эквивалентно-возмездных началах. Поэтому он обязан оплатить воздушно-транспортному предприятию ее стоимость.

Отдельная категория лиц обладает правом бесплатного проезда в силу служебного положения или занятия определенными видами деятельности. Так, врач или другой медицинский работник пользуется правами бесплатного проезда к месту нахождения больного или для его транспортировки в ближайшее лечебно-профилактическое учреждение.

Депутаты Верховного Совета СССР перевозятся бесплатно, по заявленному ими маршруту. Героям Советского Союза, Героям Социалистического Труда и лицам, награжденным орденами Славы трех степеней, выдаются бесплатные билеты для личного проезда раз в год. Бесплатно на воздушном транспорте перевозятся также работники ВЦСПС, сопровождающие плановые группы туристов при полетах в прямом и обратном направлениях. Лица, сопровождающие скоропортящийся груз от 2 тонн и выше.

Безвозмездно перевозится ребенок до пяти лет, следующий с пассажиром, имеющим билет. Некоторые категории граждан пользуются льготным тарифом. К их числу относятся: учащиеся дневных, вечерних, заочных отделений вузов и техникумов; учащиеся училищ профтехобразования; аспиранты, обучающиеся с отрывом и без отрыва от производства, школьники старше двенадцати лет. Этим лицам предоставляется пятидесятипроцентная скидка. Тридцатипроцентная скидка предоставляется группам пассажиров, состоящим не менее чем из 15 человек учащихся вузов, техникумов, школ, а также туристам, следующим по путевкам Центрального Совета по туризму и экскурсиям.

1. Характеристика сторон договора

Перевозку пассажиров, багажа на договорных началах осуществляет только воздушно-транспортное предприятие Министерства гражданской авиации СССР в

пределах территории Союза ССР (ст.81 ВК, §1 и §2 ст.1 «Правил перевозки»). Другие предприятия, организации и учреждения, имеющие воздушные суда, могут осуществлять перевозку пассажиров и багажа лишь для обеспечения своих нужд. Воздушная перевозка людей в таких случаях осуществляется не на договорных началах.

Воздушные суда транспортного и специального назначения могут находиться с разрешения Совета Министров СССР в ведении и других ведомств (ст.5, ч.2; ст.81 ВК).

Указание на то, что перевозчиком может быть только воздушно-транспортное предприятие, содержится и в других статьях Воздушного кодекса (ст.82, 83, 111, 112, 113). Однако это общее определение субъекта обязательства по перевозке нуждается в уточнении. Неясен вопрос, какое же предприятие гражданской авиации является воздушно-транспортным предприятием?

В гл.1 Правил перевозки раскрывается понятие термина «воздушно-транспортное предприятие».

Воздушно-транспортное предприятие (перевозчик) – социалистическое государственное производственное предприятие гражданской авиации, осуществляющее перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты находящимися в его ведении воздушными судами и связанное с перевозками обслуживание пассажиров и клиентуры.

Воздушно-транспортными предприятиями являются управления, объединенные авиаотряды, объединенные авиаэскадрильи и самостоятельные аэропорты гражданской авиации.

Из приведенного определения воздушно-транспортного предприятия явствует, что, во-первых, воздушно-транспортное предприятие пользуется правами юридического лица и действует на основании Положения о производственном предприятии; во-вторых, воздушно-транспортное предприятие осуществляет перевозку пассажиров, багажа, груза и почты воздушными судами, находящимися в его ведении; в-третьих, воздушно-транспортное предприятие является владельцем воздушного судна, которое принадлежит ему на праве оперативного управления.

Какова же взаимосвязь между перечисленными организациями гражданской авиации, объединенными единым термином «воздушно-транспортное предприятие»? И какое предприятие гражданской авиации участвует в заключении и исполнении договора воздушной перевозки? Вероятно, без уяснения организационной структуры Гражданского Воздушного Флота правильно ответить на этот вопрос затруднительно.

Руководство воздушным транспортом в СССР осуществляется общесоюзным Министерством гражданской авиации. В соответствии с Положением о Министерстве гражданской авиации СССР [10], утвержденном постановлением Совета Министров СССР от 25 марта 1969г. №224, министерство руководит порученной ему отраслью непосредственно или через создаваемые им органы. Вся хозяйственную деятельность министерство осуществляет через подведомственные ему хозрасчетные предприятия. Министерству гражданской авиации непосредственно подведомственны Управления гражданской авиации, которые объединяют организации гражданской авиации на территории той или иной республики [11]. В подчинении территориальных [12] управлений находятся авиагруппы, объединенные авиационные отряды и объединенные авиационные эскадрильи и т.д.

Итак, воздушно-транспортными предприятиями являются территориальные управления, отдельные авиаотряды и т.д. Однако все действия по заключению договора и его исполнению осуществляют объединенные авиаотряды и отдельные аэропорты. Эти организации выступают в отношениях по перевозке пассажиров от имени Управления

гражданской авиации. Поэтому они не являются субъектами обязательства по перевозке. Следовательно, за нарушение договора перевозки объединенный авиаотряд не несет ответственности перед пассажиром. Ответственность перед пассажиром за неисполнение либо ненадлежащее исполнение обязательства по перевозке возлагается на Управление гражданской авиации.

Труднее правильно установить субъекта перевозки, когда в процессе транспортировки принимают участие несколько воздушно-транспортных предприятий. Например, пассажир следует по маршруту Баку – Алма-Ата – Ташкент – Душанбе – Киев – Кишинев. Билет продан аэропортом Баку. В процессе исполнения этого маршрута участвует несколько воздушно-транспортных предприятий, но субъектами договора воздушной перевозки они не являются, так как договор заключен с Бакинским управлением гражданской авиации. Все остальные воздушно-транспортные предприятия являются промежуточными. Они не принимают участия в заключении договора, но тем не менее осуществляют его исполнение. Пассажир с этими промежуточными воздушно-транспортными предприятиями ни в какие договорные отношения не вступал. Он знает лишь то воздушно-транспортное предприятие, с которым заключил договор. Это предприятие и является его контрагентом в договоре.

Что является правовым основанием участия промежуточных перевозчиков в договоре, каково их правовое положение? По этому вопросу в юридической литературе высказано несколько интересных, но противоречивых суждений. Так, О.С. Иоффе исключает промежуточные транспортные предприятия из числа участников обязательства по перевозке. Обязанность по перевозке, по его мнению, возникает для промежуточных перевозчиков в силу транспортных уставов и кодексов [13]. Перевозчик пункта отправления вступает в обязательства по перевозке как от своего имени, так и от имени перевозчика пункта назначения.

П.Д. Самойлович обязательства по перевозке относит к числу солидарных обязательств; все транспортные организации, принимающие участие в процессе транспортировки, автор считает соперевозчиками [14].

М.А. Тарасов предлагает рассматривать всех перевозчиков участниками обязательства по договору перевозки. Транспортная организация пункта отправления заключает договор перевозки не только от своего имени, но и от имени всех других перевозчиков, участвующих в перевозке. Позиция, занятая М.А. Тарасовым [15], А.В. Федоровым и др., доводы, приведенные в обоснование правового положения промежуточных транспортных организаций, участвующих в процессе транспортировки, представляются нам убедительными, и занятая позиция перечисленными авторами считается правильной и вполне приемлемой к договору воздушной перевозки пассажира.

Несмотря на то, что договор воздушной перевозки заключается с воздушно-транспортным предприятием пункта отправления, все последующие воздушно-транспортные предприятия считаются перевозчиками и рассматриваются как одна сторона в обязательстве. Перевозка пассажира, выполняемая несколькими воздушно-транспортными предприятиями по одному перевозочному документу от аэропорта отправления до аэропорта назначения, рассматривается как единый договор перевозки, независимо от того, имели ли место пересадки или перерыв в перевозке.

Другой стороной в договоре воздушной перевозки пассажира является пассажир.

Согласно ст.1 Правил перевозки пассажиром признается лицо, которое перевозится на воздушном судне во исполнение заключенного договора перевозки.

Правила перевозки не связывают вопрос о признании того или иного лица пассажиром с наличием или отсутствием у него проездного билета. Решающее значение

Правила придают заключению договора и фактическому нахождению на борту воздушного судна. Чтобы стать пассажиром, необходимо не только заключить договор, но и изъявить намерение воспользоваться воздушным судном с целью личного пространственного перемещения. Это намерение может быть выражено совершением различных действий, адресованных воздушно-транспортному предприятию, в частности, прибытием в аэропорт, на городской аэровокзал или в другой объявленный перевозчиком пункт отправления не позднее времени, установленного для регистрации билета и оформления багажа; фактическим нахождением на борту воздушного судна.

С фактом заключения договора перевозки и нахождением лица на борту воздушного судна связывают признание пассажиром Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов. В ст.1 названных правил пассажиром воздушного транспорта признается лицо (за исключением члена экипажа), которое перевозится на воздушном судне с согласия перевозчика.

Вопрос о признании лица пассажиром получил широкое обсуждение в юридической литературе. Одни авторы признают пассажиром только лиц, имеющих билет. Другие (их меньшинство) не связывают возможность признания лица пассажиром с наличием или отсутствием у него билета. В частности, М.А. Тарасов пассажиром считает лицо, перевозимое в вагоне, на судне, в автомобиле, на самолете, не входящее в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеющее проездной билет [16]. Г.А. Букин и М.М. Волков пассажиром признают лицо, пользующееся воздушным транспортом для своего личного передвижения и имеющего пассажирский билет [17].

Перечисленные авторы возможность того или иного лица считаться пассажиром ставят в зависимость от наличия у него билета и от изъявленного намерения воспользоваться воздушным транспортом для своего личного передвижения. Такого же мнения придерживается и Е.А. Пасе [18].

Иначе решает этот вопрос А.В. Федоров [19]. Факт признания того или иного лица пассажиром автор не связывает с наличием у него билета. Пассажиром воздушного транспорта, по мнению А.Ф. Федорова, признается лицо (за исключением членов экипажа), которое перевозится на воздушном судне с согласия перевозчика.

Имеет ли какое-либо практическое значение этот спор или он носит чисто познавательный характер? Поскольку с фактом признания контрагента договора воздушной перевозки пассажиром связан ряд последствий, то этот вопрос имеет немалое практическое значение. В специальных нормативных актах пассажир-участник договора воздушной перевозки наделяется комплексом прав и обязанностей. Достаточно ли одного факта заключения договора воздушной перевозки для того, чтобы стать носителем комплекса прав и обязанностей пассажира? С какого момента лицо, заключившее договор, считается пассажиром?

На эти вопросы трудно найти ответ в нормативных актах, регулирующих договор воздушной перевозки пассажира. К сожалению, в Правилах перевозки, в Правилах применения тарифов на воздушных линиях Союза ССР термин «пассажир» применяется в одинаковой мере как к лицам, изъявившим лишь желание вступить в договорные отношения с воздушно-транспортными предприятиями, так и к лицам, заключившим договор воздушной перевозки.

Для наглядности обратимся к некоторым статьям и параграфам Правил перевозки. Так, в §64 ст.11 записано: «Пассажиры, физическое состояние которых вызывает у перевозчика опасение за их здоровье (тяжелобольные, больные на носилках и т.п.), допускаются к воздушной перевозке по предъявлению справки лечебного учреждения». В приведенном примере пассажиром признано лицо, заключившее договор воздушной перевозки, но

физическое состояние которого препятствует воспользоваться транспортной деятельностью воздушного судна.

В §42 ст.7 Правил перевозки определяется порядок продажи билетов в кассах. Среди лиц, имеющих право внеочередного приобретения билета, названы «пассажиры с детьми в возрасте до пяти лет». Термин «пассажир» применен к лицу, лишь изъявившему желание воспользоваться услугами воздушного транспорта.

В §44 этой же статьи пассажиром также называется лицо, желающее приобрести билет на самолет до конечного пункта рейса. Лица, приобретающие билеты на такие рейсы, пользуются преимущественным правом приобретения билета. Нам представляется, что только после заключения договора эти лица становятся пассажирами.

Лица, находящиеся на борту воздушного судна, также называются пассажирами. В ст.7, гл.II Правил перевозки указано, что перевозчик обязан продлить срок годности билета в случае непредоставления пассажиру места, обозначенного в его билете, и отказа пассажира по этой причине воспользоваться другим местом.

Анализ приведенных статей Правил перевозки позволяет убедиться в неточности применения терминологии и сделать вывод, что термин «пассажир» применяется как к лицам, желающим воспользоваться услугами воздушного транспорта, так и к лицам, заключившим договор воздушной перевозки. Правила перевозки не ставят в зависимость от наличия или отсутствия билета возможность считаться пассажиром. В ст.7 гл.II Правил перевозки закреплена лишь обязанность пассажира иметь билет установленной формы.

Недостаток суждений, ставящих возможность считаться пассажиром в зависимость от наличия билета, состоит в игнорировании такого, на наш взгляд, важного элемента, как внесение лицом проездной платы ранее выдачи билета. Что является правовой основой исполнения этой обязанности? В этом плане наиболее совершенной представляется позиция тех авторов, которые не ставят вопрос о признании того или иного лица пассажиром в зависимость от наличия или отсутствия у него билета.

В перечисленных примерах неточным применением термина «пассажир» допущено отождествление возможности стать пассажиром, составляющей содержание правоспособности, с субъективным правом. Пассажиром может стать любое лицо, изъявившее желание воспользоваться услугами воздушного транспорта, но наличие лишь «желания» либо «интереса» не является признаком субъективного права. Субъективное право, которым обладает лишь сторона в обязательстве, возникшем из заключенного договора воздушной перевозки, служит средством для осуществления желания использовать воздушное судно с целью личного передвижения.

У лица, в интересах которого заключен договор воздушной перевозки, возникают права и обязанности «пассажира», предусмотренные Правилами перевозки, с момента начала процесса транспортировки, а не со дня приобретения билета. При прогрессивной форме обслуживания граждане зачастую приобретают билет заблаговременно. Было бы неверно считать их пассажирами на протяжении всего периода времени, предшествующего началу транспортного процесса.

Дата начала транспортного процесса на воздушном транспорте обозначена в билете указанием времени прибытия в аэропорт (аэровокзал) для регистрации билета и оформления багажа. Правовая аргументация сделанного вывода основана на анализе §71–72 ст.13, §95 ст.21 Правил перевозки. Наличие билета не является определяющим признаком, билет имеет доказательственное значение. Он служит документом, предъявление которого необходимо для осуществления некоторых прав, носителем которых становится пассажир как сторона договора воздушной перевозки.

Отсутствие билета у пассажира надлежит рассматривать как нарушение основной обязанности пассажира. Факт заключения договора воздушной перевозки может быть установлен в случае утраты билета или явки к регистрации билета и на посадку в самолет без билета другими документами. К их числу следует отнести: копию билета, багажную бирку, квитанцию об уплате различного рода дополнительных сборов, регистрационную ведомость. Поскольку на воздушном транспорте билет выдается всегда с указанием фамилии, имени и отчества лица, желающего воспользоваться услугами воздушного транспорта, то проверка факта заключения договора не представляет трудности. В случае прибытия в аэропорт (городской аэровокзал) или на посадку без перевозочных документов пассажир уплачивает определенную сумму штрафа (§96 ст.21 Правил перевозки; §220 ст.72 Правил применения тарифов).

По изложенным соображениям мы разделяем позицию А.В. Федорова и считаем, что пассажиром является лицо, которое перевозится на воздушном судне во исполнение заключенного договора с целью личного передвижения.

К числу пассажиров относятся и дети до пяти лет, перевозимые воздушным транспортом при взрослом пассажире [20].

2. Порядок заключения договора

Согласно ст.34 Основ и ст.160 РК РСФСР договор воздушной перевозки пассажира надлежит считать заключенным, когда между сторонами достигнуто соглашение по всем существенным его пунктам. Однако специфика данного договора обусловила порядок его заключения.

Оферта (предложение) заключить договор всегда исходит от воздушно-транспортного предприятия. Это предложение вступить в договор может быть оформлено самыми разнообразными способами. Обычно оферта обращена к неопределенному кругу лиц. Используется публичная оферта, но это не означает, что любое обращение к населению с информацией о преимуществе воздушного транспорта, комфорте, удобствах и экономии времени может рассматриваться как стадия заключения договора. Во многих случаях воздушно-транспортное предприятие лишь информирует граждан о некоторых условиях, на которых можно заключить договор. Информация приобретает значение оферты лишь при условии, если она содержит все существенные условия договора воздушной перевозки пассажира.

Лицу, желающему воспользоваться услугами воздушного транспорта, необходимо изъяснить соответствующим образом свое согласие с предложением Аэрофлота.

Перевозочным документом, удостоверяющим заключение договора воздушной перевозки, является пассажирский билет, предъявление которого дает право лицу, обозначенному в билете, на полет самолетом от аэропорта отправления до аэропорта назначения через аэропорты пересадки определенным рейсом согласно расписанию. Пассажиру выдается один билет на весь путь следования. Передача билета другому лицу не допускается. Лицо, следующее по такому билету, считается безбилетным пассажиром и для него возникают последствия, определенные ст.67 Правил перевозки. Уплаченные за билет деньги не возвращаются, лицо подвергается штрафу в размере 10 руб. Уплата штрафа не освобождает от обязанности оплатить фактически выполненную перевозку по установленному тарифу.

На пассажирском билете указываются следующие сведения, определяющие условия договора: наименование воздушно-транспортного предприятия, аэропорта отправления и назначения, аэропорта пересадки, если такие имеются по пути следования данного

пассажира, стоимость билета, дата приобретения билета, номер и дата рейса самолета, фамилия, имя и отчество пассажира, цена билета.

С момента приобретения пассажирского билета пассажир считается застрахованным. Возникает в силу закона обязательное личное страхование от несчастного случая. Страховой сбор пассажир уплачивает при покупке билета, так как он включен в стоимость билета.

Пассажирский билет действителен только на тот рейс, на который он выдан, и изменение договора перевозки может быть произведено только с согласия воздушно-транспортного предприятия.

Пассажирский билет является срочным документом. В билете указывается срок его годности. Этот срок включает в себя: общий срок годности и срок годности для полета.

Общий срок годности билета дает пассажиру право использовать билет для получения места на определенный рейс и дату, получение суммы за неполностью или частично невыполненную перевозку и других расчетов, предусмотренных Правилами. Общий срок годности билета охватывает период от момента выдачи билета до окончания срока, предоставленного пассажиру для получения денег по неиспользованному билету.

Срок годности для полета дает пассажиру право использовать билет для перемещения воздушным транспортом.

Билет с гарантированной датой дает право на полет от указанного в нем начального аэропорта, аэропорта пересадок (остановок) или аэропорта обратного вылета только в даты и рейсами, которые в нем указаны.

Билет с открытой датой дает право на полет от соответствующего аэропорта только после внесения в него перевозчиком даты вылета и номера рейса.

Билет на перевозку в направлении «туда» без пересадки (остановок) пассажира в пути следования действителен в течение всего срока перевозки рейсами, указанными в билете. Билет на перевозку в направлении «туда» с пересадками (остановками) пассажира в пути следования действителен в течение 45 дней, считая от указанной в билете даты вылета пассажира из аэропорта отправления; билет на перевозку в направлении «обратно» действителен в течение 6 месяцев, считая со дня продажи билета.

Правила перевозки содержат перечень обстоятельств, при наличии которых пассажир вправе требовать от воздушно-транспортного предприятия продления срока годности билета. К числу таких причин, в частности, относится отмена или задержка рейса, указанного в билете, невозможность предоставления пассажиру места на рейс и дату, указанные в билете, возвращение воздушного судна, не выполнившего рейс, в аэропорт отправления и др.

Правила перевозки детально регламентируют не только порядок приобретения и выдачи билета, но и права перевозчика на признание билета недействительным (ст.7, §46). Перевозчик имеет право признать билет недействительным:

- а) если какая-либо часть билета повреждена или исправлена;
- б) если билет не имеет штампа кассы, его выдавшей, и в других случаях неправильного оформления билета.

Билеты, признанные недействительными по причинам, зависящим от перевозчика, подлежат обмену. Признание же билета недействительным по причинам, не зависящим от перевозчика, приводит к прекращению договора перевозки пассажира. Если непригодность билета обнаружена на борту самолета при взлете или в полете, то пассажир высаживается в первом аэропорту посадки.

Билет также удостоверяет исполнение пассажиром обязанности по внесению проездной платы. Утраченные билеты не возобновляются и уплаченные за билет деньги не возвращаются (§38 ст.7 Правил перевозки).

Договор воздушной перевозки пассажиров, как и все договоры обслуживания граждан, относится к числу односторонне-плановых соглашений [21]. Поэтому обязанность заключить договор по общему правилу возлагается на воздушно-транспортное предприятие. Правила перевозки в исключительных случаях предоставляют перевозчику право отказать лицу, желающему воспользоваться услугами воздушного транспорта, в заключении договора (см. §64, 65 ст.11).

Что касается лица, желающего заключить договор воздушной перевозки, то оно само должно определить возможность пользования воздушным транспортом, исходя из состояния здоровья.

Правила перевозки не содержат каких-либо указаний относительно заключения договора воздушной перевозки лицами, не достигшими 18-летнего возраста.

Вправе ли несовершеннолетний (в возрасте от 15 до 18 лет) и малолетний (в возрасте от 12 до 15 лет) самостоятельно заключить договор перевозки? Действующее транспортное законодательство не дает ответа на этот вопрос.

В §55 ст.9 гл.III Правил перевозки определен порядок проезда детей в возрасте до 12 лет. Дети в возрасте до 12 лет совершают проезд в сопровождении взрослых. Они перевозятся на основании договора, заключенного взрослым пассажиром. Поскольку в Правилах перевозки отсутствует норма, запрещающая самостоятельный проезд лицам, достигшим 12 лет, то некоторые ученые высказались за предоставление права самостоятельного заключения договора воздушной перевозки пассажира лицам 12 лет и старше. Такой вывод делают М.А. Тарасов и Н.И. Гончаров.

По мнению Н.И. Гончарова, в правовой норме содержится прямо выраженное согласие заключить договор перевозки непосредственно с несовершеннолетним без согласия законных представителей [22]. Несостоятельность правового обоснования высказанных в основном правильных соображений очевидна. Дело в том, что Правила перевозки вовсе не регулируют возможность самостоятельного заключения договора. Правила перевозки предоставляют возможность лицам старше 12 лет самостоятельно осуществлять права, возникшие из договора перевозки. Ни в одном нормативном акте, регулирующем договор воздушной перевозки, не оговорено самостоятельное участие двенадцатилетних в заключении договора.

Е.А. Пассе также признает за этой категорией лиц самостоятельное право на заключение договора перевозки пассажира, обосновывая сделанный вывод общими нормами гражданского права, допускающими заключение в быту мелких сделок с несовершеннолетними без разрешения на это родителей, усыновителей, опекунов и попечителей [23].

Г.А. Букин и М.М. Волков [24] также считают лиц в возрасте 12 лет самостоятельными участниками договора воздушной перевозки. Сделанный ими вывод основан на установившейся практике продажи авиабилетов в любом направлении по указанному маршруту при условии предъявления документа, удостоверяющего личность и возраст. Таким документом может быть свидетельство о рождении. Так, в частности, Г.А. Букин и М.М. Волков пишут: «Пассажирские билеты выдаются гражданам, достигшим двенадцати лет».

По смыслу ст.13 ГК РСФСР такие сделки не являются мелкими бытовыми ни по сумме, ни по последствиям. Следовательно, сложившаяся практика не основана на законе. Она лишь в известной мере восполняет имеющийся пробел в законодательстве.

В литературе правильно отмечается, что положение о мелких бытовых сделках должно применяться к более широкому кругу отношений, чем бытовые связи [25]. Очевидно, к такого рода отношениям и надо отнести договор воздушной перевозки пассажира, дополнив действующие правила перевозки специальной статьей, с указанием возраста лиц, имеющих право заключить договор, маршрута и предельной стоимости билета. Лица в возрасте с 15 до 18 лет вправе заключать данный договор в порядке самостоятельного распоряжения своим заработком.

Что касается недееспособного лица, признанного таковым в установленном законом порядке, то оно не может самостоятельно от своего имени участвовать в заключении договора воздушной перевозки, так как эти лица не могут своими действиями обеспечивать реализацию прав и обязанностей.

Нельзя смешивать лицо, имеющее право заключить договор пассажирской перевозки, с лицом, перевозимым на воздушном судне с целью личного передвижения. Круг лиц, включаемых в число пассажиров, шире круга лиц, имеющих право заключить договор.

II. Основные права и обязанности сторон. Ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение основной обязанности

1. В обязательстве по перевозке пассажиров права и обязанности контрагентов приурочиваются как в любом консенсуальном договоре к моменту соглашения. Факт заключения договора, как было уже отмечено, подтверждается выдачей именного билета.

Применительно к договору воздушной перевозки пассажира не действует общее правило ст.177 ГК РСФСР об исполнении прав и обязанностей по взаимным договорным обязательствам. В рассматриваемом договоре кредитор выполняет свою обязанность по оплате транспортных услуг ранее выполнения обязанностей должником (воздушно-транспортным предприятием). При наличии оснований, предусмотренных Правилами перевозки, каждый из участников обязательства по перевозке вправе односторонним волеизъявлением изменить или прекратить действие договора перевозки.

В зависимости от причин, вызвавших отказ от полета, он может быть вынужденным, если отказ от полета вызван виновным поведением самого перевозчика, и добровольным, если отказ вызван причинами, не зависящими от перевозчика.

В число причин, обуславливающих вынужденный отказ пассажира от полета, ст.16 Правил перевозки включает:

- а) отмену или задержку рейса, указанного в билете;
- б) невыполнение воздушным судном посадки в аэропорту, указанном в билете;
- в) несостоявшуюся отправку пассажира из-за невозможности предоставления ему места на рейс и дату, указанные в билете;
- г) непредоставление пассажиру места, указанного в его билете, и отказ пассажира по этой причине воспользоваться другим местом на воздушном судне, выполняющем данный рейс;
- д) возвращение воздушного судна, не выполнившего рейс, в аэропорт отправления;

е) несостоявшуюся отправку пассажира из аэропорта пересадки рейсом, указанным в его билете, вследствие опоздания воздушного судна или отмены рейса, которым должен прибыть пассажир в аэропорт пересадки;

ж) замену указанного в расписании воздушного судна воздушным судном другого типа (класса);

з) перерыв рейса вследствие вынужденной посадки воздушного судна;

и) невозможность отправки пассажира, имеющего билет с открытой датой вылета (независимо от вида оплаты за билет), из аэропорта пересадки (остановки) или аэропорта обратного вылета в течение 24 час. с момента предъявления билета перевозчику.

При вынужденном отказе от полета в аэропорту отправления, в промежуточном аэропорту, аэропорту пересадки, в аэропорту посадки самолета, не предусмотренном в билете, а также в аэропорту обратного вылета возвращается сумма по авиатарифу от аэропорта, где произошло событие, послужившее основанием для отказа от полета, до аэропорта назначения и по маршруту, указанному в билете. Например, в Ленинграде приобретен билет на полет по маршруту Ленинград – Новосибирск – Кемерово. Самолет, выполняющий рейс Ленинград – Новосибирск по метеорологическим условиям совершил посадку в Куйбышеве, не предусмотренную расписанием. Пассажир в Куйбышеве отказался от дальнейшего полета. В этом случае пассажиру возвращается сумма, исчисленная по тарифному расстоянию 2410 км – Куйбышев – Новосибирск – Кемерово.

При вынужденной посадке самолета вне аэропорта гражданской авиации и при отказе по этой причине пассажира от дальнейшего полета ему возвращаются деньги по авиатарифу от ближайшего к месту вынужденной посадки аэропорта до аэропорта назначения, указанного в билете.

Пассажир имеет право добровольно отказаться от полета, из начального аэропорта, аэропорта пересадки (остановки), из промежуточного аэропорта и аэропорта обратного вылета по билету «обратно». При добровольном отказе пассажира от полета возвращается:

а) по билету, перевозка по которому не производилась (в начальном аэропорту и аэропорту обратного вылета по билету «обратно»), – сумма, оплаченная за перевозку;

б) по билету, по которому перевозка произведена частично (в аэропорту пересадки, остановки), – сумма, исчисленная как разница между оплаченной суммой за перевозку и авиатарифом за использованный участок пути. Например, пассажир приобрел билет на полет по маршруту Минск – Москва – Хабаровск, уплатив 120 руб. В Москве пассажир за двое суток до отправления самолета отказался от дальнейшего полета. Пассажиру возвращается 105 руб. 70 коп. (120–14 руб. – авиатариф Минск – Москва, 30 коп. – сбор по операции возврата тарифа).

При добровольном отказе от дальнейшего полета в промежуточном аэропорту (если остановка в этом аэропорту не предусмотрена в его билете) в течение трех часов с момента вылета воздушного судна из этого аэропорта возвращается разница между оплаченной суммой за перевозку и авиатарифом за использованный участок пути с удержанием сбора, предусмотренного ст.72, §220 «д» Правил перевозки. Например, пассажир уплатил за полет по маршруту Москва – Оренбург 24 руб. Самолет, выполняющий рейс Москва – Оренбург, имеет посадку в Куйбышеве, предусмотренную расписанием. Пассажир, не оформив в билете эту остановку, добровольно отказывается от дальнейшего полета в Оренбург. По истечении двух часов после отправления самолета ему возвращается 4 руб. 20 коп. (24 руб. – 18 руб. – 1 р. 50 к. – 30 коп., где 18 руб. – авиатариф использованного участка Москва – Куйбышев, 1 р. 50 к. – сбор 25% за отказ от полета в аэропорту, не предусмотренном в билете, 30 коп. – сбор за операцию возврата платежей).

В случае заявления пассажира в течение трех часов с момента вылета самолета из этого аэропорта о желании продолжить полет такой полет может быть разрешен при условии оплаты сбора, (предусмотренного ст.72, §220 «д» Правил применения тарифов.

При добровольном отказе от полета в промежуточном аэропорту позднее трех часов с момента вылета воздушного судна, на котором он прибыл, пассажир теряет право на дальнейший полет и на возврат денег до пункта назначения, указанного в билете, или до первого аэропорта пересадки (остановки), если на неиспользованном участке пути билетом предусмотрены пересадки (остановки).

Если пассажир имеет билет на полет в направлениях «туда» и «обратно», при добровольном отказе от полета в начальном аэропорту деньги за неиспользованный билет в направлении «туда» возвращаются при условии возврата обратного билета.

При добровольном отказе от полета в начальном аэропорту, промежуточном аэропорту, аэропорту пересадки (остановки) и аэропорту обратного вылета по билету «обратно» никакие сборы (включая сбор за предварительное бронирование мест от аэропорта пересадки) не возвращаются.

К основной обязанности перевозчика относится обязанность доставить пассажира в аэропорт назначения по регулярным воздушным линиям в соответствии с установленным расписанием и по маршруту, соответствующему оплаченному тарифу за перевозку. Однако Правила перевозки предоставляют перевозчику право вносить изменения в расписание без предварительного предупреждения пассажиров. Время отправления самолета и прибытия, указанное в расписании, не входит в число элементов надлежащего исполнения договора перевозки, и поэтому обязанность перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения в срок не относится к категории основных обязанностей (§22 ст.3 Правил перевозки). При наличии причин, оговоренных в Правилах перевозки, перевозчик также вправе отменить, задержать или перенести вылет воздушного судна на другое время, изменить маршрут перевозки, изменить пункт посадки. Обычно задержка вылета самолета происходит вследствие наступления стихийного бедствия, неблагоприятных метеорологических условий в аэропортах отправления, назначения или по маршруту перевозки, а также других явлений, влияющих на безопасность полета; для выполнения требований государственных органов.

2. Воздушно-транспортное предприятие обязано выполнить перевозку тем типом самолета, который указан в расписании движения самолетов и в пассажирском билете.

Однако за неисполнение и этой обязанности перевозчик не несет ответственности перед пассажиром. Перевозчик вправе без предупреждения заменить воздушное судно одного типа другим. В этом случае никаких перерасчетов по оплате багажа с пассажирами не производится.

В этих случаях перевозчик обязан лишь отправить пассажира одним из очередных рейсов на условиях, указанных в билете. Никакие расходы имущественного характера пассажиру не возмещаются.

3. Перевозчик обязан предоставить пассажиру место в кабине воздушного судна, указанное в билете. Эта обязанность прямо закреплена в ст.83 ВК. Однако перевозчик также вправе в любое время заменить место, указанное в билете другим, если это необходимо в целях обеспечения полета (§31 ст.5 Правил перевозки).

4. В договорную обязанность перевозчика входит обеспечение безопасности пассажира во время перевозки к месту назначения, указанному в билете. Нарушение этой обязанности следует рассматривать как ненадлежащее исполнение договора перевозки.

Договорная ответственность перевозчика закреплена в ст.77 Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик.

В юридической литературе высказано и иное мнение по поводу юридической природы ответственности перевозчика. Так, Б.С. Антимонов полагает, что ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью человека закон выводит за пределы договорных отношений (см. Б.С. Антимонов, Гражданская ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, М., 1952, стр. 224). Мнение Б.С. Антимонова разделяет О.А. Красавчиков (см. О.А. Красавчиков, Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности, М., 1966, стр. 102). За теорию внедоговорной ответственности высказались также М.А. Тарасов, М.С. Ходунов (см. М.А. Тарасов, указ. работа, стр.401; М.Е. Ходунов, Правовое регулирование деятельности транспорта, М., 1965, стр.130). В.И. Корецкий, Е.М. Яковлева, О.И. Усманович в рецензии на монографию М.А. Тарасова «Договор перевозки» (Ростов, 1965), опубликованной в журнале «Правоведение» 1966г. №1, критически разобрали теорию внедоговорной природы ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира. Авторы рецензии полагают, что в договорную обязанность перевозчика входит и обязанность по обеспечению безопасности пассажира. Ответственность за повреждение здоровья пассажира и его смерть названные авторы относят к договорной ответственности.

Статья 77 Основ закрепляет общее положение, согласно которому ответственность перевозчика за причинение смерти или повреждение здоровья пассажиру определяется по правилам гл.12, если законом не предусмотрена повышенная ответственность. Таким специальным законом является Воздушный кодекс Союза ССР. Повышенная ответственность воздушно-транспортного предприятия перед пассажиром за причинение смерти или повреждение здоровья пассажира установлена нормой ст.111 Воздушного кодекса и ст.61 Правил перевозки.

Перевозчик при определенных условиях не освобождается от ответственности, даже если вред причинен пассажиру действием непреодолимой силы. Ответственность же перед другими лицами определяется статьями, включенными в гл.12 Основ. Отмеченная особенность регламентации имущественной ответственности перевозчика нередко не учитывается судебными органами при рассмотрении исков, предъявляемых как непосредственно пассажирами, так и лицами, не включенными в число пассажиров. Так, удовлетворяя исковое требование к Украинскому территориальному управлению о возмещении вреда, причиненного здоровью пассажира Ч. летным происшествием, нарсуд в решении сослался на ст.90 Основ, указав, что Украинское территориальное управление должно нести ответственность за причиненное увечье пассажиру по правилам указанной статьи, поскольку это управление является владельцем источника повышенной опасности. Вышестоящая судебная инстанция, отменяя решение народного суда, пояснила, что поскольку истец Ч. перевозился воздушным судном, эксплуатируемым в интересах Украинского территориального управления в качестве пассажира и получил повреждение здоровья во время посадки самолета с убранными шасси, то ответственность перевозчика должна определяться правилами ст.101 Воздушного кодекса, а не ст.90 Основ.

Различно строится ответственность перевозчика перед пассажиром и другими лицами. В этой связи представляет интерес дело по иску Галкина Н.В. к Управлению гражданской авиации Грузинской ССР. Истец работал аэрологом в Управлении гидрометеорологической службы Грузинской ССР. В июне 1975 года экипаж самолета, на борту которого он находился в качестве аэролога-консультанта, по заданию Управления гидрометеорологической службы производил зондирование атмосферы и разведку погоды. По техническим причинам самолет совершил вынужденную посадку. В результате полученной травмы истец стал инвалидом первой группы. Иск, предъявленный к Управлению гражданской авиации, был удовлетворен на основании ст.101 Воздушного

кодекса. Возложение ответственности на воздушно-транспортное предприятие со ссылкой на ст.101 Воздушного кодекса представляется ошибочным. Истец находился на борту воздушного судна не с целью личного передвижения, он выполнял служебное задание и договора перевозки пассажира не заключал. При таких данных его нельзя было включать в число пассажиров. Ответственность воздушно-транспортного предприятия правильнее определять по нормам ст.25 Воздушного кодекса (в редакции Указа, Президиума Верховного Совета СССР от 13 марта 1973г.) [26], если потерпевший вписан в летное задание, либо по ст. 461 ГК РСФСР сопряжено со ст. 454 ГК РСФСР.

Ошибочно была применена ст. 101 Воздушного кодекса и по иску гр-ки Ш. к Якутскому управлению гражданской авиации. В связи с гибелью мужа истица предъявила иск о возмещении вреда по случаю смерти кормильца. Она просила взыскать с ответчика сумму в размере 60 руб. на содержание пятилетнего сына. В ходе рассмотрения материалов дела было установлено, что пассажира Ш. – мужа истицы в промежуточном аэропорту дежурный по вокзалу обнаружил в нетрезвом состоянии; установив, что он пассажир воздушного судна ТУ-104, следующего рейсом Якутск – Москва, он объяснил ему, что на посадку в самолет в таком виде он не будет допущен. Пассажир Ш. проник на летное поле, пытался сесть в самолет при включенных моторах. В такой ситуации у суда не было оснований определять ответственность воздушно-транспортного предприятия по ст.101 Воздушного кодекса. Ответственность определяется по нормам статей, гл.12 Основ. Подобное решение дел данной категории объясняется тем, что правило, установленное ст.101 Воздушного кодекса, определяющее условия ответственности воздушно-транспортного предприятия, действительно имеет сходство со ст.90 Основ. Эти статьи закрепляют ответственность за случайное причинение вреда источником повышенной опасности.

Субъектом ответственности как по ст.90 Основ, так и по ст.101 ВК является владелец источника повышенной опасности. Однако ст.101 ВК существенно отличается от ст.90 Основ как по обстоятельствам, исключающим ответственность владельца источника повышенной опасности, так и по условиям ее применения. Прежде всего, основное различие между этими статьями заключается в том, что ответственность владельца источника повышенной опасности является внедоговорной [27].

Ответственность же воздушно-транспортного предприятия по ст.101 Воздушного кодекса носит договорный характер.

По ст.101 воздушно-транспортное предприятие отвечает перед пассажиром, тогда как субъектами права требования по ст.90 Основ могут быть граждане, не включенные в число пассажиров.

Воздушно-транспортное предприятие отвечает по ст.101 ВК за нарушение личного неимущественного права, объектом которого является личное неимущественное благо – жизнь и здоровье пассажира. По ст.90 Основ возмещается вред, причиненный не только жизни или здоровью граждан, но и имуществу граждан и социалистических организаций. И наконец, различие усматривается и в перечне обстоятельств, освобождающих от ответственности. Как известно, по ст.90 Основ владелец источника повышенной опасности освобождается от ответственности при наличии умысла самого потерпевшего и действий непреодолимой силы. По ст.101 ВК перевозчик несет ответственность и за причинение вреда действиями непреодолимой силы [28]. В этом и заключается суть повышенной ответственности воздушно-транспортного предприятия.

Перевозчик несет установленную законом имущественную ответственность за смерть, увечье или иное повреждение здоровья, причиненное 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,

если смерть, увечье или иное повреждение здоровья причинены пассажиру в результате действия непреодолимой силы, перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что возникновению 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.

Из содержания ст.101 Воздушного кодекса вытекают следующие основные положения такой ответственности. Ответственность перевозчика ограничивается во времени моментом начала посадки и высадки пассажира. Если, допустим, вред здоровью пассажира причинен на аэровокзале, в гостинице, то, разумеется, ответственность перевозчика по ст.101 ВК не наступит.

Начало посадки пассажиров в самолет приурочивается к моменту выхода пассажира в сопровождении дежурного по аэровокзалу на авиаперрон или привокзальную площадь аэропорта после специального объявления о начале посадки, переданного по радио. Посадка в самолет производится при выключенных моторах.

В аэропорту назначения заканчивается действие договора воздушной перевозки. Здесь организуется высадка пассажиров из самолета и сопровождение их до аэровокзала.

По смыслу ст.101 Воздушного кодекса перевозчик несет ответственность за причиненный вред здоровью пассажира или за его смерть независимо от вины воздушно-транспортного предприятия. Освобождается перевозчик от ответственности только в тех случаях, если докажет, что вред является следствием вины самого потерпевшего. При этом учитывается вина в форме умысла. Ответственность воздушно-транспортного предприятия возникает даже в тех случаях, когда смерть пассажира либо повреждение его здоровья произошли вследствие действия непреодолимой силы. Однако грубая неосторожность потерпевшего или его умысел при причинении вреда действием непреодолимой силы освобождает перевозчика от ответственности при условии, если воздушно-транспортное предприятие докажет, что возникновению или увеличению вреда содействовали умысел или грубая неосторожность самого потерпевшего. Но и в этом варианте «случайно» причиненный вред подлежит возмещению. Вероятно, практически такой вариант возможен лишь при взлете, полете или посадке без повреждения воздушного судна.

В других случаях грубая неосторожность дает основание ставить вопрос об уменьшении размера возмещения. В законе не расшифровывается понятие «других случаев». Вероятно, сюда можно отнести любое невиновное «случайное» причинение вреда, а также причинение вреда по вине самого потерпевшего или перевозчика. Например, на пассажира Н. в салоне самолета ИЛ-18 упала ручная кладь, принадлежащая пассажиру Л. Пассажир Н. получил тяжелую травму головы. Ответственность перевозчика была определена по ст.101 Воздушного кодекса и §333 ст.61 Правил перевозки, так как перевозчик не обеспечил пассажиру в самолете удобства и не осуществил контроль за правильным размещением ручной клади; наличия грубой неосторожности пассажира перевозчик не доказал.

Применение ст.101 Воздушного кодекса на практике вызывает значительные трудности. Важно правильно отграничить непреодолимую силу от простого случая. По смыслу ст.101 ВК вред, причиненный действием непреодолимой силы в сочетании с грубой неосторожностью потерпевшего, не возмещается. Сочетание простого случая с

грубой неосторожностью самого потерпевшего служит основанием либо для полного отказа в иске, либо для уменьшения размера возмещения.

Для наглядности приведем спорное дело, ставшее предметом рассмотрения судебных органов. Пассажир Г. при выходе из самолета в промежуточном аэропорту упал со ступенек трапа, поданного к борту самолета. В результате полученного увечья он на длительное время лишился трудоспособности и был признан инвалидом II группы. При рассмотрении дела в суде выяснилось, что вследствие плотного тумана видимость была плохая, о чем пассажиры предупреждались при выходе. Потерпевший выходил первым и не смог сразу правильно сориентироваться. Ответчик просил в иске отказать, так как туман – явление природы, внезапно возникшее, и вред здоровью пассажира вызван внешними причинами, действием непреодолимой силы. Что касается потерпевшего, то он явно проявил грубую неосторожность, не принял мер, обеспечивающих безопасность спуска со ступенек.

Однако нарсуд, не соглашаясь с доводами ответчика, не усмотрел в данной ситуации проявления действия непреодолимой силы и грубой неосторожности в поведении потерпевшего. Удовлетворяя иск потерпевшего, нарсуд сослался на ст.101 Воздушного кодекса и §331 ст.61 Правил перевозки. В случае, когда на перевозчика возлагается ответственность за смерть пассажира, он обязан возратить лицам, имеющим право на возмещение вреда, полную стоимость билета. С предъявлением иска о возмещении вреда, причиненного смертью, увечьем или иным повреждением здоровья, причиненным пассажиру, предъявления претензии к перевозчику не требуется. Для обеспечения предъявления иска и для получения страховой суммы по обязательному страхованию пассажиров перевозчик обязан: выдать пассажиру, получившему увечье или иное повреждение здоровья, или выслать по его адресу справку о том, что потерпевший перевозился по пассажирскому билету, был застрахован и получил повреждение здоровья при происшествии с воздушным судном. В справке указывается место и дата происшествия, номер пассажирского билета и принадлежность судна.

В случае смерти пассажира перевозчик обязан установить место жительства погибшего или место его работы, выслать извещение о гибели и передать свидетельство отдела загса о смерти пассажира.

5. Перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке, если это необходимо для обеспечения безопасности полета воздушного судна или для выполнения требований государственных органов; если пассажир находится в болезненном состоянии, которое создает опасность для самого больного и для окружающих, или пассажир нарушает установленные права пользования воздушным транспортом и не подчиняется распоряжениям командира воздушного судна или других должностных лиц перевозчика, или пассажир находится в нетрезвом состоянии; если пассажир своими действиями создает прямую угрозу безопасности полета или жизни находящихся на борту воздушного судна пассажиров или экипажа.

6. Перевозчик имеет право потребовать от пассажира предъявления к досмотру содержимого ручной клади и багажа. Перевозчик в исключительных случаях вправе осуществить и личный досмотр пассажира.

Досмотр ручной клади и багажа, а в виде исключения и личный досмотр пассажиров гражданских воздушных судов допускается только при наличии достаточных оснований подозревать пассажира в намерении незаконно провезти взрывчатые вещества, оружие, боевые припасы, отравляющие, легковоспламеняющиеся, радиоактивные вещества и другие опасные грузы и предметы, предусмотренные перечнем, утвержденным Министерством гражданской авиации по согласованию с Прокуратурой СССР, Министерством внутренних дел СССР, Министерством внешней торговли и Комитетом государственной безопасности при Совете Министров СССР.

Досмотр ручной клади и багажа, а также личный досмотр пассажиров могут производиться после предъявления билетов для регистрации (для полета) соответствующему воздушно-транспортному предприятию.

Досмотр ручной клади и багажа производится в присутствии пассажира. В случаях, не терпящих отлагательства, досмотр багажа может быть произведен в отсутствие пассажира.

Личный досмотр пассажиров, а также досмотр багажа в отсутствие пассажира производятся с участием двух понятых.

Личный досмотр пассажиров и досмотр багажа в отсутствие пассажира производится по мотивированному решению, (изложенному в письменном виде) начальников смен службы перевозок аэропортов первого, второго и третьего классов; начальников аэропортов четвертого и пятого классов; начальников городских аэровокзалов; начальников органов и подразделений милиции, на территории деятельности которых находятся аэропорты (городские аэровокзалы), а в зонах аэропортов, в которых осуществляется пограничный и таможенный контроль, – начальников таможен (таможенных постов); начальников контрольно-пропускных пунктов пограничных войск.

В отсутствие указанных начальников решение о производстве досмотра может быть принято лицами, замещающими их в установленном порядке.

Решение о производстве досмотра могут принять также вышестоящие начальники указанных должностных лиц органов гражданской авиации, милиции, таможенных учреждений и пограничных войск.

Личный досмотр пассажиров и досмотр багажа в отсутствие пассажира имеют право производить должностные лица, а также по их поручению – диспетчеры и дежурные службы перевозок аэропортов (городских аэровокзалов), лица рядового и начальствующего состава милиции, а в зонах аэропортов, в которых осуществляется пограничный и таможенный контроль, – начальники отделов, старшие инспектора и инспектора таможен (таможенных постов) и лица офицерского состава контрольно-пропускных пунктов пограничных войск.

Досмотр ручной клади и багажа в присутствии пассажира может производиться дежурными службы перевозок аэропортов (городских аэровокзалов) и лицами рядового и начальствующего состава милиции, а в зонах аэропортов, в которых осуществляется пограничный и таможенный контроль, – инспекторами таможен (таможенных постов) и контролерами контрольно-пропускных пунктов пограничных войск.

На воздушном судне, находящемся в полете, личный досмотр пассажиров и досмотр ручной клади и багажа могут производиться по решению командира судна лицами, входящими в состав экипажа судна.

Пассажиры, уклоняющиеся от личного досмотра или от предъявления к досмотру ручной клади и багажа, не допускаются к перевозке.

На воздушном судне, находящемся в полете, личный досмотр ручной клади пассажиров, уклоняющихся от досмотра или от предъявления к досмотру ручной клади, может быть произведен принудительно.

В случае, когда при личном досмотре пассажира или досмотре его ручной клади и багажа обнаружены опасные грузы и предметы, которые пассажир стремился незаконно провезти, пассажир несет ответственность в установленном порядке.

Каждый случай личного досмотра пассажира и досмотра багажа в отсутствие пассажира, а также каждый случай досмотра ручной клади и багажа, при котором

обнаружены опасные грузы или предметы, оформляется актом и регистрируется в специальном журнале.

Должностные лица воздушно-транспортного предприятия, а также другие лица, производящие досмотр, обязаны принять необходимые меры, обеспечивающие отправление пассажира тем рейсом, на который у него имеется билет, или очередным рейсом, если при досмотре пассажира или его ручной клади и багажа опасные грузы и предметы не были обнаружены.

В случае отказа пассажира от полета или от продолжения полета по причине задержки с отправкой, вызванной досмотром, воздушно-транспортное предприятие обязано по его требованию полностью возместить стоимость билета.

Должностные лица, производящие личный досмотр, а также досмотр ручной клади и багажа, обязаны быть внимательными и вежливыми в отношении пассажиров и не должны допускать действий, унижающих достоинство пассажиров.

7. К числу важнейших прав пассажира относится право бесплатного провоза одного ребенка в возрасте до пяти лет без предоставления ребенку отдельного места.

Пассажир вправе также иметь при себе для бесплатной перевозки ручную кладь и багаж установленной нормы. Норма бесплатной перевозки определяется в зависимости от типа (класса) воздушного судна и распространяется как на багаж, так и на ручную кладь. Перевозка вещей пассажира в количестве, превышающем норму бесплатной перевозки, осуществляется по специальному соглашению. Соглашение о перевозке багажа является дополнительной сделкой, зависящей от договора перевозки пассажира. Однако прекращение или изменение дополнительного соглашения не влияет на деятельность основного договора. Это соглашение является возмездным, двусторонним, реальным. Допустимо прекращение дополнительного соглашения ранее окончания действия главного договора. Заключение договора перевозки багажа возможно только при предъявлении пассажирского билета.

Договор воздушной перевозки багажа считается заключенным с того момента, когда пассажиру выдана багажная квитанция – основной перевозочный документ, удостоверяющий факт сдачи багажа перевозчику для доставки в пункт назначения. По своей юридической природе багажная квитанция сходна с накладной.

Багажная квитанция содержит все сведения, необходимые для выполнения договора перевозки багажа. В частности, в ней указывается аэропорт отправления и назначения; фамилия пассажира – отправителя багажа, номер пассажирского билета, по которому принят багаж к перевозке, номер рейса самолета, на котором отправлен багаж. Поскольку багаж, как правило, перевозится на том же судне, на котором следует пассажир, то номер рейса, указанный в багажной квитанции и пассажирском билете, должен совпадать. Кроме того, в ней обозначается точное количество мест багажа, его вес, дата приема. Объявленная ценность сдаваемого к перевозке багажа также отмечается в квитанции. Багажная квитанция служит документом, по предъявлению которого выдается багаж в месте его назначения и в промежуточных аэропортах, где производится посадка самолета.

Перевозчик обязан доставить принятый багаж в место его назначения, обеспечить сохранность багажа в течение всего времени перевозки – от места приема к перевозке до выдачи его пассажиру; возместить владельцу багажа материальный ущерб в случае утраты, повреждения или недостачи багажа во время нахождения его в ведении воздушно-транспортного предприятия; выдать багаж в месте назначения пассажиру или другому лицу по доверенности пассажира. Оплата за провоз багажа производится в двух случаях: при перевозке багажа сверх установленной нормы (§132 ст.28 Правил перевозки), при принятии багажа к перевозке с объявленной ценностью (§136 ст.29 Правил перевозки).

Пассажир обязан принять багаж в месте его назначения и вывезти его из аэропорта, а воздушно-транспортное предприятие обязано выдать получателю в пункте назначения те вещи, которые сдал ему отправитель. Однако вследствие неисполнения правил выдачи багажа, допускаемого некоторыми аэропортами, иногда багаж выдается не тому пассажиру, которому он принадлежит, чему нередко способствует то, что по правилам перевозки багаж от пассажира принимается по весу, а выдается в пункте назначения без проверки веса. При получении чужого багажа пассажир оказывается в затруднительном положении, так как чтобы взыскать возмещение за свой утраченный багаж даже при установлении факта обмена багажа на территории аэропорта, пассажир должен доказать, что выданный багаж ему не принадлежит. Факт получения чужого багажа доказывается предъявлением багажной бирки, на которой обозначен номер рейса и вес багажа. Несовпадение веса, обозначенного на бирке, с указанным в багажной квитанции, подтверждает обоснованность заявления пассажира. Перевозчик несет ответственность за сохранность багажа с момента принятия его к перевозке и до выдачи получателю. Иногда граждане обнаруживают факт замены багажа после его выдачи. В этом случае воздушно-транспортное предприятие не несет никакой ответственности. Например, пассажир А. получил в аэропорту чемодан и, не проверив его содержимое, отправился в гостиницу. Вечером, вскрыв чемодан, он обнаружил в нем чужие вещи. Претензия А. была отклонена, так как он не мог доказать факта обмена чемоданами, на полученном чемодане отсутствовала багажная бирка, поэтому он не мог доказать сам факт сдачи чемодана воздушно-транспортному предприятию.

Важно отметить, что круг вещей, перевозимых в качестве багажа на воздушном транспорте, существенно отличается от круга вещей, входящих в содержание багажа на других видах транспорта. Вещи, вес которых превышает 5 кг и размером более 50x50x100 см, оформляются к перевозке как багаж. Такие, как холодильник, стиральная машина и другие крупногабаритные вещи домашнего обихода, принимаются к перевозке сверх норм, установленных для перевозки багажа. В связи с тем, что вещи пассажира, сдаваемые в багаж, принимаются под ответственность воздушно-транспортного предприятия, последнему предоставлено право потребовать от пассажира предъявления к осмотру содержимого его багажа.

Досмотр багажа допускается только при наличии достаточных оснований для подозрения пассажира в намерении незаконно провести взрывчатые вещества, оружие, легковоспламеняющиеся вещества и др. [29].

Ответственность воздушно-транспортного предприятия за утрату, порчу, недостачу багажа определяется ст.ст.102, 105 Воздушного кодекса и постановлением Совета Министров СССР от 8 июня 1970г. №401 «О размере имущественной ответственности воздушно-транспортных предприятий за утрату багажа, перевозимого без объявлений ценности».

Воздушно-транспортное предприятие освобождается от ответственности, если докажет отсутствие своей вины в утрате, порче или повреждении багажа.

Общим условием ответственности за несохранность багажа, ручной клади, а также за просрочку в доставке является вина перевозчика, наличие которой предполагается (презюмируется).

Перевозчик освобождается от ответственности за багаж, если докажет, что утрата, порча или повреждение багажа произошли вследствие обстоятельств, которых он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. Бремя представления доказательств, освобождающих перевозчика от ответственности за ненадлежащее исполнение перевозки багажа, ложится на транспортное предприятие.

Так, перевозчик может освободиться от ответственности при доказанности вины лица, сдающего или получающего багаж, особых естественных свойств предметов или веществ, вызвавших поломку, ржавчину, внутреннюю порчу и т.д., недостатков упаковки, которые не могли быть замечены по наружному виду при приеме багажа к перевозке, вложение пассажиром в багаж предметов, запрещенных к перевозке в качестве багажа.

Для споров, вытекающих из договора воздушной перевозки багажа, законом установлен претензионный порядок их разрешения. Без соблюдения этого порядка заявитель претензии не может обратиться в суд с иском к воздушно-транспортному предприятию. При утрате багажа пассажир вправе предъявить претензию через аэропорт назначения или отправления к воздушно-транспортному предприятию места отправления или места назначения.

Претензия может быть заявлена в течение шестимесячного срока (ст.115 Воздушного кодекса). В зависимости от характера претензионного требования сроки предъявления претензии исчисляются: для требований о возмещении за полную утрату багажа – с момента истечения срока доставки; для требований о возмещении за частичную утрату, повреждение или порчу багажа – со дня их выдачи.

К претензионному заявлению пассажир обязан приложить билет, багажную квитанцию, отрывной талон номерной багажной бирки, справку аэропорта назначения (пересадки) о неприбытии багажа; опись вещей, находящихся в багаже.

Если заявитель не выполнил хотя бы одного из перечисленных условий по оформлению претензионного материала, воздушно-транспортное предприятие освобождается от обязанности начать претензионное производство, а претензия считается неподанной. Пассажир вправе также подать письменное заявление о розыске багажа. Его подача приравнивается к предъявлению претензии. Получив заявление пассажира о розыске багажа, воздушно-транспортное предприятие обязано в течение 15 дней с момента истечения срока доставки разыскивать багаж. Если багаж не разыскан, воздушно-транспортное предприятие должно запросить от пассажира документы, необходимые для предъявления претензии, и с их получением в пятидневный срок рассмотреть претензию.

Сложнее решается вопрос об определении размера возмещения ущерба в связи с утратой багажа. Претензионные комиссии и суды при рассмотрении претензий и исков по поводу размера возмещения ущерба при утрате багажа руководствуются ст.105 Воздушного кодекса, ст.62 Правил перевозки, Инструкцией о порядке рассмотрения претензий пассажиров при утрате багажа, сданного к перевозке без объявленной ценности, утвержденной приказом Министра гражданской авиации от 25 августа 1970 г.

За утрату или повреждение багажа, принятого к перевозке с объявленной ценностью, воздушно-транспортное предприятие отвечает в размере объявленной ценности. Предполагается, что объявленная ценность багажа не превышает его действительной стоимости. С целью обеспечения принципа возмещения действительного ущерба перевозчику предоставляется право потребовать от пассажира предъявления к осмотру содержимого багажа. При явном несоответствии суммы объявленной ценности и содержимого багажа по требованию перевозчика устанавливается его действительная стоимость. Доказывание факта превышения объявленной ценности действительной стоимости багажа ложится на перевозчика (п.1 ст.105 Воздушного кодекса, §138 ст.29 Правил перевозки). Однако нередко претензионные комиссии возлагают на пассажира обязанность доказывания действительной стоимости вещей, сданных в багаж, требуя описи вещей с указанием стоимости каждой вещи. Такая практика, на наш взгляд, противоречит закону и не обеспечивает защиту прав пассажира. Сам факт принятия к перевозке багажа с объявленной ценностью освобождает пассажира от обязанности представления доказательств, относящихся к его стоимости и весу, так как в этом случае

пределом ответственности воздушно-транспортного предприятия является объявленная стоимость багажа.

Если утрачен багаж, принятый к перевозке без объявленной ценности, то претензионные комиссии и суды применяют принцип ограниченной ответственности. Ответственность воздушно-транспортного предприятия не может превышать 10 руб. за килограмм багажа. Таким образом, объем ответственности перевозчика в этом случае зависит от веса багажа, принятого к перевозке, от стоимости вещей, входящих в багаж.

Для возмещения пассажиру ущерба за утраченный багаж необходимо установить его фактический вес. Объем его определяется по записям, сделанным в багажной квитанции и в ведомости регистрации (сопроводительной ведомости и в пассажирском билете). При перевозке багажа сверх установленной нормы вес обозначается в квитанции платного багажа. В тех случаях, когда по описи вещей установлено, что стоимость одного килограмма багажа не превышает 10 руб., пассажиру возмещается действительная стоимость утраченного при перевозке багажа. Так, при утрате багажа без объявленной ценности весом 14 кг, общей стоимостью по описи вещей в сумме 126 руб. воздушно-транспортное предприятие должно возместить пассажиру 126 руб., поскольку по предъявленной претензии стоимость одного килограмма не превышает 10 руб. и фактически составляет 9 руб. за килограмм. Если по описи вещей установлено, что стоимость одного килограмма багажа превышает 10 руб., пассажиру выплачивается предельная сумма – 10 руб. за килограмм веса утраченного багажа. Например, пассажир А. предъявил претензию в сумме 550 руб. за утраченный при перевозке багаж весом 19 кг. По описи вещей установлено, что фактическая стоимость вещей составляет 400 руб., т.е. стоимость одного килограмма багажа превышает 10 руб. Претензия пассажира была удовлетворена в сумме 190 руб. (из расчета 10 руб. за килограмм).

Следует отметить, что приведенный способ исчисления причиненного ущерба не применяется к продуктам питания. В таких случаях стоимость багажа определяется по розничным ценам.

На объем ответственности воздушно-транспортного предприятия влияет: вес багажа, розничная стоимость вещей, составляющая содержание багажа, стоимость упаковки (чемодана, вещевой сумки и т.д.).

В случае розыска багажа после выплаты возмещения владелец при его получении обязан вернуть полученную сумму возмещения.

При отказе владельца от получения багажа он реализуется в установленном порядке.

На пассажира возлагаются и некоторые обязанности. В частности, пассажиры, виновные в противоправном поведении, причинившие убытки перевозчику и имуществу других лиц, за которое перевозчик не несет ответственность, обязаны возместить эти убытки.

Пассажир обязан выполнять распоряжения командира воздушного судна и установленные на воздушном транспорте правила поведения. За невыполнение распоряжений командира воздушного судна и правил поведения на пассажира налагается штраф в размере до 10 руб.

ССЫЛКИ

[1]. Л.И. Брежнев, Отчет Центрального Комитета КПСС и очередные задачи в области внутренней и внешней политики, Политиздат, 1976, стр.44.

- [2]. А.Н. Косыгин, Основные направления развития народного хозяйства СССР за 1976–1980 годы. Разд. 3, Политиздат, 1976.
- [3]. В дальнейшем сокращенно: Основы.
- [4]. «Собрание действующего законодательства СССР», Раздел XV, Законодательство о транспорте, «Известия», 1974.
- [5]. Выпущено в редакционно-издательском отделе Министерства гражданской авиации СССР, М., 1972.
- [6]. Там же, 1972.
- [7]. СП СССР 1970г. №11, ст.86.
- [8]. В дальнейшем сокращенно: Правила перевозки.
- [9]. Такой вывод разделяется большинством авторов: См. О.А. Красавчиков, Система отдельных договорных обязательств, «Советская юстиция» 1960г. №5; М.А. Тарасов, Договор перевозки, изд-во Ростовского университета, 1965, стр.85; Е. Шешенин, Предмет обязательства по оказанию услуг, «Сборник трудов Свердловского юридического института», вып. 3, Свердловск, 1964, стр. 189.
- [10]. «Собрание действующего законодательства СССР». Раздел XV, Законодательство о транспорте, «Известия», 1974, стр.199.
- [11]. В РСФСР создано несколько территориальных управлений.
- [12]. П.4 постановления ЦИК и СНК СССР от 15 июля 1936г. «О хозрасчетных правах Главных управлений промышленных народных комиссариатов», СЗ СССР 1936г. №43, ст.361.
- [13]. О.С. Иоффе, Советское гражданское право (курс лекций), т.2, Л., 1961, стр. 280. Аналогичное мнение высказал Е.А. Пассе в книге «Договор в социалистическом хозяйстве», «Юридическая литература», 1964, стр. 378–380.
- [14]. П.Д. Самойлович, Договор морской перевозки по советскому праву, «Морской транспорт», 1952, стр. 133.
- [15]. См. М.А. Тарасов, Договор перевозки, изд-во Ростовского университета, 1965, стр. 95; А.Д. Маковский, гл.9 «Научно-практического комментария к Основам Гражданского законодательства», М., 1962, стр. 283; А.Ф. Федоров, Гражданско-правовое регулирование воздушной перевозки пассажиров, диссертация, Одесса, 1967, стр. 121.
- [16]. М.А. Тарасов, Договор перевозки, изд-во Ростовского университета, 1965, стр. 374.
- [17]. Г.А. Букин, М.М. Волков, Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта, изд-во Высшего авиационного училища ГВФЛ, 1964, стр. 15.
- [18]. См. «Комментарий к Уставу железных дорог СССР», «Юридическая литература», 1966, стр.193.
- [19]. А.В. Федоров, указанная диссертация, стр.129.
- [20]. См. Н.И. Гончаров, Некоторые вопросы правового регулирования перевозок несовершеннолетних пассажиров воздушным транспортом, Сборник докладов итоговой научной конференции юридического ф-та, изд. Томского университета, Томск, 1965, стр. 159; М.А. Тарасов, указ. работа, стр. 376.
- [21]. «Гражданско-правовое положение личности в СССР» (А.Ю. Кабалкин, Правовое положение граждан в отношениях по обслуживанию, «Наука», 1975, гл.3, стр.84).

- [22]. М.А. Тарасов, указанная работа, стр. 376–377; Н.И. Гончаров, Некоторые вопросы регулирования перевозок несовершеннолетних пассажиров воздушным транспортом, Доклады научной конференции ф-та Томского университета, Томск, 1965, стр. 167.
- [23]. См. «Комментарий к Уставу железных дорог СССР», «Юридическая литература», 1966, стр.203.
- [24]. Г.А. Букин и М.М. Волков, Коммерческая эксплуатация воздушного транспорта, изд-во Высшего авиационного училища, Л., 1964, стр. 15.
- [25]. А.Г. Кузнецов, Я.Н. Шевченко, Гражданско-правовое положение несовершеннолетних, М., 1968, стр. 35.
- [26]. «Ведомости Верховного Совета СССР» 1973г. №12, стр.173.
- [27]. См. постановление Пленума Верховного Суда СССР от 23 октября 1963г. с изменениями, внесенными постановлением Пленума Верховного Суда СССР от 30 марта 1973г.
- [28]. Подробно см. Н.М. Ежов, Ответственность по договору воздушной перевозки в новом Воздушном кодексе, «Советская юстиция» 1962г., №19; см. также: Г.П. Савичев, Н.М. Ежов, Новое в правовом регулировании воздушных перевозок и СССР, «Советское государство и право» 1962г, № 5, стр. 76–77.
- [29]. Подробно см. «Правила производства досмотра ручной клади, багажа и полного досмотра пассажиров гражданских воздушных судов в целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей этих судов», утвержденные постановлением Совета Министров СССР от 6 декабря 1971г. №896, Собрание действующего законодательства СССР, Раздел XV, Законодательство о транспорте, «Известия», 1974, стр.158.