

**Перетерский И.С. Самолет как объект гражданского права по советскому законодательству. – в кн.: Вопросы воздушного права. Вып. 2. Государственное издательство. М., Л., 1930. С.150-164.**

## **I.**

Вопрос о правовом положении самолетов как объектов гражданского права является одной из интересных проблем советского воздушного права. В этом вопросе советское право отличается коренным образом от права буржуазно-капиталистических стран, и потому здесь не могут иметь места какие-либо аналогии между двумя указанными правовыми системами. Правда, и по буржуазно-капиталистическим законодательствам, так же как и по советскому праву, эксплуатация самолетов подвержена многочисленным и разнообразным ограничениям: для производства полетов необходимо специальное разрешение, управлять самолетом могут лишь особо допущенные лица и т.п.; но на ряду с этим самолет как объект гражданского права находится на Западе в том же положении, как другие «вещи» гражданского права. Приобретение самолетов может происходить на общих основаниях; равным образом и отчуждение самолетов не подвержено каким-либо глубоким и принципиальным ограничениям. При таких условиях возможно установление на самолеты ипотеки (вопрос, оживленно дебатировавшийся в Западной Европе), и речь идет лишь о наиболее целесообразных формах этого института. Ограничения права собственности на самолеты, по общему правилу, не идут в иностранных законодательствах дальше воспрещений приобретения самолетов иностранцами, воспрещений (или ограничений) вывоза самолетов за границу и т.п. Однако эти ограничения объясняются соображениями преимущественно стратегического и политического свойства, коренятся, по принятой в Западной Европе терминологии, в области «публичного права» и сами по себе не приводят к созданию для самолетов в области гражданского права особого положения.

Существенно иное положение мы имеем в советском праве. Самолет является предметом, изъятым из частного оборота, на него вообще не могут быть устанавливаемы права частных лиц вне случаев, специально установленных законами (ст.21 Гр. кодекса) [1]. Поэтому западно-европейская система «разрешения того, что не воспрещено», заменяется у нас противоположным принципом «запрещения того, что не разрешено». Принятая в Гр. кодексе система связана с основными началами, вытекающими из экономического и социального строя Союза ССР, и представляется в условиях переживаемого нами переходного времени существенно необходимой. Ввиду этого представляется небесполезным подвергнуть вопрос о гражданско-правовом положении самолетов в Союзе ССР более подробному рассмотрению, тем более что в нашей юридической литературе соответствующая тема является еще неразработанной.

## **II.**

В нашем первом законе о воздушном передвижении (17 января 1921г.) не содержится никаких постановлений о гражданско-правовом положении самолетов. Такое умолчание представляется вполне понятным. Декрет этот был издан в эпоху «военного коммунизма», характеризовавшуюся отрицанием частно-имущественных прав. Декрет исходит из предположения, что самолеты являются всегда государственными, кроме самолетов иностранных, частно-правовой режим которых законодателя, естественно, не интересовал.

При выработке Гр. кодекса РСФСР вопрос о самолетах как об объектах права стал на очередь. Первая редакция Гр. кодекса встала на путь полного изъятия самолетов из частного оборота и признания их исключительной собственностью государства (ст.23 и 53). Возможность принадлежности воздушных судов частным лицам, хотя бы в исключительных случаях, не только не вытекала из Гр. кодекса, но категорически

отрицалась последним (это видно из сопоставления ст.53 со ст.55, устанавливающей перечень вещей, могущих быть в частном обладании на началах концессии) [2].

Однако развитие у нас в стране гражданской авиации (в частности учреждение ОДВФ [3] и Добролета) скоро привело к тому, что система исключительно государственной собственности на самолеты перестала соответствовать реальному положению дела и появилась настоятельная необходимость во внесении в законодательство соответствующих коррективов.

Вытекающая из развития гражданской авиации реформа была произведена постановлением ЦИК Союза ССР от 13 июня 1924 г. (Собр. зак. Союза ССР за 1924г., ст.757), имеющим основное значение в интересующем нас вопросе. Это постановление указывает, что право приобретения воздушных судов и авиационных моторов принадлежит государственным органам согласно их положениям и уставам (принцип специальной правоспособности), а иным обществам и организациям лишь в концессионном порядке. Это постановление разрешает основной вопрос, связанный с владением воздушными судами. Но вместе с тем несомненно, что постановление 1924г. отходит существенным образом от системы Гр. кодекса. После издания этого постановления уже не представляется возможным говорить об исключительной собственности государства на самолеты, как это указано в ст.53 Гр. кодекса. В постановлении 1924 г. установлена другая система, а именно принадлежность самолета, по общему правилу, государству, с возможностью установления исключений из этого общего правила в концессионном порядке, т.е. система ст.55 Гр. Кодекса.

Далее, вопрос об отчуждении государственных самолетов нормируется не специальным законом, а общим законом 1926г. об отчуждении государственного имущества [4].

Этот закон в применении его к самолетам устанавливает следующие положения:

а) По общему правилу самолеты не подлежат отчуждению в собственность частных лиц и общественных и кооперативных организаций, не могут быть предметом залога и не могут быть обращаемы на удовлетворение претензий кредиторов (ст.22). Этим правилом закрепляется общий принцип принадлежности самолетов государству.

б) Однако самолеты могут быть отчуждены, если они пришли в ветхость или негодность, либо не могут быть использованы по назначению в достаточной степени, или же если они вследствие устарелости конструкции заменяются более усовершенствованными (ст.4 приложения к ст.22 Гр. кодекса). Для нас представляет наибольший интерес последний случай, имеющий особое значение в условиях быстро текущего авиационного технического прогресса, требующего частой замены типов и приводящего к тому, что конструкция стареет быстрее, чем аппарат. Система государственной собственности на самолеты не приводит к тому, что государство вынуждено сохранять у себя старые и не могущие быть использованными самолеты. Такие самолеты могут быть отчуждаемы, причем однако для этого требуется в каждом отдельном случае разрешение Совета труда и обороны (ст.3 приложения к ст.22 Гр. кодекса). Однако при отчуждении самолетов последние не теряют своего характера имуществ, изъятых из частного оборота (ст.23 Гр. кодекса). Поэтому приобретателем самолета может быть лишь организация, имеющая право владеть самолетами. Другими словами – указанное постановление не связано ни с какими изменениями установленной у нас в отношении владения самолетами концессионной системы.

Таковы главнейшие правила советского законодательства, касающиеся положения самолетов в гражданском обороте. Как мы видели, первоначальная система Гр. Кодекса подверглась в законах 1924 и 1926 гг. существенным изменениям. Интересно вместе с тем отметить, что, несмотря на эти изменения, текст Гр. кодекса остался без перемен. По-прежнему ст.53 говорит о том, что летательные аппараты могут быть собственностью исключительно государства, хотя в настоящее время было бы правильнее, на

основании закона 13 июня 1924г., перенести указания на летательные аппараты из ст.53 в ст.55. В этом сохранении прежней редакции Гр. кодекса можно видеть некоторую кодификационную неточность, не имеющую однако практического значения ввиду бесспорного текста, подлежащего непосредственному применению в соответствующих случаях общесоюзной нормы (закона 1924г.), устанавливающей концессионный порядок приобретения воздушных судов. Но несомненно указанная неточность должна быть исправлена при предстоящем издании «Основ гражданского законодательства Союза ССР». Включение в «Основы» определенного правила, касающегося юридического положения самолетов, представляется совершенно необходимым, тем более что законы, разрешающие этот вопрос в настоящее время (постановления 1924 и 1926 гг.), изданы общесоюзною властью.

Наконец следует отметить постановления Конституции РСФСР 1925г. В ст.15 говорится, что «воздушный транспорт» является собственностью государства. На первый взгляд может показаться, что это правило воспроизводит ст.53 Гр. кодекса и следовательно находится в известном несоответствии с постановлением 13 июня 1924г. Однако указанное постановление Конституции имеет на наш взгляд иное значение. В нем говорится не о «воздушных судах», а о воздушном транспорте, т.е. о всей совокупности средств, служащих для передвижения по воздуху (самолеты, аэродромы, служба связи), о всей организации воздушно-транспортного дела. Несомненно, что организация воздушного транспорта лежит в иной плоскости, чем право собственности на отдельные элементы воздушного передвижения. Ст.15 сохраняет за государством право организовывать воздушное передвижение и является базисом того положения, что отступления от этого общего правила могут иметь место лишь в концессионном порядке. Ст.15 не устанавливает исключительности принадлежности воздушного транспорта государству; она подчеркивает лишь общее правило (ср. содержащуюся в этой статье ссылку на специальные законы, из которого могут делаться отдельные исключения, поскольку таковые представляются необходимыми с социально-экономической точки зрения).

### III.

Постараемся проследить юридическое положение самолетов в отдельных гражданско-правовых институтах. Из числа последних нас интересует залог и некоторые договоры (купля-продажа, имущественный наем, подряд).

1. Залог. Отметим прежде всего, что общая форма залога, устанавливающая передачу заложенной вещи залогодержателю, является неприменимой по отношению к самолетам не только потому, что залогодержатель должен обладать специальными средствами (ангаром и т.п.) и организацией (персоналом) для хранения самолета (этими средствами конечно не всегда может обладать залогодержатель – кредитное учреждение), но и потому, что по коренному правилу залогодержатель не должен пользоваться заложенной вещью. Следовательно в этом случае самолет будет оставаться без использования, что является вредным с точки зрения социально-хозяйственной. Конструкция самолета обычно стареет скорее материала, и самолет, стоящий в ангаре, непрерывно теряет свою ценность. Несомненно, что в данном случае может иметь место лишь особый, ипотечный, порядок залога, производимый путем внесения отметки о залоге в реестр воздушных судов, с продолжением дальнейшей эксплуатации воздушного судна (аналогично залогом морских судов, см. постановление ЦИК Союза ССР 8 августа 1924г. – Собр. зак. Союза ССР за 1924г., ст.54). Но разбирать подробно этот вопрос, оживленно дебатующийся и на Западе, и у нас, мы здесь не будем. Нас интересует лишь общий вопрос о том, допустим ли у нас вообще залог самолетов, согласно правилам Гр. кодекса о залоге. С точки зрения ст.87 Гр. кодекса, согласно которой предметом залога может быть лишь имущество, не изъятое из оборота, на

указанный вопрос должен быть дан отрицательный ответ. Равным образом, к залогу самолетов не может быть применен и общий порядок удовлетворения залогового кредитора, состоящий в публичной продаже заложенного имущества. Вообще правила Гр. кодекса о залоге имеют в виду рыночные отношения, предметом которых является имущество, свободно переходящее из одних рук в другие и могущее найти себе покупателя среди неопределенно широкого круга лиц. Все эти предпосылки отсутствуют при залоге самолетов. Залог самолетов мог бы иметь место лишь в порядке изъятия из общих правил Гр. кодекса о залоге и в тех исключительных случаях, когда самолет «может найти себе покупателя» среди организаций, имеющих право эксплуатировать средства воздушного транспорта. Иначе залог не является реальным обеспечением прав залогодержателя. Последний, не получив удовлетворения по своей претензии, не будет в состоянии воспользоваться ценностью заложенной вещи; следовательно отношение залога не дает ему никакого обеспечения и все залоговое отношение является лишь призраком.

2. Купля-продажа. Поскольку самолет является предметом, изъятим из частного оборота, переход права собственности на него в порядке купли-продажи возможен лишь в тех случаях, когда покупателем является организация, имеющая право на эксплуатацию самолетов. Таким образом, здесь от сторон по договору требуется специальная правоспособность: покупатель должен иметь предоставленное ему в концессионном порядке право владеть самолетами той категории, к которой принадлежит продаваемый самолет. На ряду с этим, условием действительности продажи самолета является соответствующая отметка в свидетельстве о регистрации и в удостоверении о пригодности к полетам. Наличие этих документов является необходимым условием производства полетов. При этом не подлежит сомнению, что эти документы дают право на эксплуатацию самолета лишь в тех случаях, когда содержащиеся в них данные, в том числе и указание собственника, отвечают действительности. Вместе с тем изменение документов (в частности изменение лица собственника) может быть произведено лишь органом, выдавшим эти документы, т.е. Инспекцией гражданского воздушного флота. Тем самым устанавливается возможность контроля над законностью произведенного отчуждения самолета.

3. Имущественный наем самолета распадается на две группы случаев:

а) Самолет может быть нанят вместе с обслуживающим персоналом, причем наниматель имеет лишь право давать задания, подлежащие выполнению; такой договор находится на грани между имущественным наймом и подрядом. Такой наниматель, либо являющийся лишь пассажиром, либо вовсе не принимающий участия в полетах, не участвует в эксплуатации самолета.

б) Самолет сдается в наем без обслуживающего персонала, и эксплуатация самолета производится нанимателем; здесь мы имеем имущественный наем в чистом виде.

Первая группа случаев не представляет самостоятельного интереса. Поскольку эксплуатация самолета производится силами и средствами организации, которой самолет принадлежит, эта организация является ответственной за правильность производства полетов и должна производить эксплуатацию в строгом соответствии с существующими правилами и в частности согласно предоставленного этой организации права на производство полетов. Тем самым такая эксплуатация самолета не может представить для государства какой-либо опасности, и здесь нет оснований требовать от нанимателя специальной правоспособности на эксплуатацию самолетов. Единственный сложный вопрос, который возникает в области рассматриваемой группы договоров, – это вопрос о распределении ответственности перед третьими лицами между собственником и нанимателем самолета. Гр. кодекс позволяет сделать тот вывод, что ответственность собственника самолета остается в полном объеме (ст.404). Возможно однако говорить также о привлечении к

ответственности, на началах солидарности, и нанимателя, давшего задание, при осуществлении которого был причинен вред (ст. 408) [5]. Что же касается внутреннего распределения ответственности между собственником и нанимателем, т.е. о праве регресса одного из этих лиц, уплатившего убытки, к другому, то этот вопрос относится к области внутренних взаимоотношений обоих этих лиц, причем нет оснований возражать против распределения между ними ответственности в порядке договора (ср. Часть, ст.115 Гр. кодекса).

По поводу второй группы случаев, т.е. найма самолета без обслуживающего персонала, следует заметить, что в данном отношении применимы многие соображения, высказанные выше по поводу купли-продажи самолетов. Несомненно, что наниматель должен обладать специальной правоспособностью, т.е. правом на эксплуатацию самолетов данной категории. Равным образом, и наймодавец должен обладать правом на сдачу самолетов в наем, так как концессионное разрешение на эксплуатацию самолетов несомненно имеет в виду прежде всего эксплуатацию средствами и организацией самого концессионера. Если взамен этого концессионер начнет «эксплуатировать» самолеты путем сдачи их в наем, то социально-хозяйственная цель, лежащая в основании выданного разрешения на эксплуатацию самолетов, может оказаться не достигнутой.

По вопросу об оформлении договоров имущественного найма и в частности о внесении соответствующих отметок в реестр и в иные документы наш закон не содержит никаких правил, что является безусловным пробелом. Следует установить, в целях распознаваемости прав, что наем самолета должен быть отмечен в судовых документах. В этом случае лицом, ответственным за эксплуатацию самолета, является уже не его собственник, а наниматель, и было бы неосновательно привлекать к ответственности собственника единственно на основании его права собственности, не связанного в данном случае с эксплуатацией самолета. Последовательно наконец освободить собственника самолета и от ответственности перед третьими лицами, возложив таковую всецело на нанимателя (аналогичное правило уже давно было установлено в Англии) [6]. Однако все эти выводы являются лишь пожеланиями *de lege ferenda*; действующее же законодательство не дает оснований для непосредственного проведения этих начал на практике.

4. Из области подряда мы остановимся лишь на том случае, когда самолет является самим предметом подряда, т.е. когда дается заказ на изготовление самолета. По этому поводу следует заметить, что заказ какого-либо предмета предполагает право владения изготовленным предметом, следовательно вопрос о правомерности заказа разрешается общими постановлениями, касающимися права владеть самолетами (см. выше). Отсюда можно сделать вывод, что заказ самолета допускается лишь с специального разрешения Инспекции гражданского воздушного флота. Особое положение занимает тот случай, если заказчик заключает договор подряда для передачи самолета организации, получившей право на производство полетов. В последнем случае мы имеем договор в пользу третьего лица, причем однако, в отступление от общего правила ст.140 Гр. кодекса, заказчик не может сам воспользоваться выговоренным в пользу третьего лица правом, т.е., не может требовать передачи изготовленного самолета себе. И при таких условиях нет оснований требовать от заказчика специальной правоспособности.

#### IV.

До сих пор мы говорили о самолете как об аппарате, могущем совершать воздушные передвижения. Но наступает тот момент, когда самолет остается самолетом лишь по видимости, в действительности же он уже устарел, является ненадежным, совершать полетов не может. Формально, это связывается с отобранием удостоверения о

пригодности к полетам. Спрашивается: является ли такой самолет по-прежнему имуществом, изъятым из оборота, и распространяются ли на право владения им прежние ограничения?

Прямого ответа на этот вопрос мы в действующем законодательстве не находим. Однако в постановлении Совета народных комиссаров Союза ССР 30 марта 1926г. (Собр. зак. Союза ССР за 1926г., ст.204), указано, что Управление военно-воздушных сил имеет право передавать негодное, для эксплуатации в частях авиационное имущество (в том числе – самолеты и моторы) безвозмездно Союзу Осоавиахима СССР для хранения, изучения и демонстрирования. Очевидно, здесь имеются в виду самолеты, вообще непригодные для производства полетов. В противном же случае (в частности – при наличии устарелости лишь конструкции) должна получить применение ст.4 приложения к ст.22 Гр. кодекса, говорящая о возмездном отчуждении самолетов, принадлежащих государству.

Самолеты входят в категорию изъятого из оборота имущества по причинам политическим и стратегическим. Полеты вне установленных государством правил могут представить для государства существенную опасность. Но если данный самолет не может быть использован для полетов, если и отдельные его части не представляют интереса как авиационное имущество (см. ниже) и если наконец данная конструкция не относится к числу таких, которые должны быть сохранены в тайне, то отпадает мотив, в силу которого установлена концессионная система владения самолетами. Поэтому самолет, негодный для производства полетов, при наличии указанных выше условий уже не является имуществом, изъятым из оборота, и общие ограничения владения им отпадают.

В соответствии с этим решается и вопрос об отчуждении устарелых самолетов негосударственными организациями, которым предоставлено право эксплуатации самолетов. Если самолет абсолютно негоден для полетов [7], то собственник может произвести отчуждение его: никакого вопроса о возможности производства на нем полетов и не возникает. Наблюдение за тем, чтобы отчуждались лишь действительно негодные самолеты, должно осуществляться Инспекцией гражданского воздушного флота при отобрании удостоверений на право производства полетов.

Конечно случаи такого отчуждения (самолета целиком, а не его отдельных частей) мыслимы преимущественно лишь в виде теоретической возможности, и потому большого практического значения разобранный нами вопрос для настоящего времени не имеет.

## V.

Гр. кодекс в ст.22 и 23, изымает из гражданского оборота лишь «летательные аппараты». Спрашивается, в каком юридическом положении находятся отдельные части этих аппаратов. Являются ли они оборотным, или внеоборотным имуществом? Закон не дает на это положительного ответа; поэтому необходимо выяснить, какое практическое решение представляется наиболее целесообразным с точки зрения тех целей, которые преследуются советским законодательством, касающимся юридического положения самолетов.

Здесь возможны две крайние точки зрения, которые обе представляются на мой взгляд неправильными.

Прежде всего мыслимо предположить, что если из оборота изъят самолет, то тем самым являются изъятыми и его составные части. «В большем – меньшее». Однако многие части самолетов отнюдь не представляют специфически авиационных фабрикатов, но являются вещами, могущими выполнять иное назначение, напр. ободранные с поверхностей полотна всякого рода винты и деревянные части и т.п. Невозможно представить себе, в силу каких оснований данные предметы явятся изъятыми из

оборота. Рассматриваемая точка зрения имеет в своей основе наивный фетишизм, – приписывание определенных правовых свойств самой вещи как таковой и игнорирование различия между целями, которые выполняет данная вещь как часть самолета и как изолированный предмет.

Противоположный взгляд сводится к тому, что если из оборота изъяты «летательный аппарат», то, поскольку та или другая часть самолета не является летательным аппаратом, она свободна от ограничений, установленных для летательных аппаратов как таковых [8]. Этот взгляд приводит к тому положению, что части самолетов никогда не являются предметами, изъятыми из частного оборота. Но и эта точка зрения вступает в непримиримое противоречие с фактами жизни. Имеется определенная категория частей самолета, которые являются специально авиационным имуществом, выработаны специально как части самолета и вне нахождения в составе самолета не могут эксплуатироваться разумным образом. Возьмем хотя бы мотор. Неэкономность и хрупкость авиадвигателя приводят к тому, что он может быть применен в других отраслях народного хозяйства лишь в том случае (да и то с довольно относительным успехом), если он приобретает «за бесценок» и амортизационные начисления не ложатся тяжелым бременем на эксплуатационные расходы. Такое положение мы и имеем в действительности при отчуждении устаревших моторов.

Думается, что на вопрос о юридическом положении частей самолета нельзя дать общего ответа. Следует разделить эти части на две категории:

а) Специально авиационное имущество, изготовленное непосредственно для авиационных целей. Имущество это нормально (поскольку оно не является устаревшим) не может найти себе разумного применения вне авиации. Более того, нахождение этого имущества у частных лиц может привести к определенному вреду. Эта категория частей самолета должна явиться имуществом, изъятым из оборота; принадлежать оно может только тем организациям, которым предоставлено право эксплуатации воздушных судов или изготовления авиационных механизмов, или наконец организации специально авиационных или вообще технических музеев. Наконец отчуждение его частным лицам, связанное с изъятием его из категории внеоборотных вещей, должно быть допущено лишь в случае непригодности этого имущества для эксплуатации по прямому назначению и с специального разрешения (аналогично правилам приложения к ст.22 Гр. кодекса).

б) Части самолетов, не являющиеся специальным авиационным имуществом, напр. полотно, листы фанеры, шайбы, винты и т.п. Эти предметы могут выполнять самое разнообразное хозяйственное назначение, они являются по общему правилу легко приобретаемыми и имеются в свободной продаже на рынке. Поэтому здесь отсутствуют мотивы, приводящие к необходимости изъятия этих предметов из частного оборота. И если напр. устаревший самолет разбирается на части, то собственник его может отчуждать предметы рассматриваемой категории без специального разрешения. К тому же в этом случае указанные предметы являются обычно лишь «авиационным хламом». Таким образом для правильного разрешения вопроса о юридическом положении частей самолета, на наш взгляд, представляется необходимым расчленить эти части на две отдельных группы в зависимости от характера и основного назначения этих частей. Действующее советское законодательство, как уже было указано, оставляет без ответа разобранный нами вопрос, и в этом отношении мы имеем пробел в законе. Представляется желательным, чтобы в указанные выше «Основы» было включено общее правило о том, что части самолета, представляющие специально авиационное имущество, являются подобно самому самолету изъятыми из оборота. Но, само собой разумеется, в «Основы» может быть включен лишь общий принцип. Подробности, более или менее детальная номенклатура указанных частей и т.п. должны быть установлены

в порядке особой инструкции, на издание которой должно быть уполномочено Управление военно-воздушных сил, Совет гражданской авиации (или иной орган).

## VI.

В заключение остановимся на относящихся к нашему вопросу правилах проекта советского «Закона о воздушном передвижении выработанного Законопроектной комиссией Секции воздушного права Союза Осоавиахима СССР. В ст.9 этого проекта указывается, что «в пределах Союза ССР некоторые категории воздушных судов и авиационного и воздухоплавательного имущества являются изъятыми из частного оборота». При этом отмечается, что «список воздушных судов и авиационного и воздухоплавательного имущества, изъятого из частного оборота, устанавливается Советом труда и обороны и объявляется во всеобщее сведение». В дальнейших статьях проекта указывается порядок, в котором дается разрешение отдельным государственным учреждениям и иным организациям на приобретение самолетов и изъятого из оборота авиационного имущества. Предоставление соответствующего права, по общему правилу, зависит от Совета народных комиссаров Союза ССР.

Таким образом проект, уточняя понятие авиационного внеоборотного имущества, воспроизводит систему действующего законодательства. Эта точка зрения представляется безусловно правильной. Однако проект вызывает некоторые частные замечания.

Система проекта приводит к тому, что доколе какая-либо категория имущества не занесена в особый список, то имущество это является оборотным. И следовательно оборотность имущества является общим правилом, а внеоборотность – исключением. Правильнее, думается, была бы противоположная система: все воздушные суда и все авиационно-воздухо-плавательное имущество являются внеоборотным, если не имеется специального изъятия из этого общего правила.

Однако проект не должен ограничиться установлением порядка приобретения самолетов и специального авиационного имущества. В него должны быть включены также и правила о порядке отчуждения этого имущества. В этом последнем отношении правила приложения к ст.22 Гр. кодекса едва ли представляются достаточными. В некоторых своих частях они могут встретить возражения с авиационной точки зрения (напр. содержащееся в ст.10 указанного приложения правило о необходимости производства публичных торгов). Именно поэтому проект закона о воздушном передвижении должен быть дополнен правилами в указанном сейчас смысле.

## Ссылки

[1]. Нумерация статей Гр. кодекса произведена по Гр. кодексу РСФСР.

[2]. Нельзя не отметить, что Гр. кодекс (и ряд позднейших законов) избрал мало удовлетворительный термин «летательный аппарат», хотя ранее изданный декрет 17 января 1921г. установил точный термин «воздушное судно», каковое понятие обнимает на одинаковых основаниях аппараты как тяжелее, так и легче воздуха. С точки зрения грамматической под термин «летательный аппарат» трудно подвести свободные и привязные аэростаты. Однако наша практика, естественно, предпочла букве закона его прямой и необходимый смысл и неизменно толковала термин «летательный аппарат» в смысле «воздушного судна» вообще.

[3]. Ныне – «Осоавиахим».

[4]. Закон этот, опубликованный в Собр. зак. Союза ССР за 1926г. №42, ст.305 и включенный в гражданские кодексы Союзных республик, цитируется нами по Гр. кодексу РСФСР.

[5]. В случаях, когда наймодателем является не государственная организация, наш вывод подтверждается разъяснением пленума Верховного суда РСФСР от 18 мая 1925г.:



«нельзя освободить от солидарной ответственности частного владельца источника повышенной опасности в случае сдачи им этого источника в платное или бесплатное пользование другого лица».

[6]. Против последнего из изложенных выводов говорит разъяснение пленума Верховного суда РСФСР, указанное в предыдущей сноске.

[7]. При этом в целях предупреждения вредного экспериментаторства со стороны приобретателей необходимо снимать с самолета некоторые существенные его части, чтобы полет на нем являлся «физически невозможным».

[8]. Такой взгляд был высказан в «Комментарии к Гр. кодексу», изд. Института советского права, разъяснение к ст.53.