

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ  
ФЕДЕРАЦИИ  
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Гражданское право и процесс»

(наименование)

40.03.01 Юриспруденция

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Гражданско-правовой

(направленность (профиль)/специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА  
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему «Договор перевозки груза авиационным транспортом»

Обучающийся

Е.А. Швед

(Инициалы Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

канд. юрид. наук, доцент Е.В. Чапурина

(ученая степень (при наличии), ученое звание (при наличии), Инициалы Фамилия)

Тольятти 2024

## Аннотация

Исследование договора перевозки груза авиационным транспортом приобретает актуальность на фоне быстро развивающейся глобализации торговли и увеличения потребности в оперативной доставке товаров на большие расстояния. Авиационные перевозки играют ключевую роль в логистических цепочках многих отраслей экономики, обеспечивая скорость и надежность доставки, что особенно важно для скоропортящихся товаров, высокотехнологичной продукции и товаров высокой стоимости.

Совершенствование законодательства в области авиационных грузоперевозок способствует повышению эффективности транспортных операций, минимизации рисков задержек, потерь или повреждений грузов. Исследование данной темы может способствовать разработке рекомендаций для оптимизации договорных отношений, укреплению правовой защиты участников перевозочного процесса и повышению их удовлетворенности результатами.

Цель данного выпускного квалификационного исследования – проанализировать проблемы и перспективы развития договора перевозки груза авиационным транспортом.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок грузов.

Предметом исследования выступает совокупность норм, регламентирующих договоры по воздушной перевозке грузов.

Структура работы соответствует поставленным целям и задачам и включает в себя: введение, три главы, заключение и список используемой литературы и использованных источников.

## Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Общая характеристика договора перевозки груза воздушным транспортом в действующем законодательстве Российской Федерации .....	7
1.1 Понятие, особенности, форма договора воздушной перевозки груза.....	7
1.2 Стороны договора воздушной перевозки груза.....	12
Глава 2 Содержание договора перевозки груза воздушным транспортом в действующем законодательстве Российской Федерации .....	17
2.1 Права и обязанности воздушного перевозчика.....	17
2.2 Ответственность за нарушение договора перевозки воздушным транспортом .....	21
Глава 3 Анализ проблем и перспектив совершенствования правового регулирования договора воздушных перевозок груза .....	27
3.1 Проблемы правового регулирования договора перевозки груза воздушным транспортом.....	27
3.2 Перспективы совершенствования договора перевозки груза воздушным транспортом .....	36
Заключение .....	45
Список используемой литературы и используемых источников.....	47

## Введение

Актуальность исследования. В настоящее время воздушный транспорт может доставить человека в любую точку мира. Это наиболее скоростной вид транспорта, при помощи которого осуществляется перевозка пассажиров и багажа.

Исследование договора перевозки груза авиационным транспортом приобретает актуальность на фоне быстро развивающейся глобализации торговли и увеличения потребности в оперативной доставке товаров на большие расстояния. Авиационные перевозки играют ключевую роль в логистических цепочках многих отраслей экономики, обеспечивая скорость и надежность доставки, что особенно важно для скоропортящихся товаров, высокотехнологичной продукции и товаров высокой стоимости.

Перевозки и полеты, которые осуществляются российскими авиакомпаниями в другие государства, классифицируются как международные и подпадают под действие разных международных договоров. Международно-правовые акты и договоры составляют существенную часть законодательного массива, регулирующего общественные отношения, связанные с воздушными перевозками пассажиров и багажа. Требования актов, ратифицированных Российской Федерацией в установленном законом порядке, должны исполняться всеми российскими авиакомпаниями, воздушные суда которых совершают международные полеты и перевозки. В настоящее время Российская Федерация связана двусторонними соглашениями о воздушном сообщении почти со 140 иностранными государствами. Воздушный транспорт является наиболее динамично развивающимся видом транспорта, что требует постоянного обновления правового регулирования.

Совершенствование законодательства в области авиационных грузоперевозок способствует повышению эффективности транспортных операций, минимизации рисков задержек, потерь или повреждений грузов.

Исследование данной темы может способствовать разработке рекомендаций для оптимизации договорных отношений, укреплению правовой защиты участников перевозочного процесса и повышению их удовлетворенности результатами.

Таким образом, актуальность исследования договора перевозки груза авиационным транспортом несомненна и обусловлена необходимостью адаптации правовой базы к меняющимся условиям международной торговли и транспортной логистики.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок грузов.

Предметом исследования выступает совокупность норм, регламентирующих договоры по воздушной перевозке грузов.

Цель данного выпускного квалификационного исследования – проанализировать проблемы и перспективы развития договора перевозки груза авиационным транспортом.

Задачи исследования в работе поставлены следующие:

- рассмотреть понятие, особенности, форма договора воздушной перевозки груза;
- охарактеризовать стороны договора воздушной перевозки груза;
- обозначить права и обязанности воздушного перевозчика;
- проанализировать ответственность за нарушение договора перевозки воздушным транспортом;
- представить проблемы правового регулирования договора перевозки груза воздушным транспортом;
- предложить перспективы совершенствования договора перевозки груза воздушным транспортом.

Теоретическую основу настоящей дипломной работы составили работы российских ученых в области гражданского, транспортного, воздушного и международного воздушного права, и иных смежных дисциплин. Так, для написания данного исследования были использованы работы следующих

авторов: Духно Н.А., Корякин В.М., Филиппова М.Ю., Остроумов Н.Н., Петрова Т.В., Грабарь В.Э., Бордунов В.Д., Будзинская Л.В., Бойко М.А., Стригунова Д.П. и других.

Правовой основой настоящего исследования являются международные конвенции, международные договоры в области международного воздушного права, Конституция РФ, Гражданский и Воздушный кодексы РФ, федеральные законы, а также подзаконные нормативные акты.

Основу методологии исследования составили общеправовые методы познания: метафизический и диалектический метод познания. Также в рамках использовались общенаучные методы: формально-логические методы, системный и структурно-функциональный методы. Широко использовались частнонаучные и специальные методы юридического познания действительности: сравнительно-правовой метод, различные методы толкования правовых норм, формально-юридический метод познания.

Структура работы соответствует поставленным целям и задачам и включает в себя: введение, три главы, заключение и список используемой литературы и использованных источников.

# **Глава 1 Общая характеристика договора перевозки груза воздушным транспортом в действующем законодательстве Российской Федерации**

## **1.1 Понятие, особенности, форма договора воздушной перевозки груза**

Развитие международного воздушного законодательства началось незадолго до Первой мировой войны. Тогда регулировались только вопросы, связанные с полетами над территориями государств военных судов, поскольку гражданской авиации еще не существовало. Производить полеты над территориями иностранных государств могли только государства, которые подписали соответствующую конвенцию и только при наличии разрешения другого государства. После войны инициатором принятия акта, регулирующего вопросы совершения международных полетов гражданской авиацией, стали США, авиазаводы которых могли быстро перестроиться для производства гражданских судов. Чуть позже были приняты две конвенции - Варшавская и Монреальская, которые действуют и по настоящее время

Договор международной авиаперевозки - это международная сделка, то есть сделка, которая осложнена иностранным элементом. Однако такая сделка не является внешнеэкономической, для которой характерно наличие сторон с коммерческими предприятиями в разных государствах.

Договор международной авиаперевозки представляет собой ключевой документ, регулирующий отношения между авиаперевозчиком и заказчиком услуг по доставке грузов или пассажиров из одной страны в другую. Прежде всего, договор международной авиаперевозки строится на основе международных соглашений, таких как Варшавская конвенция и Монреальская конвенция, которые определяют стандарты ответственности перевозчиков, правила оформления перевозочных документов, а также процедуры урегулирования споров. Эти конвенции служат основой для

формирования договорных отношений и предоставляют юридическую защиту как для перевозчиков, так и для клиентов.

В контексте договора важно учитывать и такие аспекты, как страхование грузов и ответственность за их утрату или повреждение. Международные правила часто предусматривают верхние пределы компенсаций, что может не полностью покрывать фактический ущерб, особенно в случае дорогостоящих грузов. Это заставляет участников рынка искать дополнительные способы страхования и защиты своих интересов.

Договор воздушной перевозки груза в Российской Федерации представляет собой особый вид договора, который регламентируется как авиационным законодательством, так и общими нормами гражданского права. Этот тип договора подразумевает соглашение между перевозчиком и грузоотправителем о перемещении грузов на определённое расстояние с помощью воздушного транспорта.

Данный вид договора в Российской Федерации регулируется рядом законодательных и нормативных актов, включая Гражданский кодекс РФ, Федеральный закон "О воздушном транспорте", а также международные конвенции, к которым присоединилась Россия. Эти документы формируют правовую основу для организации и функционирования авиаперевозок, определяя права и обязанности сторон, условия перевозки, а также меры ответственности.

Существенным элементом договора является также регулирование вопросов задержек в доставке, которые могут серьезно повлиять на бизнес-процессы клиента. Определение разумных сроков задержки и соответствующих компенсаций становится предметом особого внимания при заключении договора.

По мнению А. Н. Романовича, «при ненадлежащем исполнении обязательств по перевозке не должны применяться начала внедоговорной (деликтной) ответственности. Это противоречило бы природе отношений перевозчиков и клиентуры, которые имеют договорный характер, и



приводило бы к использованию гражданско-правовых санкций не в соответствии с их назначением» [32, с. 34].

«Заявка на бронирование считается принятой перевозчиком с момента извещения отправителя о произведенном бронировании. Подтверждение о произведенном бронировании предоставляется перевозчиком или уполномоченным агентом пассажиру и грузоотправителю в письменном виде. В принципе с этого момента перевозчик не вправе отказаться от заключения договора перевозки. Подтверждение перевозчика о произведенном бронировании должно рассматриваться в качестве акцепта в соответствии со ст. 438 ГК РФ» [10].

Форма договора воздушной перевозки грузов также регулируется законом. В Российской Федерации договор воздушной перевозки груза должен быть заключен в письменной форме. Это обязательное требование, которое не только обеспечивает юридическую значимость документа, но и позволяет всем участникам процесса иметь подтверждение своих прав и обязанностей. Письменная форма договора способствует более точному соблюдению условий сделки и минимизации юридических рисков для обеих сторон.

Для договора воздушной перевозки груза характерно также наличие дополнительных условий, касающихся, например, страхования груза, процедур при осуществлении перевозки специфических или опасных грузов, а также урегулирование вопросов, связанных с таможенной очисткой грузов в случае международной перевозки.

«В ст. 17 Варшавской конвенции содержится указание на то, что перевозчик несет ответственность за причиненный пассажиру вред его жизни и здоровью, в случае смерти пассажира, если он был причинен на борту судна либо во время операций, связанной с посадкой и высадкой пассажира. Перевозчик так же несет ответственность за причинение вреда багажу пассажира, если таковой имел место во время осуществления перевозки. Так

же перевозчик несет ответственность за причиненный в результате опоздания вред» [18].

Однако в соответствии со ст. 20 Конвенции «перевозчик не будет нести ответственности, если будет доказано, что подчиненными лицами были приняты все возможные меры по предотвращению вреда либо не было вообще возможности его предотвратить. Если будет доказано, что причиной причинения вреда была вина самого пассажира, то суд может ограничить ответственность перевозчика либо совсем устранить ее» [15, с. 324].

«Согласно Варшавской конвенции и Гаагского протокола ответственность перевозчика ограничена. Максимальный размер ответственности перевозчика составляет 250 тысяч французских золотых франков, а в отношении багажа пассажира - 250 тысяч за один килограмм багажа. Для перевозчиков России указанная сумма составляет 20 долл. За килограмм веса. Ответственность перевозчика за предметы, которые пассажир оставляет при себе, ограничена пятью тысячами франков на человека» [18].

Варшавское соглашение, охватывает обширный набор норм и правил, затрагивающих вопросы юридических конфликтов. Он предусматривает различные основания для применения национального законодательства судебной инстанции в процессе назначения компенсаций через стабильные финансовые выплаты, возмещение расходов на судебные разбирательства заявителю и прочее. Однако, в контексте международных авиационных перевозок пассажиров, существуют вопросы, которые до сих пор не нашли своего решения в рамках этих договоренностей.

К примеру, в рамках указанного соглашения не урегулированы детали касательно методики расчета компенсаций в пределах установленного лимита и критерии, по которым определяются лица, имеющие право на получение компенсации в случае гибели пассажиров [17].

В ситуациях, когда возникают споры, юридические органы будут вынуждены руководствоваться действующими национальными законами.

Это становится критически важным в случаях, когда происходит повреждение имущества в ходе перевозок между государствами, не являющимися одновременными участниками Варшавской или Монреальской конвенций. В подобных обстоятельствах международные соглашения не будут применимы, и обязанностью суда станет определение наиболее подходящего нормативного акта, который будет определять условия, критерии к ответственности перевозчика и решение вопросов, связанных с этой ситуацией. Также стоит учитывать, что договор включает не только собственно условия перевозки, но и такие важные аспекты, как страхование груза, условия компенсации в случае повреждения или потери груза и механизмы разрешения возможных конфликтов.

Анализ договора воздушной перевозки груза показывает, что он является сложным юридическим инструментом, требующим тщательного подхода к формулированию условий и четкого понимания правового поля, в котором оперируют стороны. Это и делает его предметом внимания не только для специалистов в области логистики, но и для юристов, специализирующихся на транспортном праве.

В целом, договор воздушной перевозки груза является ключевым элементом в системе гражданско-правовых отношений, регулирующих воздушные перевозки в Российской Федерации. Он подчеркивает важность соблюдения норм и стандартов в данной области, что способствует эффективному и безопасному перемещению грузов воздушным транспортом.

На современном этапе развития общества, в связи с широким применением авиатранспорта для осуществления перевозок, данные правоотношения урегулированы многими соглашениями конвенциями, двусторонними договорами между странами, договорами между самими перевозчиками и т.д. Так же в систему регулирования входит и национальное законодательство стран, которым урегулированы вопросы осуществления международных авиаперевозок на национальном уровне, сглаживаются имеющиеся в международных актах коллизионные нормы и т.д. В России

основным нормативным актом, который регулирует воздушные перевозки, является Воздушный кодекс РФ от 1997 г. В соответствии с ним приняты федеральные законы и иные акты.

Однако, ни указанные конвенции, ни ВК РФ определения договора международной воздушной перевозки не содержат. Представляется, что по своему назначению и основным правовым признакам договор международной авиаперевозки схож с договором внутреннего сообщения.

## **1.2 Стороны договора воздушной перевозки груза**

В контексте договора воздушной перевозки груза в Российской Федерации основными участниками являются перевозчик и грузоотправитель. Эти стороны взаимодействуют для обеспечения передачи грузов воздушным транспортом, каждая из которых выполняет определенные функции и несет ответственность в рамках законодательства.

«Перевозчик - это сторона, принимающая на себя обязательства по доставке груза из одной точки в другую с использованием воздушного транспорта. Основная ответственность перевозчика заключается в том, чтобы обеспечить безопасность и целостность груза на протяжении всего пути следования, а также соблюдение сроков доставки, которые были согласованы в договоре» [24, с. 154].

Грузоотправитель, в свою очередь, несет ответственность за предоставление всех необходимых документов на груз, а также за правильность упаковки, которая должна соответствовать требованиям безопасности и быть пригодной для воздушной перевозки. Он также обязуется оплатить услуги перевозчика в соответствии с условиями договора.

Эти две стороны взаимодействуют на основе договора, который устанавливает их права и обязанности, а также методы разрешения возможных споров. Помимо этого, в процесс могут быть вовлечены и другие

стороны, такие как посредники и страховые компании, но основное взаимодействие осуществляется между перевозчиком и грузоотправителем.

Понятие грузоотправителя отражает содержание понятия «перевозчик». Перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с законодательством Российской Федерации вида деятельности в области авиации.

Анализ взаимодействия этих сторон показывает, что успех перевозочного процесса зависит от четкости и полноты договорных обязательств каждой из сторон, а также от их способности координировать свои действия в соответствии с условиями договора. В контексте международных перевозок также возникает необходимость учитывать международные правовые рамки, включая различные регуляции и ограничения, что делает сотрудничество более сложным и требует от сторон высокого уровня профессионализма и взаимопонимания.

Федеральный закон «О лицензировании отдельных видов деятельности» от 04.05.2011 № 99-ФЗ указывает, что «лицензированию подлежит деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)» [36].

«Грузоотправитель - гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) грузоотправителя» [27, с. 69].

Анализируя данное определение можно выделить ключевые признаки, характерные для грузоотправителя:

- «физическое, юридическое лицо;
- право пользования воздушного судна подтверждено правом

собственности, договором аренды или иным основанием, установленным законом;

- воздушное судно используется исключительно для осуществления полетов;
- сертификат грузоотправителя» [21, с. 4200].

«Для грузоотправителя федеральными авиационными правилами устанавливаются требования, соблюдение которых является обязательным. Сертификат грузоотправителя выдает компетентный орган в данной сфере. Данный сертификат подтверждает соответствие перевозчиков, установленным требованиям для воздушных перевозчиков. Сертификат грузоотправителя действует бессрочно. Выполнение воздушных перевозок без данного сертификата не допустимо» [1, с. 211].

Закон "О воздушном транспорте" в РФ уточняет некоторые аспекты, связанные с безопасностью и стандартами выполнения перевозок, включая правила оформления документов на груз, обязательства по обеспечению сохранности груза, а также нормы, регулирующие перевозку опасных грузов. Важной особенностью российского законодательства является учет специфики авиационных перевозок, такой как необходимость соблюдения строгих мер безопасности и срочность доставки.

При выполнении полетов, как внутри страны, так и за ее пределами, авиакомпании обязаны соблюдать определенные нормы и правила, установленные как на уровне страны, так и на международном уровне в сфере авиации. От них требуется строго придерживаться правил, связанных с обслуживанием самолетов, обеспечением безопасности полетов и выполнением авиационных процедур. В дополнение, перевозчики должны удостовериться, что их деятельность соответствует экологическим нормам, установленным в законодательстве Российской Федерации, в части использования и технического обслуживания авиационной техники.

После тщательного анализа законодательных документов, мы выяснили, что ни в Варшавской, ни в Монреальской конвенциях, а также в

Авиационном кодексе РФ не прописаны четкие рекомендации по организации и выполнению авиационных перевозок.

Лицом, путешествующим на борту самолета, считается индивид, который подписал контракт на перелет, либо индивид, в интересах которого был подписан контракт на аренду летательного аппарата, известный как чартер. Компания, работающая в сфере авиации, представляет собой организацию, не зависящую от формы управления или собственности, чьей основной задачей является предоставление платных услуг по перевозке пассажиров, личных вещей, грузов, отправок, а также выполнение других авиационных задач. Определение оператора в авиационной отрасли простирается гораздо дальше, чем просто авиакомпания, и включает ее в себя. Не всегда оператор приравнивается к авиационному предприятию.

Следовательно, «в контексте соглашения о воздушной перевозке пассажиров и их собственности, участниками являются как перевозчик, так и пассажир. В исследовательских кругах существует обсуждение касемо участников соглашения о перевозке пассажиров и багажа средствами авиации» [2, с. 102].

Так, А.Г. Атальянц ставит вопрос «о соотношении понятий перевозчика и грузоотправителя, не занимающегося коммерческой деятельностью, о возможности эпизодического заключения эксплуатантом договора воздушной перевозки, о возможной форме эпизодического договора, о применении норм ВК РФ к отношениям сторон» [4, с. 60].

Судебная практика относительно данного вопроса связана с отождествлением понятий «перевозчик» и «эксплуатант». Например, в постановлении Апелляционном определении Московского городского суда от 26.04.2013 по делу № 11-10270 указано, что «в отношениях перевозчиков с пассажирами не требуется, чтобы лицо, выступающее перевозчиком, совпадало с эксплуатантом конкретного воздушного судна, в действительности выполняющим рейс (перевозчиком было признано лицо, указанное в качестве такового в билетах, а не иное лицо, которое по договору

о взаимном резервировании предоставило первому лицу во фрахт для интернациональной авиаперевозки воздушное судно с экипажем)» [3].

Итак, такая структура сторон договора воздушной перевозки груза обеспечивает четкое разделение обязанностей и позволяет эффективно управлять процессом воздушной перевозки грузов, что способствует повышению общей эффективности и надежности данного вида транспортной деятельности в России. Связь между этими сторонами регламентируется не только в рамках выполнения конкретных услуг, но и в аспекте ответственности за любые нарушения условий договора, которые могут повлечь за собой финансовые или иные правовые последствия. Это включает ответственность перевозчика за задержки, потерю или повреждение груза, а также ответственность грузоотправителя за предоставление недостоверной информации о грузе или за несоблюдение правил упаковки.

Такое регулирование в рамках Воздушного Кодекса обеспечивает прозрачность и предсказуемость процесса воздушной перевозки, что способствует повышению доверия и сотрудничества между всеми участниками транспортного процесса.

Договор воздушной перевозки груза создает сложную сеть взаимных прав и обязанностей, требующих от каждой из сторон активного участия и внимания к деталям договорных условий, чтобы обеспечить успешное и безопасное выполнение перевозки.

Анализируя действующее законодательство, становится очевидным, что правовая база направлена на обеспечение высоких стандартов выполнения перевозочных операций и защиты прав потребителей. Нормы стремятся сбалансировать интересы всех участников процесса перевозки, минимизируя риски и потенциальные споры, что важно для динамично развивающейся и высокотехнологичной отрасли, какой является авиатранспорт. Такое законодательство способствует созданию надежной и эффективной системы воздушных перевозок в России, соответствующей как национальным, так и международным стандартам.



## **Глава 2 Содержание договора перевозки груза воздушным транспортом в действующем законодательстве Российской Федерации**

### **2.1 Права и обязанности воздушного перевозчика**

Содержание договора международной воздушной перевозки составляют взаимные права и обязанности его сторон. Следует отметить, что права и обязанности сторон рассматриваемого договора международными конвенциями практически не урегулированы. Поэтому важное место здесь занимает внутреннее законодательства и правила перевозок, а также условия перевозок ИАТА.

По мнению ВС РФ, «установленный п. 2 ст. 106 ВК РФ перечень услуг при выполнении перевозки не является исчерпывающим» [8].

«Общие правила перевозок (п. 99) правомерно развивают и уточняют этот перечень услуг, поскольку их предоставление обеспечивает элементарные права потребителя и соответствует международной практике регулирования осуществления воздушных перевозок в большинстве стран.

К обязательным условиям договора перевозки пассажира относится и размер провозной платы.

Поскольку договор воздушной перевозки является возмездным, стоимость перевозки является существенным его условием. При заключении договора перевозки регулярными рейсами перевозчиком с грузовладельцев взимается провозная плата, которая указывается в перевозочном документе. В некоторых случаях оплата перевозки и оформление билета могут производиться до бронирования: оформление билета с открытой датой отправления, со статусом ожидания или после окончания регистрации и оформления багажа. Плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками (п. 3 ст. 64 ВК РФ)» [8].

Таким образом, «воздушные перевозчики самостоятельно устанавливают тарифные ставки, исходя из себестоимости перевозок с учетом разумной прибыли. В соответствии со ст. 64 ВК РФ Приказом Минтранса России от 25.09.2008 N 155 утверждены Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации. Они устанавливают требования к порядку формирования и применения пассажирских и багажных тарифов на воздушные перевозки пассажиров и багажа, выполняемые регулярными рейсами, взимания сборов и не касаются перевозок грузов. Правила применяются при осуществлении как внутренних, так и международных воздушных перевозок» [25].

Оплата за транспортировку товаров производится исходя из минимально возможного пути, который используется для доставки, без учета возможного увеличения маршрута по вине перевозчика. Стоимость транспортировки рассчитывается путем применения установленного тарифа на вес отправляемых товаров. В случае транспортировки грузов малого веса их стоимость определяется на основании занимаемого объема. Существуют уникальные условия расчета стоимости для некоторых типов товаров. Любые государственные налоги, таможенные пошлины и другие платежи, связанные с транспортировкой товара, не включаются в стандартные тарифы и должны быть оплачены лицом, отправляющим или получающим товар. В соответствии с установленными нормами, стоимость перевозок пассажиров и их собственности между различными точками, а также условия, по которым эти цены применяются, определяются непосредственно компанией-перевозчиком.

Для защиты прав авиакомпаний, которые предоставляют услуги постоянных авиалиний, во многих государствах введена практика установления минимальных тарифов на чартерные рейсы. Это касается случаев, когда такие рейсы проходят по маршрутам, которые перекрываются с маршрутами регулярных полетов.

При расчете стоимости аренды самолета за основу принимается стоимость часа полета выбранного типа авиационного транспорта. В эту стоимость включены издержки на амортизацию, операционные расходы, в том числе значительная доля расходов приходится на топливо, зарплату и обслуживание персонала, платежи за навигацию и использование аэропортовых услуг.

В договорах аренды самолетов часто предусмотрена возможность для арендодателя корректировать установленную цену в случае колебаний стоимости топлива между моментом подписания договора и датой выполнения полета. Кроме того, если правительственные структуры определяют минимально допустимые тарифы на чартерные полеты, которые выше, чем было изначально оговорено, арендатор обязуется уплатить разницу.

Способ и условия оплаты аренды самолетов на специальных условиях устанавливаются в соответствии с условиями контракта аренды и предварительными соглашениями. Обычно полная стоимость аренды оплачивается до того, как начнется выполнение полета. В момент подписания контракта аренды обычно требуется внести аванс, который составляет не менее 10% от общей стоимости и служит гарантией выполнения обязательств, при этом аванс не подлежит возврату, если арендатор отказывается от договора. В соответствии с стандартными условиями перевозки, стоимость транспортировки пассажиров, их багажа и грузов по арендованному воздушному судну (чартеру) не указывается в транспортных документах.

Одной из основных обязанностей воздушного перевозчика является обеспечение безопасности во время полёта и сохранности груза. Перевозчик должен строго соблюдать установленные правила и регуляции, касающиеся обработки, загрузки и хранения грузов, чтобы предотвратить их повреждение или потерю. Кроме того, перевозчик обязан информировать грузоотправителя о любых изменениях в статусе и местоположении груза в

процессе его доставки, что включает в себя уведомления о задержках, таможенных осмотрах или возникших сложностях.

Перевозчик также обязан соблюдать сроки доставки, указанные в договоре. Несоблюдение установленных временных рамок может привести к необходимости выплаты штрафов или компенсаций, если это предусмотрено условиями договора. Ответственность за нарушения, влияющие на сроки доставки и сохранность груза, ложится именно на перевозчика, что подчеркивает его ответственную роль в логистической цепи.

Международные договоры не устанавливают конкретных временных рамок для транспортировки пассажиров, их вещей и грузов. Аналогичная ситуация наблюдается и в законодательстве большинства стран. В соответствии с 792-й статьей Гражданского кодекса Российской Федерации, перевозчик должен выполнить доставку в соответствии с условиями, определенными в транспортных регламентах и кодексах, или, в случае отсутствия таких условий, за приемлемое время.

В воздушном кодексе Российской Федерации указывается, что время доставки устанавливается на основании правил, разработанных перевозчиком, и условий контракта (согласно параграфу 1 статьи 103 и статье 109). В вопросах, касающихся времени доставки, общие условия перевозки делают ссылку на воздушный транспортный договор.

Обычно, транспортная компания несет ответственность в случае несоблюдения сроков доставки, установленных в предоставленном расписании или договоре. Если конкретные даты доставки не указаны, авиакомпания все равно должна выполнить свои обязательства в разумные и обычно необходимые сроки, учитывая специфику скоростных характеристик воздушного транспорта. Этот вывод подтверждается как судебной практикой, так и специализированной юридической литературой. В соответствии с условиями перевозки ИАТА, перевозчик должен предпринять все необходимые шаги, чтобы предотвратить задержки в доставке.

«Российский законодатель, международные правила, отдавая приоритет интересам безопасности перевозки, сохранности жизни и здоровья граждан, фактически не вмешиваются в вопрос о сроках воздушной перевозки и предоставляют перевозчику полную свободу самому их регулировать.

На случай просрочки доставки багажа правила перевозок авиакомпаний содержат указания о выплате (в установленных пределах) денежных сумм для приобретения предметов первой необходимости. На международных российских авиалиниях сумма таких выплат, как правило, составляет от 30 до 50 долл. США» [14, с. 211].

Таким образом, воздушный перевозчик, выполняющий транспортировку грузов и пассажиров, несёт определённые права и обязанности, которые регулируются как национальным, так и международным законодательством. Эти положения служат для обеспечения безопасности, надёжности и эффективности авиационных перевозок.

Можно сделать вывод, что законодательство регулирует только самые общие вопросы, связанные с содержанием договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа. Конкретные условия данного договора обычно устанавливаются сами перевозчики в своих правилах перевозки, устанавливают тарифы, определяют предоставляемые льготы и пр. Некоторые вопросы остаются неурегулированными в нормах международных актов и национальном законодательстве стран. Они оставлены на усмотрение перевозчиков.

## **2.2 Ответственность за нарушение договора перевозки воздушным транспортом**

Ответственность за нарушение договора воздушной перевозки груза в Российской Федерации регулируется соответствующими нормами авиационного и гражданского законодательства, предусматривающими

различные меры ответственности для обеспечения исполнения обязательств сторонами.

Ненадлежащее исполнение либо неисполнение сторонами обязательств по договору авиаперевозки влечет для виновных сторон применение мер ответственности, которые предусмотрены законом и договором. В авиаперевозках ответственность устанавливается в Монреальской и Варшавской конвенциях, а в той части, которая конвенциями не урегулирована, применяются нормы национального законодательства.

Конвенция, подписанная в Монреале, привнесла значительные изменения в правила, касающиеся обязанностей авиакомпаний перед пассажирами и их имуществом в контексте компенсации ущерба. Эти правки касались как урона здоровью и жизни путешественников, так и повреждения или потери багажа и грузов.

В отличие от положений, установленных Варшавской конвенцией, где авиаперевозчик несет ответственность за вред, причиненный пассажирам или их вещам, только если будет доказана его вина, новые правила уточняют, что обязанность возмещения ущерба ложится на перевозчика, за исключением случаев, когда компания может подтвердить, что предприняла все возможные и невозможные меры для предотвращения произошедшего.

В этом контексте Т.С. Козлова делает акцент на том, что описание данной правовой нормы находится в гармонии с принципами, изложенными в первом пункте 401-й статьи Гражданского кодекса Российской Федерации, где вина выступает как ключевой фактор, определяющий наличие ответственности за нарушение обязательств в рамках гражданского права.

В то же время, 20-я статья Варшавской конвенции устанавливает пределы ответственности для перевозчика в рамках договорных отношений, не приравнивая авиаперевозчика к владельцу объекта, представляющего повышенную опасность, или к лицу, занимающемуся коммерческой деятельностью.

В рамках положений, определенных Конвенцией, принятой в Монреале, зафиксирован уникальный подход к ответственности авиакомпаний. В соответствии с этими правилами, авиаперевозчик обязан компенсировать убытки пассажиров или возместить вред, приведший к смерти, основываясь на факте нанесения ущерба, без учета доказательств его вины, при условии, что размер убытков не превышает порог в 4,8 млн рублей. Однако, для освобождения от ответственности за суммы, превышающие этот лимит, авиаперевозчику необходимо предоставить доказательства того, что вина за произошедшее лежит на пассажире. В случаях, когда ущерб превышает установленный порог, необходимо установить вину авиакомпании для получения компенсации.

В контексте авиационной индустрии, ответственность за нарушение условий договора может включать несколько аспектов. Первый и наиболее очевидный — это задержка или отмена рейса. Перевозчик может столкнуться с необходимостью выплатить компенсацию за задержку доставки груза, если такая задержка привела к убыткам для клиента. В соответствии с международными конвенциями, такими как Монреальская конвенция, а также национальным законодательством, размеры этих компенсаций могут быть строго регламентированы. Другой аспект ответственности касается повреждения или потери груза. В этом случае перевозчик обязан возместить стоимость груза или его части, если будет доказано, что повреждение или потеря произошли по вине перевозчика. Это подчеркивает значимость соблюдения всех процедур безопасности и аккуратности в обращении с грузами.

Кроме того, на перевозчика может быть возложена ответственность за нарушение специфических требований к транспортировке определенных видов грузов, например, опасных или требующих особых условий хранения. Несоблюдение этих требований не только угрожает безопасности полета, но и может привести к серьезным финансовым и репутационным потерям для перевозчика.

«Российским законодательством указанная норма Конвенции воспринята. В соответствии со ст. 15 Закона от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» в случае причинения тяжкого вреда здоровью либо жизни потерпевшего выгодоприобретатель получает право направить письменное заявление страховщику о выплате части страхового возмещения до истечения срока, который установлен законом для исполнения страховщиком обязанности произвести выплату страхового возмещения. В указанном случае страховщик должен в течение трех дней с момента подачи документов выплатить 100 тыс. рублей в счет выплаты страхового возмещения» [37].

«Монреальская конвенция закрепляет принцип ответственности авиаперевозчика по началу вины лишь в отношении просрочки в доставке груза (ст. 20). Применительно же к несохранности груза вводится полная ответственность авиаперевозчика (п. 1 ст. 18): он отвечает за вред в случае уничтожения, утери или повреждения груза при условии, что событие, ставшее причиной такого вреда, произошло во время воздушной перевозки.

При этом Монреальская конвенция расширила понятие воздушной перевозки. Перевозчик без согласия отправителя в некоторых случаях может заменить полностью или частично перевозку, которую предполагалось осуществить по воздуху, перевозкой каким-либо другим видом транспорта. Монреальская конвенция признает такую перевозку осуществляемой в период времени воздушной перевозки, следовательно, она будет подпадать под ее режим ответственности (п. 4 ст. 18)» [17].

Это новое правило вовсе не означает, что ответственность перевозчика является абсолютной. Конвенция устанавливает основания освобождения от ответственности авиаперевозчика. Он не должен нести ответственности, если



причиной вреда является, по меньшей мере, одно из следующих обстоятельств:

- «присущий грузу дефект, качество или порок;
- неправильная упаковка груза лицом, кроме перевозчика, его служащих или представителей;
- акт войны или вооруженный конфликт;
- акт государственной власти, связанный с ввозом, вывозом или транзитом груза» [38, с. 79].

Данный перечень обстоятельств, исключающих ответственность перевозчика, носит исчерпывающий характер и, несомненно, гораздо уже по сравнению с Варшавской конвенцией, так как перевозчик должен нести ответственность и за случайные обстоятельства, а также действия третьих лиц.

«Сторонами может быть только установлено увеличение установленных в данных международных актах размеров ответственности перевозчика. Согласно указанным нормам перевозчик самостоятельно имеет право отказаться от установленных в конвенциях пределов ответственности либо любых средств защиты, которые являются основаниями освобождения его от ответственности» [28, с. 100].

В результате можно сделать вывод, что ответственность за невыполнение либо ненадлежащее исполнение договора авиаперевозки установлена Варшавской и Монреальской конвенциями. В той части, которая не урегулирована данными актами, ответственность устанавливается согласно национальному законодательству, которое не противоречит нормам конвенций.

Перевозчик согласно законодательству несет ответственность за причинение вреда грузу, а также в случаях задержки отправления рейса и его прибытия. Вопрос о возмещении или об отказе в возмещении морального вреда, причиненного грузоотправителю во время авиаперевозки, решается судом на основе национальных норм и судебной практики, и если согласно

применимому праву допускается возмещение морального вреда, то он возмещается в соответствии с правилами, предусмотренными Варшавской и Монреальской конвенциями.

Таким образом, законодательство РФ обеспечивает защиту прав грузоотправителей, предусматривая при этом справедливые условия для освобождения от ответственности перевозчиков в случаях, когда нарушение договорных обязательств произошло по причинам, не зависящим от их воли. Это способствует соблюдению баланса интересов всех участников процесса воздушной перевозки грузов.

Анализируя ответственность перевозчика, стоит учесть, что законодательство и судебная практика в этой области постоянно развиваются в ответ на изменения в технологиях и операционных процедурах. Это делает юридическую среду динамичной и требует от перевозчиков постоянного внимания к актуальным законодательным требованиям и международным стандартам.

Ответственность за нарушение договора перевозки воздушным транспортом является мощным инструментом в регулировании отношений между перевозчиками и их клиентами, обеспечивая при этом соблюдение высоких стандартов качества и безопасности в авиационной отрасли.

## **Глава 3 Анализ проблем и перспектив совершенствования правового регулирования договора воздушных перевозок груза**

### **3.1 Проблемы правового регулирования договора перевозки груза воздушным транспортом**

«Воздушный транспорт является одним из самых безопасных видов транспорта. Однако, воздушные перевозки, как и перевозки, любым другим видом транспорта всегда несут риск для жизни и здоровья пассажиров. Авиационная деятельность является источником повышенной опасности и несет в себе риск причинения вреда материальным и нематериальным благам» [16, с. 152].

Общие условия ответственности сторон договора перевозки установлены ГК РФ.

В соответствии с российским законодательством, в том числе Гражданским кодексом, «при возникновении проблем с выполнением условий контракта на перевозку, как стороны договора, так и перевозчик обязаны нести ответственность, которая определена не только законом, но и дополнительными соглашениями, а также правилами, изложенными в транспортных документах» [12, с. 82].

Однако, несмотря на это, законодательство не позволяет изменять уровень ответственности, снижая или повышая его, за исключением случаев, когда стороны приходят к взаимному согласию на изменения. В то же время, в Воздушном кодексе РФ указано, что перевозчики имеют право на договоренности с клиентами о возможности увеличения лимитов ответственности, превышающих установленные законом или международными договорами пределы, предоставляя тем самым дополнительные гарантии за свои услуги.

В наше время сложно вообразить, что компания, занимающаяся транспортировкой, будет готова взять на себя больше обязательств, чем это

зафиксировано в контракте. Ответственность за несвоевременный вылет пассажиров ложится на плечи авиакомпаний согласно статье 795 Гражданского кодекса Российской Федерации. Это включает в себя компенсацию за задержку рейса или прибытие на конечный пункт позже запланированного срока. В таких случаях компания обязана выплатить пассажирам неустойку. Если же пассажир решает отказаться от полета из-за задержки, он имеет право запросить возвращение стоимости билета, а перевозчик, в свою очередь, должен ему ее компенсировать.

Если авиаперевозчик предъявит убедительные аргументы, подтверждающие, что промедление или опоздание самолета произошло из-за обстоятельств, находящихся вне контроля компании, включая форс-мажор, а также из-за необходимости устранения технических неисправностей, способных поставить под угрозу безопасность на борту, или других неконтролируемых ситуаций, то авиакомпания освобождается от ответственности. В реальности, однако, возникают сложности с привлечением перевозчика к ответственности за задержки рейсов, и возникают вопросы по урегулированию отношений между пассажирами и перевозчиком в таких ситуациях.

Чтобы подтвердить, что ваш самолет вылетел позже запланированного времени, важно провести анализ билетов и графика полетов. Путешественнику следует сначала связаться с сотрудником авиакомпании, чтобы получить официальные бумаги, удостоверяющие задержку, как, например, отметку на билете, сделанную представителем компании. Важно также хранить все квитанции, которые доказывают неожиданные траты, возникшие из-за изменения графика полета. Затем необходимо направить жалобу в авиакомпанию с запросом на возврат затраченных средств и компенсацию за неудобства. Пассажиры имеют полное право требовать справедливости через судебные инстанции.

В процессе работы судебных органов, зачастую оказывается, что предъявленные доказательства не находят внимания и анализа со стороны

суда, что свидетельствует о не глубоком анализе ситуации. Основная трудность заключается в том, что вопросы, связанные с опозданиями авиарейсов, на уровне законодательства рассмотрены недостаточно, в результате чего судьи, занимающиеся делами данного характера, зачастую не способны объективно оценить обстоятельства задержки, поскольку не имеют специализированных знаний в области авиационной отрасли. Это приводит к неоднозначным решениям в судопроизводстве.

В качестве примера можно рассмотреть решение Магаданского городского суда, в соответствии с которым «истцы обратились в суд с иском к ПАО «Аэрофлот» о возмещении убытков за задержку рейса. В ходе судебного разбирательства было установлено, что договор воздушной перевозки входил в состав туристического продукта. Туроператор и авиаперевозчик своевременно не уведомили пассажиров о переносе рейса и замене воздушного судна в связи с чем истцы понесли дополнительные расходы. Судом было установлено, истцы в результате следования по маршруту затратили значительно более длительное время на перелет, также перелет осуществлялся в иных условиях, о которых потребителю не была предоставлена надлежащая информация при заключении договора. Следовательно, услуга была оказана не надлежаще. Истцы не был заблаговременно предупрежден туроператором о задержке вылета рейсов и, в результате чего истец вынужден был ожидать длительное время. Следовательно, ФИО была оказана услуга не надлежаще и суд принимает решение исковые требования удовлетворить частично» [31].

«Воздушный кодекс РФ также устанавливает меры ответственности для авиаперевозчика в следующих случаях:

- в случае просрочки доставки перевозчик уплачивает штраф в размере 25 % минимального размера оплаты труда за каждый день просрочки, но не более 50 % провозной платы;
- в случае, если просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей

жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика, то ответственность не наступает» [8].

В Гражданском кодексе Российской Федерации установлена ответственность авиакомпаний за несохранность багажа и вещей, находящихся при пассажире. Это положение закона направлено на защиту прав пассажиров, обеспечивая компенсацию в случае утери, повреждения или иной утраты их имущества в ходе воздушной перевозки.

Правовая регламентация этой ответственности базируется на принципе возмещения ущерба, причиненного в результате ненадлежащего исполнения обязательств перевозчиком. Согласно законодательству, авиакомпания несет ответственность за багаж с момента его приема на борт и до момента его выдачи пассажиру. В случае повреждения или потери багажа, пассажир имеет право требовать от авиакомпании возмещения соответствующего ущерба.

Анализ данного положения позволяет выявить несколько ключевых аспектов. Во-первых, законодательное обеспечение защиты прав пассажиров укрепляет доверие к авиационному транспорту, повышая его привлекательность среди потребителей. Во-вторых, это заставляет авиакомпании уделять большее внимание вопросам обеспечения безопасности и сохранности багажа, что способствует повышению качества услуг.

Авиакомпания возмещает ущерб:

- «в случае утраты или недостачи груза или багажа - в размере стоимости утраченного или недостающего груза или багажа;
- в случае повреждения багажа - в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза или багажа - в размере его стоимости;

- в случае утраты груза или багажа, сданного к перевозке с объявлением его ценности — в размере объявленной стоимости груза или багажа» [5, с. 75].

Однако ответственность авиакомпании ограничена рамками законодательства. Например, если повреждение или потеря багажа произошла по вине самого пассажира или в результате непреодолимой силы, авиакомпания может быть освобождена от ответственности. Это подчеркивает важность четкого и полного документирования всех обстоятельств, связанных с перевозкой багажа.

В контексте международных перевозок, ответственность российских авиакомпаний за багаж также регулируется международными конвенциями, такими как Монреальская конвенция, которая устанавливает единые стандарты для обработки и компенсации в случае повреждения, задержки или потери багажа.

В случае не сохранности авиакомпанией багажа необходимо:

- «обратиться к представителю авиакомпании в аэропорту и уведомить о сложившейся ситуации;
- авиакомпании на розыск багажа предоставляется 21 день после написания пассажиром заявления. О результатах поиска багажа сообщается пассажиру и в случае, когда багаж нашли, то авиакомпания осуществляет его доставку;
- по истечению указанного срока пассажир вправе обратиться с претензией к перевозчику либо в суд» [7, с. 316].

ВК РФ также устанавливает ответственность авиакомпании за несохранность багажа и вещей, находящихся при пассажире.

В ситуации, когда происходит утрата или повреждение багажа, авиаперевозчик освобождается от обязанности возмещения ущерба, если сможет убедительно продемонстрировать, что такой инцидент был вызван событиями, предотвратить или исправить которые он не имел возможности,

или если это стало результатом намеренных действий со стороны путешественника.

Пределы ответственности авиаперевозчика:

- «за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности - в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, - в размере их стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса багажа или груза;
- за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, - в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем одиннадцать тысяч рублей» [6, с. 174].

В реальной жизни зачастую возникают конфликты, связанные с нарушением перевозчиком установленных сроков для доставки личных вещей, их задержкой и прочими проблемами. Это может произойти даже если путешественник воспользовался специальными предложениями для полетов, как, например, участие в программе лояльности «Аэрофлот Бонус». В таких ситуациях процесс кажется очевидным: клиент подает жалобу в авиакомпанию, которая, в свою очередь, должна решить проблему с возвратом сумок и выплатить компенсацию. Однако бывают моменты, когда авиаперевозчик отказывается в компенсации, в то время как путешественник стремится получить возмещение за утраченное время и неудобства, связанные с поиском своего багажа.



«В случае подобных обстоятельств, возможен обходной путь через обращение в юридическую инстанцию с просьбой о компенсации причиненного вреда. Основанием для этого служит нарушение авиаперевозчиком законодательных актов, в частности статей 103 и 120 Гражданского кодекса Российской Федерации, предписывающих неукоснительное выполнение обязательств по транспортировке пассажиров и их собственности до конечного пункта назначения, с предусмотренными санкциями за их невыполнение. Дополнительно, Федеральный закон о защите прав потребителей в своей статье 7 гарантирует право на получение товаров (работ, услуг), которые при надлежащем их использовании, хранении, перевозке и последующей утилизации не будут представлять опасности для здоровья и жизни человека, не окажут негативного воздействия на окружающую природную среду и не нанесут ущерба имуществу заказчика» [29].

Основной приоритет при предоставлении продуктов, выполнении работ или предложении услуг заключается в гарантии их безвредности для здоровья людей, сохранности экологической ситуации и защите личного имущества клиентов. Эти критерии являются строго регламентированными и определяются соответствующими нормативными актами. Кроме того, в случае нанесения душевных страданий предусмотрена компенсация, как это оговорено в действующем законодательстве.

В контексте рассмотрения споров о защите прав потребителей, в том числе в области авиационных перевозок, стоит обратить внимание на нормы Гражданского процессуального кодекса РФ и Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 февраля 2012 года № 17. Эти документы имеют значительное влияние на разрешение споров, связанных с ответственностью авиакомпаний перед пассажирами.

Пункт 7 статьи 29 ГПК РФ подчеркивает право потребителей на обращение в суд для защиты своих прав в порядке, который упрощает доступ к правосудию. Это включает в себя возможность подачи иска по месту своего

жительству, что значительно упрощает процесс обращения в суд для потребителей, особенно при нарушениях, произошедших в других регионах или за пределами их проживания.

Постановление Пленума Верховного Суда РФ № 17 уточняет процедуру рассмотрения дел, связанных с защитой прав потребителей, и ставит акцент на необходимости судов обеспечивать высокую защиту прав потребителей. В контексте авиаперевозок это означает, что в случае споров о несохранности багажа или вещей, находящихся при пассажире, суды должны тщательно проверять соблюдение авиакомпаниями своих обязательств по договору перевозки.

Анализируя эти правовые нормы, можно сделать вывод о том, что в случае возникновения спора между пассажиром и авиакомпанией по вопросам несохранности багажа, правовая система склоняется в сторону защиты интересов потребителя. Это обусловлено приоритетом защиты прав потребителей, закреплённым в законодательстве. При этом судебная практика и указания Верховного Суда направлены на обеспечение справедливого рассмотрения каждого конкретного случая, с учётом всех обстоятельств дела. [26].

ВК РФ устанавливает, что в случае международных перевозок воздушным транспортом ответственность за несохранность багажа наступает на основании международного воздушного права.

Если пассажир получает ущерб своему здоровью во время транспортировки, то перевозчик обязан выплатить ему возмещение. Сумма этой компенсации определяется в зависимости от серьезности полученных травм и устанавливается в соответствии с законодательством, принятым Правительством РФ. При этом максимальный размер выплаты не может быть больше двух миллионов рублей. Отметим, что воздушное законодательство России не содержит специальных положений, касающихся обязанностей перевозчика в контексте международных перелетов. Исследуя законы, управляющие авиационными перевозками, приходим к пониманию, что при

выполнении внутренних рейсов предел ответственности авиакомпании ограничен двумя миллионами рублей.

В контексте глобальных авиаперелетов, компенсационная сумма, которую авиалинии обязаны выплатить в случае возникновения проблем, ограничена согласно международным правилам, установленным Варшавской Конвенцией, до уровня около 2000 долларов США. Это значительно меньше, чем обязательства, возлагаемые на них при внутренних перелетах в пределах одной страны. Такое положение вещей подчеркивает важность для России вступления в Монреальскую Конвенцию и внедрение ее норм в национальное законодательство, чтобы унифицировать и возможно повысить стандарты ответственности при международных авиаперевозках.

Федеральным законом от 3 апреля 2017 г № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» принята Монреальская Конвенция.

Данный закон содержит оговорку, что Российская Федерация в соответствии со статьей 57 Конвенции заявляет, что она оставляет за собой право не применять положения конвенции в отношении:

- «международных воздушных перевозок, выполняемых Российской Федерацией в некоммерческих целях в связи с осуществлением ее функций и обязанностей в качестве суверенного государства;
- перевозки лиц, груза и багажа, осуществляемой для своих военных властей, на воздушных судах, зарегистрированных в Российской Федерации или арендованных ею, которые полностью зарезервированы этими властями или от их имени» [35].

Также увеличен предел ответственности авиакомпаний в случае причинения вреда. Определены обстоятельства по освобождению перевозчиков от ответственности. Для этого авиакомпании необходимо будет представить доказательства, что вред причинен в результате действий третьего лица. Устанавливается наибольший предел ответственности за

задержку рейса. Предусмотрено право подать иск об ответственности к перевозчику по основному месту жительства пассажира.

Российские перевозчики будут выплачивать штраф за задержку рейса, учитывая требования данной Конвенции, действие которой распространяется только на международные перевозки воздушным транспортом.

По действующему Воздушному кодексу минимальная выплата в результате авиакатастрофы составляет два миллиона рублей. Согласно же Монреальской Конвенции компенсация за гибель пассажира может достигать приблизительно восьми миллионов рублей. Присоединение России к Монреальской Конвенции является необходимым шагом в правовом регулировании перевозок, осуществляемых воздушным транспортом.

Размер компенсации, установленный в Конвенции, привязан к искусственному платёжному средству - специальным правам заимствования (СПЗ), курс которых формируется на основе «корзины» из таких валют как, доллар США, евро, китайский юань, иена и фунт стерлингов. То есть авиакомпании смогут самостоятельно определять объем финансовой ответственности, но не ниже предусмотренных пределов.

Таким образом, в случаях, когда пассажиры сталкиваются с проблемами во время авиаперевозок, они имеют все основания рассчитывать на защиту своих прав в судебном порядке, при условии, что они смогут адекватно доказать нарушение своих прав и факт ущерба, возникшего в результате действий или бездействия авиакомпании.

### **3.2 Перспективы совершенствования договора перевозки груза воздушным транспортом**

Совершенствование договора перевозки груза воздушным транспортом в Российской Федерации представляет собой важный аспект в улучшении отраслевого регулирования и повышении эффективности авиационных грузоперевозок. Развитие технологий и усиление глобальной интеграции

экономик требуют от законодательства гибкости и адаптивности к изменяющимся условиям.

Одним из направлений совершенствования может стать внедрение более четких правил по страхованию грузов. Уточнение и стандартизация положений о страховании могут снизить риски как для отправителей, так и для перевозчиков, а также обеспечить более высокий уровень защиты интересов всех участников перевозочного процесса.

Также значительное влияние на перспективы совершенствования договоров оказывает интеграция цифровых технологий. Электронное документооборот, использование блокчейн-технологий для контроля за перемещением грузов и обеспечение прозрачности сделок могут значительно повысить эффективность процессов и сократить время на оформление необходимых документов.

«Нормы законодательства России действуют в отношении авиаперевозок только в той части, которая дополняет международные акты и не противоречит их нормам. Наиболее важные нормы о регулировании рассматриваемых правоотношений содержатся в общей части обязательственного права ГК РФ и второй части ГК РФ в главах 40 и 59. Регулирующих отношения по перевозке и обязательства вследствие причинения вреда» [33, с. 170].

Специальным российским законодательным актом, регулирующим деятельность воздушного транспорта, включая перевозку пассажиров, багажа и грузов, является ВК РФ. В соответствии со ст. 5 ВК РФ рассматриваемые правоотношения регулируются нормами законов страны пребывания либо международными договорами России.

Анализ норм Монреальской конвенции и действующего ВК РФ позволяет сделать вывод о том, что при ратификации Россией норм указанной конвенции положения ВК РФ необходимо будет усовершенствовать.

Так, необходимо внести в ВК РФ следующие изменения.

Для закрепления в законодательстве России понятия перевозки, осуществляемой несколькими последовательными перевозчиками (ст. 1 Монреальской конвенции), ст. 101 ВК РФ следует дополнить пунктом следующего содержания: «Перевозка, подлежащая осуществлению несколькими последовательными перевозчиками, считается единой перевозкой, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства» [17].

Между нормами Монреальской конвенции и ВК РФ присутствуют существенные отличия в размерах ответственности перевозчика в случае причинения вреда пассажирам либо их имуществу, а также в случае просрочки исполнения обязательств по перевозке. В Монреальской конвенции установлены более строгие меры и больший размер компенсации вреда, чем в ВК РФ. Поэтому представляется верным включить положения Монреальской конвенции в законодательство РФ. Так, необходимо П. 1.1 ст. 117 ВК РФ изложить в следующей редакции: «Перевозка, подлежащая осуществлению несколькими последовательными перевозчиками, считается единой перевозкой, если она рассматривалась сторонами как одна операция, вне зависимости от того, была ли она заключена в виде одного договора или ряда договоров, и она не теряет своего международного характера исключительно в силу того, что один или несколько договоров должны быть выполнены полностью на территории одного и того же государства» [34, с. 556].

Так же в данной норме необходимо указать, что размер компенсации может быть увеличен судом, если будет доказано, что вред был причинен в связи с виновными действиями перевозчика или его служащими либо их бездействием.

П. 1.2 ст. 117 ВК РФ необходимо изложить в следующей редакции: «Перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке здоровью пассажира воздушного судна, в сумме, определяемой исходя из характера и степени тяжести повреждения здоровья в соответствии с нормативами, установленными Правительством Российской Федерации».

В ст. 119 ВК РФ установлены пределы ответственности авиаперевозчика за повреждение, недостачу либо утрату багажа, а так же находившихся при пассажире вещей. При этом размер ответственности дифференцируется. Однако нормы Монреальской конвенции устанавливают больший размер ответственности перевозчика, чем российское законодательство. Представляется верным и в этом вопросе руководствоваться положениями Конвенции и привести действующий ВК РФ в соответствие с ее нормами. Поэтому предлагается в подп. 2 п. 1 ст. 119 ВК РФ установить размер выплаты в 800 рублей, а в подп. 3 п. 1 ст. 119 ВК РФ размер ответственности установить в 48 тыс. рублей по аналогии с нормами Монреальской конвенции.

«Статья 120 ВК РФ устанавливает размеры ответственности авиаперевозчика за просрочку доставки пассажира, либо его багажа. Для указанных случаев нормы возмещения причиненного вреда одинаковы: штраф в размере четверти МРОТ за каждый просроченный час, но не более половины от стоимости поездки. Монреальская же конвенция предусматривает дифференцированный размер ответственности:

- не более 4150 СПЗ (примерно 75 тыс. руб.) при перевозке пассажира.
- не больше 17 СПЗ (примерно 816 руб.) за 1 кг. Багажа, но не более 1 тыс. СПЗ на каждого пассажира» [39, с. 1076].

Для приведения ВК РФ в соответствие с Монреальской конвенцией необходимо изменить ст. 120 ВК РФ и изложить ее в следующей редакции:

«1. За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем: семьдесят четыре тысячи семьсот рублей — за просрочку доставки пассажира; восемьсот рублей — за просрочку доставки груза; сорок восемь тысяч рублей — за просрочку доставки багажа».

Помимо внесения рассмотренных выше изменений и дополнений в ВК РФ, в приведении в соответствие с нормами Монреальской конвенции нуждаются и иные нормативные правовые акты. Во-первых, как уже отмечалось выше, согласно ст. 35 Монреальской конвенции срок исковой давности по делам, связанным с перевозкой воздушным транспортом грузов, пассажиров и багажа, составляет два года с момента прибытия по назначению, или со дня, когда воздушное судно должно было бы прибыть, или с момента остановки перевозки.

В то же время согласно гражданскому законодательству РФ (п. 3 ст. 797 ГК РФ) срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год. Хотя в п. 2 ст. 7 ГК РФ и закреплена норма о том, что «если международным договором Российской Федерации установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены гражданским законодательством, применяются правила международного договора», тем не менее, во избежание конфликтов и противоречий в правоприменительной практике, представляется целесообразным скорректировать норму ГК РФ об исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза.

В этих целях предлагается п. 3 ст. 797 ГК РФ изложить в следующей редакции: «Срок исковой давности по требованиям, вытекающим из перевозки груза, устанавливается в один год с момента, определяемого в соответствии с транспортными уставами и кодексами, если иные сроки не



предусмотрены федеральными законами и (или) международными договорами».

Во-вторых, в случае внесения рассмотренных в § 3.1 настоящей работе изменений и дополнений в ВК РФ потребуются приведение в соответствие с новой редакцией ВК РФ ряда подзаконных нормативных правовых актов. Прежде всего, это касается Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденных приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82.

В этих целях предлагается внести в указанный ведомственный нормативный правовой акт следующие изменения и дополнения:

- п. 1 Федеральных авиационных правил изложить в следующей редакции: «Федеральные авиационные правила “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей” (далее — Правила) разработаны в соответствии с Конвенцией для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (г. Монреаль 28 мая 1999 г.) и статьями 102 и 106 Федерального закона от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ “Воздушный кодекс Российской Федерации” (далее — Воздушный кодекс Российской Федерации)»;
- в целях нормативного закрепления возможности оформления грузовой накладной в электронной форме предлагается внести в Федеральные авиационные правила следующие дополнения:
- в п. 56: — первый абзац дополнить предложением следующего содержания: «Грузовая накладная может быть оформлена в электронном виде»; — дополнить пункт абзацем 3 следующего содержания: «В случае использования электронной формы грузовой накладной грузоотправителю по его просьбе перевозчик выдает квитанцию на груз, позволяющую опознать

груз и получить доступ к информации, содержащейся в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок»;

- п. 162 дополнить предложением следующего содержания: «В случае использования электронной формы грузовой накладной грузоотправителю по его просьбе выдается квитанция на груз»;
- в целях расширения прав грузоотправителя по распоряжению сданным к перевозке грузов предлагается п. 182 дополнить абзацами следующего содержания: «задержать груз в ходе перевозки в любом пункте посадки; требовать возвращения груза в аэропорт отправления. Грузоотправитель обязан возместить дополнительные расходы, понесенные перевозчиком в связи с исполнением распоряжений грузоотправителя по изменению договора перевозки груза»;
- в целях уточнения условий, при которых груз считается невостребованным, п. 212 предлагается изложить в следующей редакции: «Если грузополучатель не получил прибывший груз в течение трех дней со дня, следующего за днем направления уведомления о прибытии в его адрес груза, или в срок, установленный правилами перевозчика или договором воздушной перевозки груза, либо отказался от его приема, либо с ним невозможно связаться, перевозчик обязан уведомить об этом грузоотправителя, оставить груз у себя на хранение за счет средств грузоотправителя и на его риск».

Кроме Федеральных авиационных правил в изменениях и дополнениях нуждаются ведомственные нормативные акты Минтранса России, которыми регулируются вопросы применения электронных перевозочных документов в воздушных перевозках.

Указанные нормативные правовые акты следует дополнить нормами, предусматривающими функционирование электронной грузовой накладной при перевозке грузов воздушным транспортом.

Интеграция международных стандартов в российское законодательство также играет ключевую роль. Адаптация международных практик и стандартов может способствовать улучшению международных перевозок, увеличению взаимной совместимости систем и, как следствие, расширению рынка для российских авиаперевозчиков.

Учет экологических аспектов в договорах воздушной перевозки груза может стать еще одной важной областью для развития. Внедрение норм, направленных на снижение воздействия авиационной отрасли на окружающую среду, повысит социальную ответственность и экологическую устойчивость отрасли.

Все эти меры будут способствовать повышению надежности, безопасности и экономической эффективности воздушных перевозок, что, в свою очередь, укрепит доверие к данному виду транспорта и расширит возможности его использования в коммерческих и логистических целях.

Итак, подводя итоги проведенного исследования, необходимо констатировать следующее.

Ответственность за невыполнение либо ненадлежащее исполнение договора авиаперевозки установлена Варшавской и Монреальской конвенциями. В той части, которая не урегулирована данными актами, ответственность устанавливается согласно национальному законодательству, которое не противоречит нормам конвенций.

Перевозчик согласно законодательству несет ответственность за причинение вреда пассажиру и его багажу, а так же в случаях задержки отправления рейса и его прибытия. вопрос о возмещении или об отказе в возмещении морального вреда, причиненного пассажиру во время международной авиаперевозки, решается судом на основе национальных норм и судебной практики, и если согласно применимому праву допускается

возмещение морального вреда, то он возмещается в соответствии с правилами, предусмотренными Варшавской и Монреальской конвенциями.

Перспективы совершенствования договора перевозки груза воздушным транспортом связаны с постоянным развитием авиационной отрасли и меняющимися потребностями глобальной экономики. Динамичное развитие технологий, увеличение объемов международной торговли и возрастающая потребность в оперативности доставки ставят перед договорами воздушной перевозки груза новые вызовы и задачи.

В совокупности, совершенствование договора воздушной перевозки груза требует комплексного подхода, включающего как внедрение передовых технологий, так и адаптацию правовых рамок. Это позволит не только повысить эффективность и безопасность перевозок, но и обеспечить более высокий уровень защиты прав и интересов всех участников процесса.

## Заключение

Сейчас в связи с широким применением авиатранспорта для осуществления международных перевозок данные правоотношения урегулированы многими международными соглашениями: конвенциями, двусторонними договорами между странами, договорами между самими перевозчиками и т.д. Так же в систему регулирования входит и национальное законодательство стран, которым урегулированы вопросы осуществления международных авиаперевозок на национальном уровне, сглаживаются имеющиеся в международных актах коллизионные нормы и т.д.

Анализируя действующее законодательство, становится очевидным, что правовая база направлена на обеспечение высоких стандартов выполнения перевозочных операций и защиты прав потребителей. Нормы стремятся сбалансировать интересы всех участников процесса перевозки, минимизируя риски и потенциальные споры, что важно для динамично развивающейся и высокотехнологичной отрасли, какой является авиатранспорт. Такое законодательство способствует созданию надежной и эффективной системы воздушных перевозок в России, соответствующей как национальным, так и международным стандартам.

Можно сделать вывод, что законодательство регулирует только самые общие вопросы, связанные с содержанием договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа. Конкретные условия данного договора обычно устанавливают сами перевозчики в своих правилах перевозки, устанавливают тарифы, определяют предоставляемые льготы и пр. Некоторые вопросы остаются неурегулированными в нормах международных актов и национальном законодательстве стран. Они оставлены на усмотрение перевозчиков.

В Гражданском кодексе Российской Федерации установлена ответственность авиакомпаний за несохранность багажа и вещей, находящихся при пассажире. Это положение закона направлено на защиту

прав пассажиров, обеспечивая компенсацию в случае утери, повреждения или иной утраты их имущества в ходе воздушной перевозки.

Правовая регламентация этой ответственности базируется на принципе возмещения ущерба, причиненного в результате ненадлежащего исполнения обязательств перевозчиком. Согласно законодательству, авиакомпания несет ответственность за багаж с момента его приема на борт и до момента его выдачи пассажиру. В случае повреждения или потери багажа, пассажир имеет право требовать от авиакомпании возмещения соответствующего ущерба.

В результате исследования так же был выделен ряд проблем, присущих российскому законодательству об пассажирских авиаперевозках. В основном они связаны с возможностью ратификации Россией Монреальской и Варшавской конвенций и приведением в соответствие с их нормами национального законодательства. Важное значение имеет и укрепление правовой базы. С учетом возрастающей роли международной торговли необходимо совершенствовать международные нормативные акты, регулирующие воздушные перевозки, адаптируя их к новым реалиям и вызовам. Это включает в себя уточнение правил по обеспечению безопасности, ответственности за задержки и повреждения грузов, а также стандарты быстрого реагирования на чрезвычайные ситуации.

Также важно уделить внимание улучшению условий работы для всех участников логистической цепочки. Это означает создание более гибких условий договоров, предусматривающих возможности для адаптации к изменениям в процессах перевозки. В совокупности, совершенствование договора воздушной перевозки груза требует комплексного подхода, включающего как внедрение передовых технологий, так и адаптацию правовых рамок. Это позволит не только повысить эффективность и безопасность перевозок, но и обеспечить более высокий уровень защиты прав и интересов всех участников процесса.

## Список используемой литературы и используемых источников

1. Анисимов А. П. Гражданское право России. Общая часть: учебник для вузов / А. П. Анисимов, М. Ю. Козлова, А. Я. Рыженков; под общей редакцией А. Я. Рыженкова. — 5-е изд., перераб. и доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2024. — 435 с.
2. Асылбаев Р.Т. Лица, выступающие на стороне перевозчика по договору авиаперевозки // Закон и право. 2014. № 6. С. 101-103.
3. Апелляционное определение Московского городского суда от 26.04.2013 по делу № 11-10270 [Электронный ресурс] //Справочно-правовая система «Консультант» URL: <http://base.consultant.ru/cons>.
4. Атальянц А.Г., Дементьева А.С., Некрасова И.Е. Правовое регулирование авиаперевозок //Достижения науки и образования. – 2022. – №. 2. – С. 82.
5. Белых В.С., Идрышева С.К., Бажина М.А. Право и государство //право и государство Учредители: Университет КАЗГЮУ имени МС Нарикбаева. – №. 4. – С. 71-89.
6. Белов В.А. Гражданское право в 2 т. Том 1. Общая часть: учебник для вузов / В. А. Белов. - Москва: Издательство Юрайт, 2024. - 451 с.
7. Брагинский М.И, Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услуг в сфере транспорта. М.: Статут 2021.896 с.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации: федер. закон Рос. Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1997. № 12. Ст. 1383.
9. Горбатова В.А. Цифровизация в сфере транспортных услуг (морские и авиационные перевозки) //Экономика, социология, право: проблемы, пути решения. – 2022. – С. 102-112.

10. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая: федер. закон Рос. Федерации от 30 ноября 1994 г. №51-ФЗ // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1994. №32. Ст. 3301.

11. Егиазаров В.А. Транспортное право: учеб. 6-е изд., доп. и перераб. — М., 2024. - С. 151.

12. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки (законодательство, комментарии, судебная практика). Научно-практическое пособие. - М.: ИТК Дашков и К., 2024. - 424 с.

13. Ефремов Е.А. Классификация оснований расторжения договора авиаперевозки по инициативе перевозчика // Современные гуманитарные исследования. - 2013. - № 2. - С. 209-215.

14. Елисеев Б.П., Свиркин В.А. Воздушное право. - М.: Дашков и К, 2022. — 436 с.

15. Заикина И.В., Устинова М. И. Международно-правовые источники, регулирующие международные воздушные перевозки грузов и пассажиров //Сборник трудов молодых ученых и студентов XIII международной научно-практической конференции «Россия и мир. 2023. – 555 с.

16. Кольцов И.В., Романенко В.А. Оценка функциональной эффективности системы обслуживания перевозок в аэровокзале регионального аэропорта // Вестник Самарского университета. Аэрокосмическая техника, технологии и машиностроение. 2022. №3. С. 151-153.

17. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=6830#0> ( дата обращения 25.06.2024)

18. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) //



Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. — М., 1935. С. 326—339.

19. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. 2006. N 44.

20. Конституция Российской Федерации: принята всенар. голосованием 12 дек. 1993 г. // Рос. Газета. 1993. 25 дек.

21. Левченко Д. С. Особенности регулирования деятельности воздушного транспорта. Сравнительная характеристика регулярных и чартерных перевозок. алгоритм ответственности воздушного перевозчика // Столыпинский вестник. – 2023. – Т. 5. – №. 8. – С. 4200-4211.

22. Лебедь П.Р. Авиаперевозки в России в условиях санкций // Гражданское общество России: становление и пути развития Сборник статей участников VI Международного научного студенческого конгресса. - 2021. - С. 824-826.

23. Леднев А. Б. Современные подходы к обеспечению страховой защиты авиапассажиров, багажа и грузов // Административное право и процесс. 2023. № 4. С. 36.

24. Николюкин С. В. Гражданское право. Особенная часть. Практикум: учебное пособие для вузов / С. В. Николюкин. - 2-е изд., испр. - Москва: Издательство Юрайт, 2024. - 329 с.

25. Приказ Минтранса России от 25.09.2008 N 155 (ред. от 16.07.2014) "Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации" (Зарегистрировано в Минюсте России 04.12.2008 N 12793)

26. Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2012 года N 17 "О рассмотрении гражданских дел по спорам о защите прав потребителей"

27. Патальянц А.Г., Дементьева А.С., Некрасова И.Е. Правовое регулирование авиаперевозок // Достижения науки и образования. 2022. №2 (82). С.67-89

28. Первушкин А. В., Зиновьев С. В. Договор фрактования по российскому гражданскому законодательству //IX Международная научно-практическая конференция. – 2022. – С. 107.

29. Решение Верхнепышминского городского суда Свердловской области № 2-1416/2018 от 29 сентября 2018 г. по делу № 2-1416/2018 [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант» URL: <http://base.consultant.ru/cons>.

30. Решение судебного участка № 8 Дзержинского судебного района г. Перми Пермского края от 19.10.2017 по делу 2-2696/2017 [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант» URL: <http://base.consultant.ru/cons>.

31. Решение Центрального районного суда г. Калининграда № 2-1637/2018 от 18 июля 2018 г. по делу № 2-1637/2018 [Электронный ресурс] // Справочно-правовая система «Консультант» URL: <http://base.consultant.ru/cons>

32. Романович А.Н. Транспортные правоотношения. М.: Проспект, 2020. 198 с.

33. Урбанович В.А. Основания для отказа от договора авиаперевозки // Наука и бизнес: пути развития. 2022. № 10 (16). С. 170-174.

34. Фоменко Э. Э., Абдулгасис В. С. Тенденции развития международных авиаперевозок в России: современный аспект //Национальные экономические системы в контексте формирования глобального экономического пространства. – 2022. – С. 555-558.

35. Федеральный закон "О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок" от 03.04.2017 N 52-ФЗ (последняя редакция)

36. Федеральный закон от 04.05.2011 N 99-ФЗ (ред. от 25.12.2023) "О лицензировании отдельных видов деятельности"

37. Федеральный закон "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" от 14.06.2012 N 67-ФЗ (последняя редакция)

38. Шепелев Д.Р. Рынок авиаперевозок в условиях кризиса // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. - 2021. - № 13-2. - С. 78-81.

39. Юсупов О.Ф. Текущее состояние гражданской авиации: проблемы, пути решения, перспективы // Теория и практика современной науки. - 2022. - № 5 (11). - С. 1075-1078.