

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-правовая

(направленность (профиль) / специализация)

**ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА
(БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА)**

на тему «Правовое регулирование договоров перевозки воздушным транспортом»

Студент

Е.А. Репникова

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Н.Л. Соломеник

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

Тольятти 2020

Аннотация

Тема бакалаврской работы: Правовое регулирование договоров перевозки воздушным транспортом.

Стабильно растущие объемы воздушных перевозок пассажиров и их багажа, необходимость учета серьезных экономических рисков, увеличение международных воздушных перевозок пассажиров, необходимость совершенствования российского законодательства и приведения российского законодательства в соответствие с международными стандартами и нормами, свидетельствуют об актуальности выбранной темы выпускной квалификационной работы.

Объектом выпускной квалификационной работы являются гражданско-правовые отношения, складывающиеся в сфере перевозок воздушным транспортом пассажиров и их багажа на современном этапе.

Предметом выпускной квалификационной работы являются нормы гражданского и воздушного права, регулирующие перевозки пассажиров воздушным транспортом и правоприменительная практика в рассматриваемой сфере.

Целью выпускной квалификационной работы является теоретический анализ положений правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом, выявление проблем правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом и формулирование предложений по совершенствованию гражданского законодательства и практики его применения относительно института перевозок пассажиров воздушным транспортом.

Структура работы: введение, основная часть из трех глав, заключение, список литературы (59 источников). Объем работы: 81 страница.

Содержание

Введение.....	4
1. Теоретико-правовые основы перевозки пассажиров воздушным транспортом в России.....	10
1.1 Правовая природа правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом.....	10
1.2 Правовое регулирование перевозки пассажиров воздушным транспортом.....	18
2. Гражданско-правовое содержание договора перевозки пассажиров воздушным транспортом.....	27
2.1 Особенности договора перевозки пассажиров воздушным транспортом.....	27
2.2 Особенности субъектного состава договора перевозки пассажиров воздушным транспортом и их правовой статус.....	35
3. Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров воздушным транспортом.....	54
3.1 Гражданско-правовая ответственность перевозчика и пассажира.....	54
3.2 Особенности выплаты страхового возмещения и компенсации морального вреда.....	64
Заключение.....	69
Список используемых источников.....	75

Введение

Невозможно переоценить в современном мире всю важность транспорта в предоставлении им различных услуг, к которым относят и перевозки людей, личного багажа и грузов. Колоссальное значение он имеет и в нашей стране, особенно учитывая её огромную протяженность. Особое преимущество среди всех видов транспорта имеет воздушный транспорт, поскольку предлагает самые высокие скорости перевозок, осуществление их круглый год (в любой период года), чего нет у других видов транспорта, например, речном, морском. Существует ряд территорий России где только воздушный транспорт может доставлять людей и грузы в районы со сложными погодными условиями, наличием бездорожья, такие как районы крайнего севера или горные районы.

При осуществлении авиакомпаниями воздушных перевозок пассажиров и их багажа имеются всевозможные экономические риски. Среди основных экономических рисков отмечаются сильный износ российского парка авиационной техники, а также заметно снизившийся уровень подготовки летного состава и технического персонала, значительно увеличилось в последние годы количество авиационных происшествий и катастроф. Авиационные происшествия и катастрофы, без сомнений, помимо своего трагического характера, причиняют существенный экономический ущерб, как авиакомпаниям, так и непосредственно клиентам авиакомпаний. В связи с этим важное значение приобретает надлежащее и всестороннее гражданско-правовое регулирование договорных отношений в связи с воздушной перевозкой пассажиров и их багажа.

В случае ненадлежащего исполнения перевозчиком договора воздушной перевозки пассажира применение пассажиром или его родственниками мер гражданско-правовой ответственности позволяет компенсировать материальный ущерб и моральный вред, обусловленный, например, потерей или повреждением принадлежащего пассажиру багажа,

задержкой по вине перевозчика в доставке пассажира, смертью или утратой здоровья пассажира в результате авиакатастрофы.

Развитие в России международного туризма вызвало существенное увеличение международных перевозок пассажиров воздушным транспортом и, как следствие, рост судебных споров в связи с осуществлением перевозок пассажиров воздушным транспортом. Главным условием для успешного разрешения судами подобных споров, без сомнений, является качественное и современное законодательство, регулирующее перевозки пассажиров воздушным транспортом.

В связи с необходимостью принципиальной модернизации правовой системы Российской Федерации и правового регулирования отношений участников по договору перевозки пассажиров воздушным транспортом были реформированы российское гражданское и воздушное законодательство, результатом чего стало принятие Гражданского кодекса Российской Федерации (часть первая) и (часть вторая) (далее по тексту – ГК РФ), урегулировавшего общие положения договора перевозки и ответственности за причинение вреда, а также принятие в 1997 году Воздушного кодекса Российской Федерации (далее по тексту – ВЗК РФ) и ратификация ряда международных конвенций.

Утратившие силу законодательные акты советского периода создавались в условиях административно-командной системы и были результатом существовавших в то время социально-экономических условий. В отличие от них ВЗК РФ старается соответствовать складывающейся в Российской Федерации рыночной экономике.

Несмотря на эволюцию правового регулирования правоотношений в связи с осуществлением перевозки пассажиров воздушным транспортом, ВЗК РФ не может выступать образцом законотворчества в рассматриваемой в рамках настоящего исследования сфере. Ряд положений ВЗК РФ сформулирован крайне неудачно, имеются пробелы в правовом регулировании вопросов, которые на основании положений ГК РФ должны

регулироваться транспортными уставами и кодексами, к числу которых, несомненно, относится ВЗК РФ.

Таким образом, стабильно растущие объемы воздушных перевозок пассажиров и их багажа, необходимость учета серьезных экономических рисков, увеличение международных воздушных перевозок пассажиров, необходимость совершенствования российского законодательства и приведения российского законодательства в соответствие с международными стандартами и нормами, свидетельствуют об актуальности выбранной темы выпускной квалификационной работы.

Объектом выпускной квалификационной работы являются гражданско-правовые отношения, складывающиеся в сфере перевозок воздушным транспортом пассажиров и их багажа на современном этапе.

Предметом выпускной квалификационной работы являются нормы гражданского и воздушного права, регулирующие перевозки пассажиров воздушным транспортом и правоприменительная практика в рассматриваемой сфере.

Целью выпускной квалификационной работы является теоретический анализ положений правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом, выявление проблем правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом и формулирование предложений по совершенствованию гражданского законодательства и практики его применения относительно института перевозок пассажиров воздушным транспортом.

Для достижения поставленной цели необходимо решение следующих задач:

- анализ правовой природы правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом;
- рассмотрение особенностей правового регулирования перевозки пассажиров воздушным транспортом;
- установление особенностей договора перевозки пассажиров

воздушным транспортом;

– исследование особенностей субъектного состава договора перевозки пассажиров воздушным транспортом и их правового статуса;

– рассмотрение ответственности сторон по договору перевозки пассажиров воздушным транспортом;

– выявление особенностей выплаты страхового возмещения и компенсации морального вреда.

Для эффективного решения поставленных в выпускной квалификационной работе задач в качестве методологической основы были выбраны как общенаучные, так и специальные юридические методы исследования.

В качестве базисных общенаучных методологических основ следует выделить системный подход и диалектический метод, используемые при изучении механизмов правового регулирования воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации.

Изучение совершенствования правового регулирования воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации потребовало провести анализ внутреннего строения и внешних взаимодействий рассматриваемых правоотношений, что предопределило проведение структурного и функционального анализа существующих правовых механизмов в рассматриваемой сфере.

Задача комплексного исследования темы выпускной квалификационной работы обусловила необходимость применения сравнительного метода при изучении вопроса о разграничении сферы действия международного и российского законодательства в области правового регулирования воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации.

К специальным методам, использованным в выпускной квалификационной работе, относятся историко-правовой и сравнительно-правовой. Последний был использован с целью сравнения пределов

ответственности перевозчика при воздушной перевозке пассажиров в Российской Федерации в рамках Варшавской конвенции и Монреальской конвенции.

Историко-правовой метод нашел свое применение при выявлении предпосылок становления современной системы воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации.

При написании ВКР источниковую базу составили научные труды таких ученых, как О.С. Алферовой, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, В.Н. Гречухи, В.А. Егиазарова, Б.П. Елисеева, С.Ю. Морозова, Н.Н. Остроумова, Ю.В. Романец, А.И. Травникова и работы других авторов.

Наибольший вклад в исследование правового регулирования договора воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации внесли В.Н. Гречуха, автор монографии «Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта» (2016 г.), Н.Н. Остроумов, автор монографии «Правовой режим международных воздушных перевозок» (2015 г.), Б.П. Елисеев, автор монографии «Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов» (2012 г.), М.И. Брагинский и В.В. Витрянский, авторы монографии «Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта» (2003 г.).

Нормативно-правовую базу выпускной квалификационной работы составили Конституция Российской Федерации (далее по тексту – Конституция РФ), которая закрепляет положение о том, что общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы, а их положения имеют преимущественную силу и применяются в случае расхождения с национальными законами, ГК РФ (часть первая) и (часть вторая), содержащий как общие положения о договоре, так и положения о договоре перевозки, ВЗК РФ, содержащий положения о договоре воздушной перевозки пассажиров в Российской Федерации, и ряд других нормативных

правовых актов, международных документов и материалов судебной практики – Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 20.12.1994 г. № 10 «Некоторые вопросы применения законодательства о компенсации морального вреда», Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей», Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 г. № 25 «О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации», а также решений Верховного Суда Российской Федерации и нижестоящих судов по отдельным делам.

Структура выпускной квалификационной работы обусловлена предметом, целью и задачами работы и состоит из введения, трех глав, включающих в себя шесть параграфов, заключения и библиографического списка.

1. Теоретико-правовые основы перевозки пассажиров воздушным транспортом в России

1.1 Правовая природа правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом

Договор перевозки занимает центральное место в системе транспортных договоров. О роли перевозки в юридической литературе указывалось неоднократно. Так, М.А. Соловьева «Роль перевозки в современном мире является колоссальной. Прежде всего благодаря хорошей транспортной инфраструктуре открываются возможности для развития удаленных регионов, повышается индивидуальная мобильность. Очевидно, что каждое государство заинтересовано в увеличении количества и повышении качества перевозок, что обусловлено военно-стратегическими, координационными, экономическими и международными причинами» [54, с. 119]. Между тем, В.Н. Гречуха отмечал, что «до сих пор редкий договор не возбуждает спора о юридической его природе» [16, с. 94]. Хотя с тех пор прошло более 100 лет, споры по поводу правовой природы договора перевозки не утихают. Следовательно, есть необходимость в исследовании проблем в данной сфере правового регулирования перевозки пассажиров воздушным транспортом.

До революции российское гражданское законодательство относило договор перевозки к отдельному виду договора подряда, отрицая его самостоятельность (*sui generis*). Истоки этого подхода можно встретить еще в древних римских трудах относительно договора морского транспортирования кладей. Примечательно, что объектом *locatio-conductio operis* (подряда) служила не работа, не личный труд как таковой, а окончательный результат (*opus*), который должен был достигнуть подрядчик.

Напротив, гражданско-правовая доктрина того времени исходила из самостоятельного характера договора перевозки и необходимости обеспечения его детального регулирования. Так Г.Ф. Шершеневич, проводя

классификацию гражданско-правовых договоров, относил договор перевозки к категории договоров на предоставление пользования чужими услугами.

Современный ВЗК РФ содержит следующее определение: «По договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае сдачи пассажиром воздушного судна багажа обязуется доставить багаж в пункт назначения и выдать пассажиру воздушного судна или управомоченному им на получение багажа лицу».

Следует учитывать, что практическое использование современного права в части договорных отношений по перевозкам пассажиров должно опираться на гражданские правовые договоры, на основе которых регулируются правоотношения сторон, участвующих в процессе перевозок. Учитывая, что такие договоренности относятся к одним из существенных составляющих действующей договорной системы, необходимо исходить из системного подхода. Следует помнить, что право представляет собой сложную систему, источниками права всегда отмечался именно системный подход как один из самых верных.

К элементам системы относится весь перечень договоров и положений что перечислены главой 40 Гражданского кодекса России, поскольку это отражается в их значимости, во взаимодействии и функциях. Н.Н. Остроумов справедливо указывает, что «система договоров обладает признаками, с одной стороны, отличающими ее от остальных подсистем гражданского права, а с другой стороны, свойственными любым договорным отношениям» [47, с. 111].

Исследование системы договоров, регулирующих перевозку, невозможно без учета достижений различных отраслей знаний. С.Ю. Морозов отмечает: «Системность права обуславливает невозможность исследования договорной системы без системного подхода и системного анализа, которые позволяют сформировать целостное представление о

системе транспортных организационных договорах, как подсистеме гражданско-правовых договоров. При этом с методологической точки зрения полезно применять опыт, накопленный в теории систем и теории организации» [32, с. 184]. Данная точка зрения корреспондирует позиции Н.А. Кулижская, согласно которой: «Построенная на объективных признаках система договорного права не только значительно облегчает понимание буквы закона, но и оказывает существенную помощь в формировании правовых суждений относительно существа самого закона, в уяснении того порядка, к которому стремится законодатель» [28, с. 102].

Характеризуя систему договоров, нормы о которых расположены в главе 40 ГК РФ «Перевозка», логично было бы предположить, что они группировались не произвольно, а руководствуясь системным подходом. По мнению В.В. Витрянского «... очевидно, что законодатель, определяя структуру и последовательность изложения специальных «договорных» норм в ГК РФ, исходил отнюдь не из теоретических рассуждений о классификации договоров (во всяком случае, не только из них), а прежде всего из удобства пользования соответствующим законодательным материалом. И тем не менее расположение норм о тех или иных договорах в тексте ГК РФ в основном соответствует (за некоторыми исключениями) их месту в определенной классификационной группе гражданско-правовых договоров» [7, с. 28]. Вторая часть утверждения касается и транспортных договоров.

Современная правовая теория продолжает изучать проблемы по дальнейшему созданию системы договоров в отрасли транспорта, деятельности этой системы, продолжением её развития. Хотя до сегодняшнего дня не пришли к единому толкованию понятия транспортного договора, что можно объяснить многогранностью понимания данного термина. По мнению В.В. Витрянского, понятием «транспортные договоры» охватываются различные типы договорных обязательств: перевозка, транспортная экспедиция, буксировка, аренда (фрахтование на время) транспортных средств, строительного подряда (строительство

железнодорожных подъездных путей) и т.п. [7, с. 30].

Поэтому можно выделить систему договоров, которые нормируются в рамках главы 40 ГК РФ. В литературе обоснованно отмечается, что «... систематизация не является произвольной и случайной, она должна базироваться на характерных особенностях и признаках, коренящихся в существе систематизируемого правового материала» [19, с. 89]. Законодатели по гражданскому праву, выстраивая структуру гл. 40 гражданского кодекса, отталкивались от принципа удобства для пользователей правовой информации. А именно из следующих соображений:

- соответствие системы норм договорного права системе правовых отношений, регулирующих эту область;

- при наличии субъективных фактов, когда не соблюдается первый пункт, следует применить кодифицированный акт как того требует система правоотношений и имеющаяся научная обоснованная классификация договоров.

Перечень договоров, представленных главой 40 Гражданского Кодекса имеют свою собственную направленность в правовом поле всех видов гражданских договоров, по которым в ГК РФ представлены иные разделы и главы. Направленность перечня договоров из главы 40 ГК РФ состоит в организации и обеспечении деятельности предоставляемых перевозками услуг.

Несмотря на некоторое скептическое отношение к понятию «транспортный договор», В.В. Витрянский делает важный вывод: «Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в главе 40 ГК РФ, мы приходим к выводу, что речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, в которую наряду с договором перевозки конкретного груза входят и другие договоры: договор перевозки пассажира; договор фрахтования (чартер); соглашения между транспортными организациями об организации перевозок грузов, пассажиров и багажа; договор об организации перевозки грузов; договоры между

транспортными организациями об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и др.)» [7, с. 33]. Таким образом, автор прямо указывает на существование системы правовых норм о договорах, которые получили отражение в главе 40 ГК РФ.

Все виды договоров из указанной области можно разграничить на два направления: первое – все договора по оказанию услуг перевозок; второе – все договора, с помощью которых выстраивается структура перевозок, т.е. организационное направление, а также чартерные договора, договора перевозок смешанного сообщения.

Ко второй группе относятся: договор о предъявлении груза к перевозке, договор об организации перевозок грузов, узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов.

Деление договоров на две группы, исходя из признака направленности, соответствует целевому признаку, по которому строится рассматриваемая система. Как справедливо отмечает Ю.В. Романец: «Система договоров должна давать ответ на вопрос о том, чем обусловлены правовые особенности того или иного типа (вида) договора и почему он по своей регламентации отличается от иных договоров. Для решения этой задачи система договоров должна строиться и, соответственно, анализироваться на основе тех признаков, которые определяют регулирование» [52, с. 212]. Система договоров, регулирующих отношения по перевозке и ее организации, не является бесцельной. Такая система должна функционировать, удовлетворяя потребности участников перевозочных отношений.

Итак, любая функция системы норм права по договорным отношениям, учтенных главой 40 Гражданского Кодекса России predetermined целями системы, а так как она (система) есть совокупность ряда элементов, значит каждый обладает некой целью.

Таким образом, основной целью в данной системе служит предоставление перевозочных услуг и формирование, обслуживание схемы перевозок. Соответственно логически из этого следует, что транспортные договоры образуют систему, которая включает в себя две взаимосвязанные подсистемы: договоры на оказание транспортных услуг и транспортные организационные договоры.

Наиболее выигрышно можно показать разграничение через метод декомпозиции. Применяя такой метод для первой из выше названных целей, проведем расчленение на несколько более уточняющих целей для предоставления услуг по перевозкам: исключительно для грузовых перевозок; исключительно для пассажирских; для пассажирских и грузовых одновременно. Именно договор по перевозкам грузов обеспечит достижение цели для первой группы услуг; договор по перевозкам пассажиров – во второй группе; договор по предоставлению чартерных перевозок (фрахтование) и договор по перевозкам прямого смешанного перемещения – в третьей группе услуг.

Относительно юридической природы договора воздушной перевозки пассажиров в литературе сформировалось определенное мнение: это договор возмездный, реальный, двусторонний. Договор воздушной перевозки пассажиров и багажа, как и другие подобные договоры о перевозке грузов принято относить к транспортным договорам. Совершенно очевидно, что в основе транспортного процесса лежит перемещение пассажира или груза из одной точки в другую. Перемещение – это преодоление какого-нибудь пространства, занятие другого места [22, с. 260].

Термин «перевозка» не раскрывается законодателем, однако упоминается в п. 1 ст. 784 ГК РФ, где говорится, что перевозка осуществляется на основании договора. Очевидно, что в конструкции данного договора термин «перевозка» применяется не в общепринятом значении, а комплексно, охватывая несколько вспомогательных действий. Так, помимо основного действия (непосредственно перемещения пассажира

или груза) перевозчик совершает действия, обеспечивающие перевозочный процесс, как то: принятие заявки на перевозку пассажира или груза; подготовка транспортного средства; принятие пассажиров или груза; оформление необходимых документов; доставку пассажира в пункт назначения или выдачу груза надлежащему получателю.

В сфере авиаперевозок граждан именно договор на воздушные перевозки служит правовой основой формирования правоотношений в данной области. В Гражданский Кодекс России включены нормативные акты, относящиеся к договору перевозок людей, он же применяется и к воздушным перевозкам граждан, т.е. договор авиаперевозок есть частный случай договора перевозок людей. Следует подчеркнуть тот факт, что глава 40 ГК РФ закрепляет не все, а лишь основополагающие в правовом поле стороны урегулирования перевозок людей, их багажа или груза. Отличительной чертой функционирования транспортных структур является зависимость в создании необходимых условий в процессах перевозок от используемого типа транспорта. На основании этого сформировано отраслевое законодательство по авиаперевозкам ВЗК РФ, в котором отражены специфические стороны договоров перевозок при использовании воздушного транспорта. Но не стоит приуменьшать заслуги гражданского кодекса по вопросам управления авиаперевозками граждан, ведь гражданские нормы права определяют направления развития правоотношений данной области услуг, обеспечивают урегулирование по общим, сходным вопросам в правоотношениях, позволяют увеличить область свободы выбора для сторон договора перевозок, устанавливают объемы ответственности за несоблюдение договорных обязательств [12, с. 104].

Статья 786 Гражданского Кодекса в пункте 1 приводит узаконенную трактовку договора по осуществлению перевозок граждан, а именно: одна из сторон договора, именуемая «перевозчик» принимает на себя обязательства доставить пассажиров и их багаж к указанному пункту прибытия; другая сторона договора, именуемая «пассажир» обязан произвести объявленную

оплату за перевозку и при наличии багажа – оплатить необходимую сумму за его перевозку. На основании норм права ГК РФ билет и багажная квитанция, которые для различных видов транспорта могут иметь свой собственный вид и определяемые отраслевыми правилами, служат документом заключенного договора перевозки гражданина и его багажа.

Более подробное определение договора воздушной перевозки пассажира приводится в ст. 103 ВЗК РФ и раскрывается как обязанность перевозчика перевести пассажира воздушного судна «в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения» и выдать непосредственно пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. Исходя из положений, прописанных в Воздушном Кодексе Российской Федерации, заключения о перевозке пассажиров включают в себя дополнительные ограничения, заключающиеся в нормах транспортировки на борту судна. Прежде чем перевозить пассажира в кабине, следует внести его инициалы в специальный перечень.

Подводя итоги написанного параграфа, можно отметить, что организация по транспортировке пассажиров всё ещё продолжает действовать на основе ВЗК РФ. «Однотипность компонентов системы, – отмечает М.Н. Малеин, – их интеграция в единую структурно-организационную целостность, относительную самостоятельность и автономность функционирования, устойчивость и стабильность вовсе не означает неизменности системы» [29, с. 512]. Поэтому, в рамках главы 40 ГК РФ возможно появление в будущем новых гражданско-правовых договоров.

Что касается непосредственно договора перевозки пассажиров, то он является важным элементом системы договоров, направленных на выполнение и организацию перевозок.

1.2 Правовое регулирование перевозки пассажиров воздушным транспортом

Правовое регулирование воздушной перевозки пассажиров основывается на внутригосударственном законодательстве и на международных договорах.

Согласно п. 4 ст. 15 Конституции РФ, общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы, а их положения имеют преимущественную силу и применяются в случае расхождения с национальными законами.

Нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность воздушных судов по всей территории Российской Федерации, является общий Воздушный Кодекс Российской Федерации (ВзК РФ).

Исходя из ст. 1 ВЗК РФ, Российская Федерация обладает полной независимостью на воздушной территории. В понятие воздушного пространства включается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем.

Условия воздушных перевозок пассажиров определяются Конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, принятой в 1929 г. в Варшаве (Варшавская конвенция), которая впоследствии была дополнена Гаагским протоколом 1955 г. [25].

Через некоторое время была принята Гвадалахарская конвенция 1961 г., дополняющая Варшавскую конвенцию, которая распространила действие Варшавской конвенции на воздушные перевозки, осуществляемые лицом, не являющимся перевозчиком по договору.

Весной 2017 г. в правовой системе России произошло долгожданное и очень важное событие: принят Федеральный закон от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации

некоторых правил международных воздушных перевозок» [48] (Монреальская конвенция 1999 г.).

Таким образом, ранее правовой режим международных воздушных перевозок в России определяла Варшавская конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г., которая серьезно ограничивала ответственность воздушного перевозчика исходя из традиционной и оправданной на заре развития транспорта политики протекционизма в отношении перевозчиков, приоритета их интересов над интересами пассажира.

Конференция в Монреале, проведенная в 1999 г. повлекла за собой опосредованный характер. Дело в том, что в действующей Конвенции не было прописано регламентированных ограничений по транспортировке пассажиров, при этом сам перевозчик ответственность за жизнь и здоровье, не сохранность перевозимого багажа, не имеет. Государство, присоединившееся к Монреальской Конвенции наряду с Варшавской конвенции, не вышло из членского состава, что и повлекло за собой негативно сложившиеся отношения в области международных транспортировок. В ст. 55 п. 1, регламентируемой конференцией в Монреале, указывалось, что государство независимо в области грузовых транспортировок перед требованиями Варшавы. При этом членский состав в Монреальской конвенции [6, с. 138] значительно увеличился в объёмах.

Новый режим в области транспортировки получил признание от 130 государств, при этом задав дальнейшее направление в создании особого права, предназначенного для грузовых перевозок. Можно сказать, что Монреальская конвенция поспособствовала такому историческому ходу и зарекомендовала себя высоким авторитетом в международных соглашениях. [15, с. 43].

В отличие от Варшавской конвенции в Монреальской не было прописано пунктов об налагаемой ответственности за причинённый ущерб. Дело в том, что Конвенция посчитала не брать во внимание судебные

процессы и посчитала ненужным лишние доказательства в умыслах транспортировок. При этом такое наложение ответственности исключает судебные риски и облегчает дальнейшее передвижение в воздушном пространстве. По итогам таких дискуссий потерпевшие ориентируются на вознаграждения, которые будут получены вследствие принесённых убытков или причинения вреда здоровью [20, с. 243].

Монреальская конвенция за ущерб, причинённый в ходе транспортировки грузов, налагает серьёзные обязательства на самого перевозчика, причём эта ответственность чаще всего носит объективный характер. Существует официальный закон, который напрямую освобождает авиаперевозчика от налагаемых на него условий вследствие повреждения груза [33, с. 138].

Подводя главный итог, можно сказать, что Монреальская конференция проявила себя как обозначаемая конференция, налагающая строгие условия при грузовых транспортировках. При этом Конвенция сформировала свои определённые требования и порядки по технике безопасности воздушных перевозок.

Ответственность перевозчика за транспортировку пассажира и грузов в другой Конвенции связана также с наличием доказательной вины. Исходя из ст. 19 Монреальской конвенции в отношении сроков перевозки грузов дублирует ст. 20 Варшавской конвенции. Вина транспортировщика закладывает основу налагаемым правовым режимом ответственности. Такой организационный подход является достаточно сложным в связи со строгими требованиями, налагаемыми для перевозки грузов.

В ст. 24 Монреальской конвенцией сформирован специальный механизм, позволяющий регулировать обязательства перевозчиков с учётом денежного обесценивания. При этом такие же условия прописаны и в конвенции Варшавы.

Статья 29 Монреальской конвенции предусматривает, что при перевозке пассажиров, багажа и груза любой иск об ответственности,

независимо от его основания, может быть предъявлен лишь в соответствии с условиями и такими пределами ответственности, которые предусмотрены Конвенцией, без ущерба для определения круга лиц, которые имеют право на иск, и их соответствующих прав. При любом таком иске штрафы, штрафные санкции или любые другие выплаты, не относящиеся к компенсации фактического вреда, не подлежат взысканию [49, с. 110].

Перевозчик в добровольном порядке может оговорить, что в отношении договора перевозки применяются более высокие пределы ответственности, чем предусмотренные в Конвенции, либо никакие пределы ответственности не применяются. Согласно положениям Монреальской конвенции перевозчик вправе сам отказаться от любых предусмотренных в ней средств защиты [48, с. 267].

Таким образом, сущность Монреальской конвенции направлена на создание социальных прав, которые напрямую связаны с экономической деятельностью, содействующую правовой основе действующей Конституции в рамках обеспечения прав и свобод перевозчиков и пассажиров [30, с. 93].

Глава V Монреальской конвенции включает правовую составляющую по социальной защите, также входящей в содержание Гвадалахарской конвенции, проведённой в 1961 г. для установления определённых норм и правил для грузовых транспортировок. Пятая глава также распространилась и на Варшавскую конвенцию в постановление международных транспортировок. Установление определённых полномочий для перевозчика остались неизменными. При этом было осуществлено проведение специального соглашения, называемого *Codeshare agreement*. Это заявление обозначает коммерческое соглашение для транспортировки грузов между авиакомпаниями. Проще говоря, данное соглашение регламентирует перелёты и обозначает сроки рейсов от своего кодового название. Операторские рейсы могут также обозначаться двойственным кодом (код организации-оператора/код авиакомпании-партнера).

Исходя из пятой главы Монреальской конвенции перевозчик по

договору вправе следовать тем положениям, которые указаны в статьях. При этом правила Конвенции не ограничивают и не освобождают перевозчика от ответственности.

Следует отметить, что конференция, проведённая в Монреале, во многом поспособствовала созданию действующего ВЗК РФ:

– в отношении транспортировки грузов международных уровней для РФ, которые не следуют коммерческим целям и не являются государственными обязательствами;

– для транспортировки пассажиров и багажа для военных и воздушных судов, которые подлежали регистрации в РФ напрямую от власти ли её имени.

Монреальская конвенция вступает в силу для РФ в связи с прописанными положениями п. 5 и 7 ст. 53 Конвенции на 60-й день с даты принятия официального документа.

Как следует из пояснительной записки Правительства РФ к проекту федерального закона «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок», «указанный порядок дает возможность осуществить одновременное вступление в силу Монреальской конвенции и нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для ее реализации». В записке уточняется, что присоединение к Монреальской конвенции потребует внесения изменений в Воздушный кодекс РФ (гл. XV «Воздушные перевозки» и XVII «Ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя») и нормативные правовые акты Министерства транспорта РФ, регулирующие воздушную перевозку пассажиров, багажа и грузов.

Кроме того, предлагается внести изменения в Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей, утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ от 28 июня 2007 г. № 82 [44].

Монреальская конвенция наряду с Варшавской является государственным договором, имеющий международный характер. При этом Конвенция не требует издания общих положений и глав внутри государственных структур и не имеет официальной публикации. Конвенция нового порядка будет действовать на территории России вместе с судами, как это было обозначено в 1929 г. в Варшаве. В связи с созданием ВЗК РФ 1997 г. глава о международных транспортировках присутствовала, но это не мешало действовать по обозначениям Варшавской конвенции.

Если приводить в пример указанные поправки, то на данный момент они являются недействительными. Дело в том, что Воздушный Кодекс РФ напрямую ссылается к прописанным положениям Варшавской и Монреальской конвенции.

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» также требует изменений.

Когда Монреальская конвенция была рассмотрена подробнее, вина за пассажира не стала возлагаться на перевозчика. Исходя из Федерального закона, причинённый ущерб составляет около 2 млн. рублей за каждого пассажира, которому был нанесён вред. Хоть и сумма за одного человека достаточно велика, страховка не покрывает все расходы, которые были приняты ранее в международных заключениях Конвенций.

Законы и прописанные положения в Воздушном Кодексе Российской Федерации регламентируются другими нормативными-актами и законами. К числу таких можно отнести и президентские Указы, международные договоры в рамках действующего ВЗК РФ, правительственные заявления и многое другое. При этом Указы Президента РФ отождествляют вопросы о страховке пассажиров, которым был нанесён вред при транспортировке, страховка от чрезвычайных ситуаций при перевозке и упорядочение авиационных услуг. Правительство РФ помогло с решением хозяйственных

вопросов застрахованных фирм, действуя наряду с Федеральными законами в области транспортировки и перевозок [13, с. 21].

Появление на рынке транспортных услуг в сфере авиаперевозок новых участников правоотношений в виде предприятий частной формы собственности обусловило необходимость введения процедуры лицензирования, что было зафиксировано в 1998 г. Постановлением Правительства РФ «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации» [36], которое вводило «Федеральные авиационные Правила лицензирования деятельности в области гражданской авиации». Позднее, в 2007 г.. упомянутое Постановление утратило силу в связи с изданием нового Постановление Правительства РФ от 23 июня 2007 г. № 397 «О совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок» [39], которое утвердило два новых Положения – «Положение о лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)» и «Положение о лицензировании перевозок воздушным транспортом грузов (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)». В дальнейшем, в связи с совершенствованием механизма правоотношений, оба упомянутые Положения о лицензировании в 2012 г. утратили силу в связи с изданием Постановления Правительства РФ «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)», которое, в свою очередь, ввело Положения о лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов в современной

редакции.

Основные положения управления гражданской авиацией предусмотрены Постановлением Правительства РФ от 27 марта 1998 г. «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах» [40], в которое были внесены изменения Постановлениями Правительства РФ в 2000 г. – «О внесении изменений и дополнений в постановления Правительства Российской Федерации по вопросам регулирования деятельности в области экспериментальной авиации», и в 2010 г. – «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам регулирования деятельности в области авиации».

Правовой статус отдельных категорий авиационных перевозчиков определен Постановлением Правительства РФ «Об использовании государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях» [41].

Вопросам обеспечения авиационной безопасности посвящен приказ Министерства транспорта РФ «Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров» [45], положения которого регламентируют порядок производства досмотра пассажиров, членов экипажей гражданских воздушных судов, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, грузов, почты и бортовых запасов.

Правилам перевозки пассажиров и грузов как на внутренних, так и на международных авиалиниях уделяется большое внимание в контексте нормативно-правового регулирования воздушных перевозок в РФ. На внутренних и международных линиях в нашей стране в настоящее время действуют единые Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденные Приказом Министерства транспорта РФ «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров,

грузоотправителей, грузополучателей».

Подводя общие итоги, можно привести в заключение, что Воздушный Кодекс Российской Федерации опосредован защитой прав и свобод пассажиров, соблюдением регламентированных прав со стороны перевозчика, ответственность эксплуатации и сервисных услуг.

Отметим, что пассажирские перевозки являются сложными структурами для исполнения обязательств, а такие механизмы напрямую регулируются государственными структурами, нормативно-правовыми актами по договорённости перевозки и транспортировки.

В основе всех правоотношений, связанных с перевозкой пассажиров воздушным транспортом лежат выше рассмотренные правовые акты, среди которых отдельно следует отметить Монреальскую конвенцию о международных воздушных перевозках, заложившую новый уровень прав пассажиров и компенсаций за их нарушение.

2. Гражданско-правовое содержание договора перевозки пассажиров воздушным транспортом

2.1 Особенности договора перевозки пассажиров воздушным транспортом

Термин «перевозка» трактуется гражданским законодательством как услуга, которая заключается в транспортировке граждан или груза с использованием любого транспорта на основании оформленного договора. Осуществление авиационных перевозок относят к обязательствам и взаимоотношениям имущественного права. Их отличия и характерные черты одновременно совпадают и с перебазирующими на определенное расстояние, которые есть у других ТС.

Обязательство перевозки обладает рядом черт: первое – субъективный состав, в который входят должник и кредитор, т.е. перевозчик и пассажир (или отправитель груза) соответственно; второе – наличие субъективного права в правовых отношениях по перевозке состоит в том, что кредитор (т.е. пассажир или отправитель груза) обладает правом требования от должника, т.е. перевозчика, осуществления перевозки; третье – под предметом перевозки следует понимать обязательства выполнения некоторого ряда транспортных действий (услуги), которые относят к функциям активного типа; четвертое – объект в обязательствах по перевозке это объект по оказанию услуг в обороте имущества, т.е. наличие материальной стороны.

Следует подчеркнуть, что в обязательствах авиационных перевозок имеется наличие правоотношений по перевозке людских и материальных ценностей непрямым, а с помощью некоего посредника, оказывающего услуги на основе договора данным типом транспорта.

Юридическая сущность перевозки состоит в том, что осуществляется на договорной основе перемещение граждан, материальных ценностей конкретными транспортными средствами, включая и воздушный.

Любой вид транспорта – это источник некой опасности. Именно такая характерная черта требует выполнения регулярного технадзора за состоянием транспорта, проведение контрольных и метрологических наблюдений за авиационным транспортом. Такая ситуация накладывает на договорные обязательства по перевозке дополнительные проблемы, которые следует учитывать. Необходимо помнить, что при эксплуатации транспортных средств как источников опасности, установлены обязательства при нанесении вреда или ущерба здоровью (жизни) гражданам (на основании Гражданского Кодекса России, гл. 59).

«Перевозка представляет собой особый вид человеческой деятельности, который относится к разряду услуг. Характерным для перевозки является то, что она не связана с созданием новых вещей, предметов. Вместе с тем эта деятельность дает существенный экономический эффект, обеспечивая производство продукции и ускоряя включение готовой продукции в экономический оборот» [50, с. 93].

Перевозка осуществляется на основании договора. Договорные начала перевозки возникают при наличии потребности в перемещении с использованием транспорта материальных объектов в обусловленное место и воли сторон в реализации такой потребности. Потребность в услуге по перевозке, исходя из своих возможностей, определяет пассажир, грузоотправитель. Категория же воли распространяется как на одну сторону перевозочных отношений – пассажира, так и на другую – перевозчика.

Отношения, складывающиеся между сторонами договора, относятся к разряду эквивалентно-возмездных – за оказанную перевозчиком услугу пассажир выплачивает вознаграждение. Следовательно, перевозка характеризуется как возмездная услуга. Отмечая этот важный момент, И.В. Смагина указывает: «Так называемые технологические перевозки, выполняемые собственным транспортом какого-либо лица (перевозка сырья со склада в цех, готовой продукции на склад и др.), не порождают обязательства перевозки» [53, с. 7].

Гражданским Кодексом (статья 308) обе стороны договора по авиаперевозке считаются должниками относительно друг друга – пассажиры обязаны произвести оплату перевозки, а перевозчик обязан доставить их в требуемый пункт. Кроме того, обе стороны обладают правом требования – у пассажиров есть право на доставку в нужный пункт, а у перевозчика имеется право получить денежные средства за выполнение перевозки.

Договора авиаперевозок являются возмездными (статья 423 Гражданского Кодекса России), поскольку каждая сторона в таком договоре получает некую выгоду (компенсацию) от сотрудничества с другой стороной, т.е. каждая сторона получает от такого договора удовлетворение. Возмездность подобного договора содержится в обязанности оплаты перевозки пассажиром.

Классифицируя правовые взаимоотношения сторон при заключении договоров, следует разделять их (договора) в зависимости от момента их заключения на консенсуальные либо реальные. Консенсуальный договор можно считать заключенным в момент, когда стороны достигли согласия по предмету договора. Именно поэтому договора авиаперевозок можно отнести к консенсуальным.

Но существует мнение некоторого числа экспертов в области права, которые причисляют договора авиаперевозок к договорам реальным. Они опираются на тот факт, что момент посадки пассажиров и момент вступления в законную силу данного договора совпадают [55].

Подобного мнения придерживался и В.А. Канашевский, считая договора по перевозки граждан реальными, поскольку такие договора начинают действовать и приобретают свою установленную законом силу лишь в момент посадки пассажиров на транспорт, и не зависят того, когда оформлялся и покупался посадочный билет. В таких договорах не совпадают периоды фактического времени заключения договорных отношений и срока, когда они вступают в законную силу [23].

Следует считать договора авиаперевозок не имущественными с точки зрения объекта гражданского права, являющегося предметом договора. Взаимоотношения между сторонами договора перевозки относятся к коммерческой составляющей договора.

В тоже время договора по авиаперевозкам граждан следует относить к договорам присоединения. В договоре имеется ряд условий, которые выдвигаются перевозчиком, и которые пассажиры могут только принять, например, предлагаемый маршрут, модель транспортного судна, стоимость перевозки и др. Подобные условия договора пассажиром могут быть приняты и договор считается заключенным, в противном случае договор не заключается [18].

С 21 июня 2014 года вступил в силу Федеральный закон от 20.04.2014 № 79-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». Основной смысл изменений заключается в закреплении в Воздушном кодексе Российской Федерации возможности заключения между пассажиром и перевозчиком договора воздушной перевозки пассажира с новым существенным условием – о невозврате провозной платы при расторжении данного договора, следствием чего явилась конкретизация оснований, порядка и последствий прекращения действия договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика (статья 107 ВЗК РФ) либо пассажира (ст. 108 ВЗК РФ).

Так, например, как указал суд, договор перевозки пассажира является двусторонним (взаимным), возмездным, консенсуальным, публичным. По способу заключения указанный договор относится к договорам присоединения. Вся необходимая информация, касающаяся условий договора перевозки и правил, являющихся неотъемлемой частью договора перевозки, размещена в открытом доступе на официальном сайте авиакомпании в сети Интернет, пассажиры могут с ней ознакомиться. Кроме того, при покупке авиабилета через официальный сайт авиакомпании пассажир был ознакомлен со всеми условиями договора перевозки и

правилами применения тарифа, в том числе о невозврате платы в случае отказа пассажира от перелета (ст. 108 ВК РФ). Приобретение авиабилетов истцом свидетельствует в данном случае не только о его ознакомлении с условиями договора, но и о его согласии с условиями договора перевозки и правилами применения тарифа [2]. Таким образом, суд отказал в удовлетворении требований истца о взыскании денежных средств.

Благодаря внесенным изменениям пассажир теперь вправе по собственному выбору заключить с перевозчиком договор воздушной перевозки пассажира как на условиях возврата, так и невозврата уплаченной по договору воздушной перевозки провозной платы при расторжении договора воздушной перевозки пассажира (в случаях, когда плата за воздушную перевозку пассажиров установлена перевозчиком с условием невозвратности провозной платы). Перевозчик не может лишить пассажира права заключить договор воздушной перевозки пассажира, предусматривающий условие возврата уплаченной по договору воздушной перевозки провозной платы, при расторжении договора воздушной перевозки пассажира по инициативе последнего.

Согласно положениям п. 1.1 ст. 103 ВЗК РФ «перевозчик или уполномоченное им лицо обязаны информировать пассажира об условиях возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы до заключения договора воздушной перевозки пассажира». Такая информация (об условиях возврата (невозврата) уплаченной за перевозку провозной платы) наряду с другой обязательной информацией доводится перевозчиком или уполномоченным агентом в порядке, установленном Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденными приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82, как при бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира (п. 15), так и непосредственно при оплате и/или оформлении перевозки (п. 37).

Поскольку названная информация в целях обеспечения пассажирам возможности правильного выбора услуги должна быть достоверной и полной, то в случае её непредставления «перевозчик или уполномоченное им лицо несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации» (п. 1.1 ст. 103 ВЗК РФ). Такая ответственность для исполнителя за ненадлежащую информацию об услуге установлена статьей 12 Закона Российской Федерации от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» [34].

Поскольку перевозочный процесс урегулирован законом, складывающиеся по договору перевозки между сторонами отношения являются обязательно-правовыми. Им присуща та принципиальная особенность, что законодатель расширяет сферу свободного волеизъявления сторон договора перевозки. Так, в соответствии со ст. 784 ГК РФ условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон по этим перевозкам определяются соглашением сторон, если транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами не установлено иное [11]. Таковы основные характерные черты перевозки как правовой категории.

В литературе можно встретить использование наряду с термином «перевозка» термин «транспортировка». При этом вполне обоснованно отмечается, что транспортировка является более широким понятием, поскольку включает не только перевозку, но и перемещение груза любым способом, например, посредством перекачки нефти, подачи газа по магистральным трубопроводам [14].

Сама перевозка представляет комплекс действий и операций, выполняемых в определенной последовательности и объединенных в соответствующие этапы. Каждый из них характеризуется конкретной целью, подчиненной общей цели перевозочного процесса, наличием системы действий, определенной автономностью. С учетом перечисленных признаков

можно выделить следующие этапы перевозки пассажира: подача заявки (заказа) на перевозку пассажира и принятие по ней решения; подготовка пассажира и транспортного средства к перевозке; оформление пассажира, его посадка в воздушное судно; перевозка пассажира; прибытие в пункт назначения.

Процесс перевозки состоит из ряда взаимосвязанных составляющих черт, к которым можно отнести расстояние и скорость перевозки, территорию по которой осуществляется перевозка, вид применяемых средств транспорта, что является объектом перевозки и многое другое. Все эти характерные составляющие могут являться критериями в систематизации перевозок.

Авиаперевозки, как, впрочем, и любые другие, можно разделить по территориальному признаку: межгосударственные (международные) и внутри страны (внутренние). Если во время перевозки маршрут затрагивает территорию двух и более государств, то такие перевозки называют международными. Как указано в п. 2 ст. 101 ВЗК РФ, международная воздушная перевозка – это воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

Наиболее существенные отличительные особенности международных воздушных перевозок заключаются в том, что они регулируются международными правовыми источниками о перевозках воздушным транспортом (международными конвенциями и соглашениями), им присуща разрешительная система пересечения государственных границ, для их осуществления необходимы дополнительные таможенные, санитарные и другие административные документы [9].

Что касается внутренних воздушных перевозок, то для них характерно наличие пунктов отправления и пунктов назначения только на территории

Российской Федерации.

В зависимости от возмездного характера осуществления перевозок они подразделяются на коммерческие воздушные перевозки и некоммерческие воздушные перевозки. В п. 3 ст. 101 ВЗК РФ коммерческая воздушная перевозка определена как воздушная перевозка, предоставляемая за плату.

Следующий критерий классификации воздушных перевозок связан с видом транспортных договоров, которые могут заключать стороны при перевозке. На воздушном транспорте могут заключаться договоры воздушной перевозки пассажира, груза и почты, а также договоры фрахтования воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Воздушные перевозки могут быть классифицированы также в зависимости от перевозимых объектов. Этот критерий позволяет выделить перевозки пассажиров, багажа и грузов. Главными отличительными особенностями каждой из перечисленных групп являются условия перевозки, ее организация и оформление. Для перевозок пассажиров наиболее существенными требованиями являются их безопасность, создание для пассажиров комфортных условий, строгое соблюдение графика следования воздушного транспорта. Поскольку пассажиры выступают в качестве потребителей оказываемой перевозчиками услуги, законодательную базу этих перевозок составляют не только транспортные нормативные правовые акты, но и Закон РФ «О защите прав потребителей».

Что касается таких классификационных групп, как перевозки грузов, багажа, то основными условиями их выполнения являются сохранность и своевременность доставки перевозимых объектов в пункт назначения.

В зависимости от количества видов транспорта, используемого при перевозке одного объекта, они классифицируются на перевозки в прямом сообщении и перевозки в прямом смешанном сообщении. Перевозка в прямом сообщении – это перевозка объекта только воздушным транспортом. Перевозкой же в прямом смешанном сообщении является перевозка объекта

воздушным и иным (иными) видами транспорта по единому транспортному документу.

Вполне понятно, что перевозки в прямом смешанном сообщении более сложные с точки зрения организации и осуществления по сравнению с перевозками в прямом сообщении, поэтому требуют специального регулирования. Это нашло отражение в транспортном законодательстве.

2.2 Особенности субъектного состава договора перевозки пассажиров воздушным транспортом и их правовой статус

В авиаперевозках граждан имеется две стороны в договоре – пассажир и перевозчик.

На основании статьи 100 ВЗК РФ перевозчиком, т.е. эксплуатантом воздушного судна, является сторона договора, выполняющая доставку граждан, материальных ценностей авиационным транспортом и имеющая на этот вид деятельности надлежащую лицензию соответственно законам России.

Статья 61 воздушного кодекса России в пункте 3 предлагает трактовку по эксплуатанту – им может быть, как физическое, так и юридическое лицо, владеющее на правах собственности воздушным судном, либо арендующее его по договору аренды, либо другое не противоречащее закону основание. Эксплуатант при использовании воздушного судна для перелетов обязан иметь соответствующее свидетельство, т.е. сертификат. В то же время в источниках права имеется уточнение, что эксплуатантом (перевозчиком) является лишь юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель [57]. На данный факт имеются непосредственные ссылки в транспортном уставе и кодексе. Также этот факт отмечен статьей 102 ВЗК России, подчеркивающий, что осуществление коммерческих перевозок возможно только юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям. В следствии чего трактовку перевозчика, которое дается статьей 100 ВЗК РФ,

следует уточнить ссылкой, что эксплуатантом может быть лишь юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель.

Справедливости ради необходимо уточнить, что лишь законодательство по воздушному транспорту использует понятия эксплуатанта и перевозчика в качестве синонимов. С целью единообразия разумнее всего использовать термин, который дается гражданским кодексом в транспортном законодательстве – это термин перевозчик (статья 786 пункт 1 ГК РФ).

Характерной отличительной чертой понятия эксплуатанта – это обладание сертификатом и лицензией для участия в процессах перевозок. Субъект проходит сертификация на соответствие требованиям, которые предъявляются к эксплуатанту. Перечень требований изложен в авиационных правилах федерального уровня (статья 61 пункт 3 ВЗК РФ). Постановлением Правительства от 05.05.2012 № 457 перечень этих требований утвержден.

Требования, предъявляемые в системе авиаперевозок – к воздушным судам, периодическому техосмотру этих судов, ремонтной и материальной базе, к профессионализму обслуживающего персонала – являются обеспечением гарантий безопасных перевозок, и сертификат перевозчика служит основой этих гарантий [21].

Еще одной дополнительной гарантией безопасности перевозки является выдача эксплуатанту лицензии. Указание на данное требование содержится в ст. 100 ВЗК РФ, п. 3 ст. 61 ВЗК РФ, п. 22 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности», а также в Постановлении Правительства РФ от 05.05.2012 № 457 «О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)».

Принятие в стране Закона о лицензировании в 2011 г. [35], привело к

созданию насущной необходимости в замене ранее действовавших положений новыми, из-за трансформаций названий многих лицензируемых видов деятельности и законодательно зафиксированных требования к лицензиатам.

Год спустя, в 2012 г., появились два Положения, коснувшиеся статуса и обязанностей организаций и ИП, осуществляющих пассажирские и грузоперевозки воздушно-транспортными средствами (в том числе, и авиакомпаний). Действие нововведенных документов не затронуло отношений по перевозкам, которые такие лица выполняют для собственных нужд, и это было зафиксировано в отдельных пунктах Федерального Закона о лицензировании (ст. 12, ч. 1, п. 22 и 23).

Ранее урегулирование этих вопросов тоже определялось 2-мя нормативно-правовыми актами Положениями о перевозке пассажиров, принятым в 2007 г., и о перевозке грузов, в том же году вступившим в действие. Они были утверждены Постановлением Правительства Российской Федерации № 397, датированным 23 июня 2007. С принятием нового закона и соответственных ему положений, ранее используемые документы утратили законодательную силу.

Особых трансформаций в лицензионных требованиях и условиях почти не произошло, но некоторые уточнения нуждаются в упоминании и выполнении:

Одно из них, как и ранее, требует наличия: официально оформленного документа (лицензии на осуществляемую деятельность) у лицензиата, достаточного количества воздушно-транспортных средств, оформленных согласно требованиям законодательства (согласно п. «в» п. 4, и п. «б» п. 4 Положений о перевозке пассажиров 2007 и 2012 годов). Весомым отличием, зафиксированным законодателями, стали поправки, согласно которым ВТС должны быть снабжены действующим сертификатом летной годности.

Вторым, не менее важным изменением, стало исключение из перечня лицензионных условий, обязательных к выполнению лицензиатом, правила

обязательного страхования. Ранее такая ответственность за вред, причиненный жизни, здоровью, багажу пассажиров, предусматривалась п. «г» п. 4 Положения, действовавшего с 2007 года.

Третье изменение коснулось подхода к определению степени тяжести нарушения. Ранее грубыми проступками по отношению к пунктам полученной лицензии ее обладателем считалась профессиональная деятельность, осуществляемая:

- с аннулированным сертификатом эксплуатанта;
- с приостановленным действием аналогичного разрешительного документа;
- с использованием для транспортных операций сертификата с истекшим сроком действия.

Принятое в 2012 году новое Положение о лицензировании пассажироперевозок зафиксировало, как грубое нарушение лицензионных требований, наличие у лицензиата сертификата эксплуатанта. Это считается игнорированием законодательно закрепленных пунктов, если привело к последствиям, предусмотренным Законом о лицензировании. В ФЗ перечисляются: угроза причинения вреда и (или) нанесение ущерба различной степени тяжести лицам или объектам:

Гражданам, (жизни и здоровью)

- окружающей среде и ее объектам;
- памятникам истории и архитектуры, культурному наследию.

Отдельным пунктом ст.19 ч.11 Закона о лицензировании и Положения о перевозке 2012 (абзац 2 п. 5) года стала вызванная действиями лицензиата угроза ЧС техногенного характера [1].

Новые законодательные документы регламентируют ответственность не только за полеты, совершенные с аннулированным, приостановленным или отсутствующим сертификатом, но даже и с закончившим срок определенного действия. Грубым нарушением лицензионных требований квалифицируется любая деятельность, результатом которой стало

наступление вышеуказанных последствий).

Претерпел изменения и список документов для получения лицензии, его уточнение привело к исключению из обязательного перечня договора страхования ответственности. Заключение такого соглашения ответственности за вред пассажирам и имуществу во время перевозки, ранее был обязательным пунктом для получения лицензии. С принятием нового закона и положений, это требование исключено из необходимых условий лицензированной деятельности по авиаперевозкам.

С вступлением в действие новых положений, стало действовать и еще одно уточнение. Ранее в лицензирующий орган представлялся сертификат эксплуатанта, к которому нужно было прилагать копии сертификаций, но п. 6 Положения о перевозке дает основания получить лицензию на основании сведений о его наличии. Закон о лицензировании (ст. 13, ч. 1, п. 1, 3 и 4), выдвигает практически и универсальные требования для любого вида лицензируемой деятельности.

Теперь проверка сведений в представленных документах лицензирующим органом проводится с помощью межведомственных запросов. Основанием для этого стала насущная необходимость взаимодействия между министерствами и ведомствами, закрепленная в поправках, сделанных законодателями в Законе об организации предоставления государственных и муниципальных услуг [42]. Они были внесены и закреплены в законном порядке и вступили в действие в том же, 2012 году.

Закон о лицензировании действует на основании отсылочных норм, внесенных в Положения 2012 г. Они предусматривают осуществление многих процессов (оформления и переоформления лицензии, выдачи дубликата разрешительного документа, его, приостановление и пр. по общим положениям для всех видов подобной деятельности [52].

ВзК РФ (ст. 61, п. 1) предусматривает возможность выполнения воздушных перевозок пассажиров эксплуатантом или авиационным

предприятием. В соответствующей статье дается определение авиационного предприятия. Это юридическое лицо, у которого может быть переменная организационно – правовая форма и вид собственности, основными целями деятельности которого является воздушная транспортировка за плату пассажиров, грузов, выполнение авиационных работ.

Гречуха В.Н., отмечая в своем исследовании несовершенство воздушного законодательства в этой области, акцентирует внимание на возможности выступать в роли перевозчика воздушным транспортом эксплуатанта или авиационного предприятия, при отсутствии упоминания авиационного предприятия в п. 1 ст. 100 ВЗК РФ [16].

В ст. 6 Общих правил воздушных перевозок пассажиров, есть детальное рассмотрение полномочий перевозчика, согласно которому у него есть право передавать свои обязанности или часть, при заключении соответствующего договора уполномоченному агенту (другому лицу или лицам) [12]. Агент, наделенный полномочиями, назначается перевозчиком, для представления его интересов. Они могут заключаться в продаже услуг авиaperевозки, которые входят в сферу деятельности авиакомпании. В связи с этим, уместно употребление термина «фактический перевозчик», если осуществляется транспортировка пассажиров, который уже используется в сфере морского законодательства в области транспортировки пассажира (КТМ, ст. 173., п. 1). Приведенное положение относится к грузоперевозкам, однако в воздушном транспорте это уместно в пассажироперевозкам, особенно, учитывая, что терминологическое определение закреплено Монреальской конвенцией (ст. 39), принятой международным сообществом в 1999 г. При этом второй стороной такого договора должен выступать пассажир.

Согласно п. 2 ст. 100 ВЗК РФ пассажиром воздушного судна это – физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

Учитывая тот факт, что пассажир – это физическое лицо, можно прийти к выводу о том, что это лицо относится к категории потребителя. Согласно ст. 1 Закона «О защите прав потребителей», потребитель – гражданин, имеющий намерение заказать или приобрести либо заказывающий, приобретающий или использующий товары (работы, услуги) исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности. Поэтому при решении споров между пассажирами и перевозчиком, руководствуются не только воздушным законодательством, но и Законом о защите прав потребителей.

Все граждане государства заинтересованы в реализации и защите собственных законных прав и интересов, и эта защита должна быть обеспечена в различных сферах жизнедеятельности. Особое внимание сейчас привлекает вопрос о перевозке отдельных категорий граждан и наиболее остро этот вопрос заслуживает рассмотрения по отношению к инвалидам.

Людям с ограниченными возможностями представители авиакомпаний нередко указывают на неспособность к самообслуживанию. Основанием для отказа может выступать и отсутствие сопровождающего, которое предусмотрено только для инвалидов определенной степени. В споре сторон могут учитываться факты неспособности предполагаемого пассажира из инвалидной коляски в кресло салона. В качестве аргумента приводятся неспособность восприятия инструкций по безопасности в полете или невозможность, при необходимости, самостоятельно добраться до аварийного выхода.

Пассажир может продемонстрировать способность самостоятельного подъема на инвалидном кресле. Может предъявить соответствующую справку об инвалидности 2 или 3 группы. Может написать письменное заявление, где полностью берет на себя ответственность за свою эвакуацию при наступлении экстренной ситуации [10].

Общие правила (ст. 114) предусматривают обязанность инвалида,

планирующего прибегнуть к услугам перевозчика согласовать перевозку с представителями авиакомпании, или перемещаться в сопровождении другого лица. Однако отказ в перевозке инвалида авиаперевозчиком нередко мотивируется отсутствием соответствующего оборудования. Согласно действующему законодательству (ВзК РФ, ст. 106.1, п. 5) отказ инвалиду в перевозке не допускается, но ответственность за этот шаг отказ не предусматривается. Усовершенствование закона должно быть произведено принятием статьи, предусматривающей правовую ответственность перевозчика за нарушение существующей обязанности.

В связи с этим сегодня существующий пробел в правовом регулировании авиаперевозок компенсируется судебной практикой. Так, например, как указал суд, п. 4 ч. 7 ст. 106.1 ВК РФ в целях обеспечения безопасного перелета малоподвижных пассажиров (в том числе посадки и высадки) предусмотрено наличие конкретного технического средства (оборудования) – амбулаторного автолифта. Его отсутствие является нарушением установленных законодательством правил. Наличие иных средств обеспечения безопасной посадки и высадки пассажиров с ограничением жизнедеятельности отсутствие специально предусмотренного устройства (с конкретными техническими характеристиками) не восполняет, основанием для освобождения от ответственности не является. Таким образом, суд отказал в удовлетворении заявления общества об отмене предписания Ространснадзора.

Важнейшей стороной в деле авиаперевозок граждан заслуженно занимает место перевозки детей. Детей разрешается перевозить не только с сопровождением совершеннолетними гражданами, но и без них. Общие правила перевозок разрешают провозить одному взрослому гражданину одного ребенка младше двух лет и в этом случае перевозка ребенка оплачивается в пределах 10 процентов от стоимости перелета взрослого, но место ребенку не предоставляется.

Сопровождение ребенка взрослыми при авиаперевозках можно не использовать при достижении ребенком возраста 12 лет. На других видах транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный) такую альтернативу ребенок получает уже в возрасте 10 лет и родители или законные представители (опекуны) должны проводить его до указанного в проездных документах места, разместить его личные вещи. В ситуации с авиаперевозкой взрослые могут сопровождать ребенка только до места регистрации, паспортный контроль, досмотр, посадку в самолет ребенок проходит уже один без провожающих родителей или опекунов. Как видим, разница в возрасте всего лишь на два года имеет большую роль в формировании самостоятельных навыков у детей.

Необходимо так же отметить более высокий уровень физических и психологических нагрузок на растущий организм при перевозках авиасообщением по сравнению с другими видами транспорта [5].

В качестве некоего обобщения отметим наличие определенных расхождений правового урегулирования статусного положения авиаперевозчиков. Воздушный Кодекс России в статье 100 определяет в качестве перевозчика только эксплуатанта, хотя им могут быть и авиапредприятия. Так же в трактовке авиаперевозчика наблюдается отсутствие уточняющего фактора что таковым может быть, как юридическое лицо, так и индивидуальный предприниматель. Естественно подобные неточности должны устраняться и в воздушном кодексе страны, и в Общих правилах авиаперевозок граждан и материальных ценностей.

Чтобы прийти к единообразию в терминологии, применяемой в транспортном законодательстве, целесообразно применение термина перевозчик, который принят гражданским кодексом России, отказавшись от термина эксплуатант.

Все условия, которые обязательно должны соблюдаться при заключении договоров по осуществлению перевозок, перечисляются содержанием договора и они же (условия) указывают на наличие конкретных

прав и обязанностей для каждой стороны договора. При заключении договора стороны обязаны их принять и соблюдать.

Есть два способа бронирования пассажиром места в воздушном ТС, которые должны давать гарантию своевременной доставке конкретным маршрутом вместе с багажом. Оба способа бронирования, установлены в Общих правилах авиаперевозок. В первом случае транспортируемый может к услугам перевозчика или его правомочным агентам непосредственно в пунктах продаж, по телефону или по электронной почте. Второй способ предусматривает возможность самостоятельно бронировать места в воздушном судне, отправляющемся в конкретную дату и по оптимальному для него маршруту, прибегая к помощи информационных систем.

Перевозчик при предоставлении услуги по бронированию должен сообщать пассажиру информацию о порядке и условии полетов. Это, в частности, сведения о: расписании движения воздушных судов; наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей; тарифах и условиях их применения; правилах перевозчика; условиях договора воздушной перевозки; условиях обслуживания на борту воздушного судна; типе воздушного судна; перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку; других сопутствующих информационных данных.

Кроме того, перевозчик производит подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения [27].

Так, например, как указал суд, потребитель, обратившийся за приобретением авиабилета и купивший авиабилет в день обращения, обеспечивается местом на воздушном судне (ст. 103 ВЗК РФ). В настоящем случае, при покупке авиабилета с фиксированной датой, бронирование является неотъемлемой частью договора об оказании услуги воздушной перевозки и не может быть расценено как отдельная услуга, поскольку в данном случае не имеет для потребителя потребительской ценности. Действиями по взиманию с потребителя отдельной платы за услуги

бронирования в момент заключения договора перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа обществом нарушена ст. 16 Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей», согласно которой запрещается обуславливать приобретение одних товаров (работ, услуг) обязательным приобретением иных товаров (работ, услуг). Таким образом, суд удовлетворил требования истца о признании незаконными действий ответчика по взиманию оплаты за услугу бронирования при заключении договора перевозки воздушным транспортом, об обязанности прекратить противоправные действия [58].

Со своей стороны, пассажир при бронировании должен сообщать перевозчику необходимую информацию о своих персональных данных, а при наличии багажа – сведения о нем. В случае отказа сообщать указанные данные бронирование не производится.

Выполняя заказ по бронированию пассажирского места и емкостей для пассажира, перевозчик вправе не закреплять за ним конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этой ситуации номер пассажирского места, выделенного пассажиру, указывается только при регистрации пассажира.

При решении вопросов о бронировании пассажирского места и емкости для перевозки пассажира согласовываются вопросы, касающиеся перевозки, во-первых, пассажиров с ребенком до двух лет и ребенка без сопровождения, во-вторых, больного пассажира и пассажира с ограниченными возможностями, в-третьих, пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы, в-четвертых, багажа, не отвечающего установленным требованиям. Если решается вопрос о бронировании места для больного пассажира, то согласовывается возможность перевозки тяжелобольного пассажира, а также больного пассажира на носилках.

Что касается бронирования места для пассажира с ограниченными возможностями, то Общие правила требуют согласования перевозки: пассажира, лишенного слуха, без сопровождения; пассажира, лишенного

зрения, с собакой-поводырем; несопровождаемого пассажира, лишенного слуха и/или зрения, под наблюдением перевозчика; пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании.

Бронирование аннулируется перевозчиком без предупреждения пассажира в случае, если тот не произвел оплату. Кроме того, перевозчик вправе аннулировать бронирование в ситуации, когда пассажир не воспользовался забронированным местом на определенном участке маршрута и не сообщил о намерении продолжить следование по маршруту [59].

Несение авиакомпаниями, осуществляющими деятельность в сфере воздушных перевозок, чревато немалыми финансовыми рисками, и это закономерно побуждает их к поискам способов минимизации полученных издержек. Термин овербукинг в переводе с английского означает продажу большего количества чем мест, имеющихся в наличии. На сегодняшний день – это распространенная практика сверхлимитных продаж. Авиакомпании реализуют в продаже больше авиабилетов, чем представляет собой суммарная вместимость воздушных судов во всех рейсах транспортного перевозчика, предусмотренных его полетным расписанием. Озабоченность предупреждения риска образования пустующих кресел нередко вызывается действиями пассажиров. Они могут отказаться от услуги по перевозке, сдав или обменяв зарезервированный билет. Право на такие действия у них имеется и обеспечивается ВЗК РФ, (ст. 108). Но масштаб таких отказов и обменов нередко вызывает значительные финансовые потери перевозчика. Овербукинг рассчитан и на тех пассажиров, которые попросту не являются к положенному времени отправления по объективным причинам.

Компании, выступающие легализации такой системы продажи, приводят статистические данные, показывающие 10-15% «отказников» в рамках только одного рейса. В числе инициаторов движения – такие мощные

гиганты отрасли, как «Аэрофлот», «Сибирь» (S7), «Ютэйр» [56]. Предварительные подсчеты авиакомпаний показывают, что овербукинг может дать примерно 7% дополнительной выручки, что, в частности, для «Аэрофлота» составляет - \$450-500 млн в год. Использование стратегии для снижения и минимизации рисков в качестве перевозчика не просто оправдано, но и вызвано сложившимся положением.

В принятии такого метода, кроме поддержки отрасли, есть вторая сторона, обладающая законными правами и интересами, и это – граждане-потребители предоставляемых услуг. Развитие ситуации на предполетной регистрации, куда явились все обладатели разных проездных билетов на одно авиакресло, в правовом отношении есть отказ в одностороннем порядке от перевозки, и законный обладатель билета оказывается «лишним» пассажиром.

Противоречие такого положения ГК РФ (ст. 310), в новой редакции от марта 2015 г. предусматривает определенные последствия для нарушителей обязательства. Ранее в ГК допускался односторонний отказ от исполнения, но при условии осуществления обеими сторонами предпринимательской деятельности. Теперь акцентировано двухстороннее выполнение договоренностей с предоставлением другой стороне отступного за невыполненные обязательства. Оправдание относительно новой законодательной конструкции в том, что для предпринимателя отказ от исполнения или изменение условий обязательства бывает эффективнее экономически, чем соблюдение договоренностей. Однако участие потребителя предполагает отношения, в которой он выступает слабой стороной, отсюда и законное право на одностороннее изменение условий или отказ от обязательств, закрепленное в ГК РФ (ст. 310, п. 2, абзац 2). Юридическая практика дает основания для понимания, что рискованности применения овербукинга для перевозчика. Он подвергает необоснованному риску пассажира, поэтому подобная практика не может оставаться для него безнаказанной.

Таким образом, очевидна необходимость исследования правового обоснования отрицательных последствий фактического осуществления овербукинга, а также поиск оптимальной модели взаимодействия пассажиров и перевозчика, реализуемой путем нормативного закрепления конкретных мер ответственности авиакомпаний за неблагоприятные для пассажира последствия овербукинга. В российском законодательстве есть только общие правила, регламентирующие возможность неисполнения обязательств. Для перевозчиков, согласно ГК РФ (ст. 393, 394), они могут быть применимы в виде любого возмещения убытков: например, уплаты неустойки или пресечения аналогичного действия за нарушение негативного обязательства. Но в настоящий момент не предусматривается никаких специальных правовых последствий за отрицательные для пассажиров результаты применения выгодной компании практики овербукинга. Устранение недоразумения возлагается на менеджеров авиакомпаний, самостоятельно решающих в каждом случае, как компенсировать пассажиру причиненные неудобства: они могут выдавать денежную компенсацию, совершать посадку на альтернативный рейс, предоставлять места с более высоким классом обслуживания, давать перелетные ваучеры или делать скидку на следующий авиаперелет. Овербукинг, расцениваемый сегодня, как экономическая стратегия авиакомпании, не имеет законного права на существование и подразумевает неблагоприятные правовые последствия для перевозчиков, его применяющих.

Попытка легализации стратегии на правительственном уровне в феврале 2015 г с была предпринята по инициативе авиакомпаний и преследовала целью смягчение кризиса в отрасли. Лоббирующие структуры внесли на рассмотрение проект внесения поправок в ВЗК РФ. В правовых источниках отмечалось, что успех такой попытки решения вопроса путем введения легализации продаж сверх установленного в наличии количества, изначально успех не мог быть гарантирован. И это объясняется появлением весьма вероятного «негативного социального эффекта» [51]. Минтранс РФ

счел это потенциальной вероятностью развития произвола авиакомпаний, которые на основании закона смогут отказывать пассажирам в оказании услуг.

Кроме того, данный законопроект, находящийся сегодня в стадии обсуждения, противоречит федеральному законодательству, в частности ст. 107 ВЗК РФ, которая предусматривает семь случаев прекращения по инициативе перевозчика рассматриваемого договора. Причем важно понимать, что каждый такой случай имеет в основе невыполнение пассажиром своих обязанностей либо иные причины, связанные с пассажиром и ущемляющие права других лиц. Однако неявка пассажира на авиарейс – это его право, которое не сопровождается нарушением каких-либо норм, а также прав и законных интересов иных лиц, а лишь влечет за собой наличие свободного места в воздушном судне, и притом, необходимо заметить, оплаченного. Соответственно, нет оснований расширять норму ст. 107 ВЗК РФ, вводя в неё в качестве ещё одного основания для отказа в перевозке, по сути, законную реализацию пассажиром своего права.

Бесспорно, что внедрение такой новеллы как овербукинг нуждается в детальной юридической проработке, включая, прежде всего, вопрос ответственности перевозчика, нормы о которой поспособствуют недопущению вышеуказанного произвола, а также различные вариации компенсаций, которые будут зависеть, надо полагать, от стоимости приобретенного билета и дальности полета. В этой связи стоит отметить, что Минтранс РФ, рассматривая данный вопрос, вынес на обсуждение лишь единственный вариант компенсации за отказ в услуге по перевозке – выплату денежной суммы в размере 200 евро, что, очевидно, несопоставимо не со стоимостью авиабилета, не с понесенными пассажиром иными издержками. Явная недоработка вопроса усматривается в безальтернативной форме такой компенсации в отличие, скажем, от западных авиакомпаний, где используется широкий набор инструментов, направленных на устранение неблагоприятных для пассажира последствий овербукинга.

Вероятность такой легализации сверхлимитных продаж возможна только при условии проработки и создания механизмов урегулирования переменных ситуаций, возникающих в разных случаях. Необходимо точное перечисление допустимости реализации овербукинга на определенных рейсах, буквальное обозначение принципов, позволяющих делать выбор пассажиров, которые потенциально могут остаться «лишними». Оправданность такого правового новшества представляется сомнительной, при учете бесконечного разнообразия авиакомпаний и совершаемых ими рейсов. Если произойдет правовое закрепление порядка совершения действий авиакомпанией, не исполнившей свою основную обязанность по заключенному договору и не предоставивших своевременно пассажиру место на ТС, то в нем должно быть закреплено только то, что авиакомпания сможет предложить ущемленному в своих интересах пассажиру, не нарушая при этом его законных прав.

Приоритетным вариантом может быть предоставление в полете более высокого класса обслуживания (если есть свободные места на воздушном судне), без доплаты разницы в стоимости авиабилетов. Если мест нет и в повышенном классе обслуживания, готовым на ожидание пассажирам, билет должен переоформляться перевозчиком на ближайший авиарейс в требуемом направлении. Для этого может быть задействована другая авиакомпания, и если билеты дороже, то разница возлагается на перевозчика, а не на пассажира. Предложенная новация должна быть конструкцией, позволяющей прекращение обязательств, но не прерывающей правовой двухсторонней связи. Это должно происходить посредством появления нового обязательства, которое заменит ранее оформленное [24].

Проведение юридических параллелей возможно и в случаях между отказом в месте и задержкой рейса. Ущемленному в правах пассажиру компания может предоставить место в гостинице для ожидания или полноценное горячее питание.

Легальное закрепление такой обязанности авиакомпании возможно

путем изменения п. 99 ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», посвященного последствиям задержки или отмены рейсов, который будет звучать следующим образом: «При перерыве в перевозке по вине перевозчика или замене рейса по инициативе перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги...». Если замена рейса не вынужденная, а вызванная рисковой деятельностью перевозчика, который вынуждает клиента садиться на другой, более поздний или менее удобный, и вовсе не по своей инициативе, справедливым можно считать требования к повышению качества услуг в вышеназванных ФАП. Например, увеличить до 4-х количество предоставляемых бесплатно звонков по телефону и сообщений по электронной почте, невзирая на продолжительность вынужденного ожидания.

Лишний пассажир должен быть обеспечен горячим питанием в течение 3-х часов в дневное время и 5-ти - в ночное время, без оглядки на продолжительность ожидания искусственной замены - следующего рейса. Оправданность подобных действий авиакомпании в финансовом плане тем более очевидна, что количество пострадавших пассажиров, может быть незначительным – до 10-ти человек. Но если речь идет о задержке рейса по техническим причинам, в обязанности перевозчика входит предоставление услуг всем пассажирам воздушного судна. Очевидным представляется и нормативное определение действий авиакомпании при условии отказа пассажира от полета следующим рейсом. В этой ситуации, должен существовать альтернативный вариант, и желательно не один – так называемый, иной вид компенсации, но не расплывчато-неопределенный, а конкретный список возможностей реализации. Это может быть начисление

бонусных миль, вручение полетного ваучера, с правом осуществления будущего перелета именно рейсом именно этой авиакомпании на льготных условиях или бесплатно, выплата денежной компенсации. Последняя форма мотивируется фактом одностороннего отказа ответственного за выполнения договора воздушной перевозки.

Если ущемленное в своих правах лицо отказывается от ожидания следующего рейса, должно быть закрепление норм, действий авиакомпании, с точной формулировкой. В ней нужно указать формирование конструкции отступного, закрепить обязанность перевозчика по выплате денежной компенсации не только в размере стоимости авиабилета. Определяющим факторов дополнительных процентов от стоимости может стать дальность расстояния. Предполагается, что существование правовых норм, содержащих обязанность перевозчика нести определенные расходы, в случае невыполнения условий соглашения, приведет к уменьшению доли сверхлимитных продаж для возмещения потенциальных убытков. Пассажир может отказаться от предлагаемой компенсации в любой форме и у него есть право решать вопрос о причинении морального вреда в судебном порядке.

Нормативное закрепление ответственности за неблагоприятные для пассажиров последствия сверхлимитных продаж обеспечит названные права и гарантии; узаконивание же имеет опасность «развязывания рук» авиакомпаний в максимизации прибыли подобными методами. Более того, рассматриваемые сверхпродажи являются заведомо недобросовестными, если следовать толкованию, данному Пленумом ВС РФ № 25 [37]: «оценивая действия сторон как добросовестные или недобросовестные, следует исходить из поведения, ожидаемого от любого участника гражданского оборота, учитывающего права и законные интересы другой стороны, содействующего ей, в том числе в получении необходимой информации». Без всякого сомнения, от перевозчика пассажир ожидает выполнения его основной обязанности, а потому подобный отказ в предоставлении места на воздушном судне будет противоречить не чему иному, как основным

началам гражданского законодательства.

Авиакомпании, работающие в гражданской авиации, практикуют экономическую стратегию овербукинга, сознательно рискуя, чтобы минимизировать потенциальные финансовые потери. Они неминуемо возникают при неявках или отказов пассажиров, у которых есть на это законное право и множество объективных причин различного характера. Компенсация таких потерь осуществляется применением удачного сочетания системы штрафов, налагаемых на пассажиров в зависимости от времени уведомления об отказе, закрепленной в ВЗК РФ (ст. 108), со сверхлимитными продажами. Легализация практики овербукинга восполнит потери перевозчика, но на сегодняшний день она невозможна. Только после того, как будет произведено нормативное закрепление всех мер ответственности за неблагоприятные правовые последствия, она может стать законной. Пока, без соответствующего обоснования, легализация стратегии вызовет массовую реализацию действий авиакомпаний, составляющих потенциальное нарушение прав пассажиров, а не экономический способ минимизации финансового ущерба.

Наличие сверхлимитных продаж *de jure* до внесения поправок в законодательство, невозможно. Это вызовет произвол со стороны перевозчиков, разных по объему и структуре. Однако *de facto* овербукинг существует и даже признается, пока не вступает в противоречия с законными правами и интересами других лиц. Это зафиксировано в ГК РФ (ст. 1, п. 4). В ней прямо указывается на невозможность извлечения преимуществ, при совершении незаконных или недобросовестных действий, однако каждая компания по-прежнему индивидуально решает вопрос о своей репутации. Введение правовой ответственности перевозчиков, в виде санкций, финансово ощутимых, для авиакомпаний за неблагоприятные последствия овербукинга нуждается в законодательном закреплении, чтобы защита прав потребителей была полноценной.

3. Ответственность сторон по договору перевозки пассажиров воздушным транспортом

3.1 Гражданско-правовая ответственность перевозчика и пассажира

Важное место в регулировании перевозки пассажира воздушным транспортом занимает ответственность перевозчика. Источниками, устанавливающими такую ответственность, являются конвенции и соглашения, среди которых особенно стоит отметить Монреальскую конвенцию 1999 г. и Варшавскую конвенцию 1929 г.

Принято полагать, что гражданско-правовая ответственность при перевозках наступает только при наличии определенных оснований и условий. Необходимо заметить, что в литературе не всегда проводится четкая грань между этими понятиями. На это обстоятельство обращает внимание В.Н. Гречуха. Он отмечает, что М.Н. Малеин к основанию гражданско-правовой ответственности относит правонарушение, а к условиям – состав гражданского правонарушения, включающего в себя следующие элементы: противоправность поведения, наличие вреда, причинная связь между противоправным поведением и возникающим вредом и вина причинителя вреда [29].

Как отмечает В.Н. Гречуха, категории «основания» и «условия» ответственности имеют свое содержание и отличительные характеристики, в большинстве своем, ученые склоняются к мнению о том, что условия юридической ответственности включают указанные выше четыре элемента, к числу сторонников этой позиции относится и В.Н. Гречуха [16]. На основании проведенного исследования, он приходит к выводу, что основания гражданско-правовой ответственности – это указанные в ГК РФ, транспортными уставами и кодексами, а также договором сторон деяния, определенные как правонарушения, влекущие ответственность.

Что касается условий ответственности, то они включают: противоправное поведение, наличие вреда, причинная связь между

противоправным поведением и наличием вреда и вина.

Последний элемент вызывает споры. Большинство юристов не подвергают сомнению положение согласно которому принцип вины относится к неперемным условиям ответственности перевозчика, так как основания ответственности строятся на вине. Однако, существует и другая точка зрения. По мнению В.В. Витрянского, определенные в транспортных уставах и кодексах обстоятельства, которые освобождают перевозчика от ответственности свидетельствуют об ответственности без вины [7]. Несмотря на то, что автор указывает данные обстоятельства при перевозке грузов, вполне логично применить их и к перевозке пассажиров, ведь перевозка пассажиров наравне с перевозкой грузов также является предпринимательской деятельностью. Дело в том, что согласно п. 3 ст. 401 ГК РФ, ответственность без вины при осуществлении предпринимательской деятельности наступает, если лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство, не докажет, что ненадлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, т.е. чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств.

Следует заметить, что позиция В.В. Витрянского находит свое подтверждение и в уже названных международных конвенциях. Так в Монреальском протоколе № 4 об изменении Варшавской конвенции 1929 г. предусмотрена ответственность воздушного перевозчика независимо от его вины [7]. Согласно Протоколу, ответственность наступает только в случае, если докажет, что уничтожение, утрата или повреждение груза произошли в результате присущего грузу дефекта, качества или порока, неправильной упаковки.

Обращаясь к Монреальской конвенции 1999 года, необходимо заметить, что в ней зафиксировано такое основание ответственности перевозчика, как ущерб, причиненный в результате смерти пассажира или нанесения ему телесных повреждений. Это является одним из видов ответственности. Следует отметить, что ответственность наступает только

при условии, что происшествие, которое явилось причиной смерти или повреждения, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке пассажира. Порядок выплаты страхового возмещения и особенности компенсации морального вреда вследствие авиакатастроф будут рассмотрены далее в рамках отдельного параграфа.

Еще один вид ответственности перевозчика это – ответственность перевозчика в связи с ущербом, причиненным несвоевременной доставкой пассажира в пункт назначения. Данный вид нарушения обязательства перевозчика и ответственность за него закреплены только на воздушном транспорте. Кроме того, в Конвенции предусмотрена специальная статья «Задержка», в соответствии с которой перевозчик несет ответственность за вред, происшедший вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров. Однако перевозчик не несет ответственности за вред, причиненный вследствие задержки, если он докажет, что им и его служащими и агентами приняты все возможные разумно необходимые меры к тому, чтобы избежать вреда, или что было невозможно принять такие меры.

Общими правилами воздушных перевозок пассажиров установлены следующие услуги, оказываемые пассажирам при задержке рейса: предоставление комнат матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет; два телефонных звонка или два сообщения по электронной почте при ожидании отправления рейса более двух часов; обеспечение прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов; обеспечение горячим питанием при ожидании отправления рейса более четырех часов и далее каждые шесть часов – в дневное время и каждые восемь часов – в ночное время; размещение в гостинице при ожидании отправления рейса более восьми часов – в дневное время и более шести часов – в ночное время; доставка транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно в тех случаях, когда гостиница предоставляется без взимания дополнительной платы; организация хранения багажа.

Данные услуги предоставляются пассажирам без взимания

дополнительной платы. Время ожидания отправления рейса начинается со времени отправления рейса, указанного в билете [17].

Тем не менее зачастую авиакомпании уклоняются от исполнения своих законных обязательств.

Так, предметом судебного разбирательства по иску Смирнова А.Н. к ОАО «Авиакомпания «Сибирь», получившего широкое освещение в СМИ, стало недобросовестное исполнение перевозчиком обязательств в случае задержки рейса. В конце декабря 2011 г. истец воспользовался услугами ответчика по перевозке по маршруту Челябинск – Москва – Санкт-Петербург. Рейс Москва – Санкт-Петербург был задержан по причине сильного снегопада, и гражданину Смирнову А.Н. пришлось провести в аэропорту 39 часов. Услуг по размещению в гостинице и питанию на период задержки рейса авиакомпания истцу не предоставила. В результате судебного разбирательства Metallургическим районным судом г. Челябинска иск гражданина Смирнова А.Н. был удовлетворен частично, и в его пользу было взыскано 3000 рублей в счет компенсации морального вреда. Челябинским областным судом данное решение было оставлено без изменения [46].

Несмотря на небольшую денежную компенсацию, данное дело имеет большое значение, так как гражданину удалось создать положительную судебную практику решения подобных дел. Сейчас суммы компенсаций морального вреда по схожим обстоятельствам составляют гораздо большие суммы.

Так, 10.07.2013 Московским городским судом было оставлено без изменения решение Тимирязевского районного суда г. Москвы от 25.12.2012 о взыскании с ОАО «Аэрофлот» в пользу истца компенсации морального вреда в размере 20000 рублей [4].

Таким образом, получить от авиакомпании компенсацию в случае задержки рейса и непредоставления положенных по закону услуг вполне реально. Для этого необходимо обратиться в аэропорту к представителю авиакомпании (сотруднику аэропорта на стойке информации) и получить

документ, подтверждающий задержку рейса (как правило, ставится отметка о задержке рейса на маршрутной квитанции или посадочном талоне); собрать все чеки, подтверждающие понесенные расходы по причине задержки рейса; по прибытии в пункт назначения направить в адрес авиакомпании претензию с требованием компенсировать моральный вред. В случае отказа авиакомпании в добровольном порядке удовлетворить требования необходимо обратиться в суд.

Следующим видом ответственности перевозчика по договору перевозки пассажира, а также его багажа, воздушным транспортом является несохранность багажа. Основанием ответственности при перевозке багажа является его уничтожение, утеря или повреждение. Это закреплено практически во всех международных договорах, регулирующих перевозку пассажиров и багажа. «Повреждение (порча)» означает несоответствие качества прибывшего груза или багажа принятому к перевозке и, как правило, совпадает во всех правовых системах [31].

В некоторых международных транспортных документах выделяется такое основание ответственности перевозчика, как просрочка доставки багажа. В частности, данное основание закреплено в ст. 19 Монреальской конвенции 1999 г. При этом там же указаны санкции за нарушение этого обязательства.

В соответствии с законодательством Российской Федерации на основании ст. 118 ВЗК РФ перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, а также за сохранность находящихся при пассажире вещей. Перевозчик несет ответственность, если не докажет:

– что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять;

– что утрата, повреждение, порча багажа не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или

произошли не во время воздушной перевозки;

– что утрата, недостача, порча вещей, находящихся при пассажире, произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

В соответствии с Общими правилами воздушных перевозок, если перевозчик не выдал пассажиру зарегистрированный багаж в аэропорту, до которого должен быть доставлен багаж согласно договору воздушной перевозки, то по письменному заявлению пассажира, оформленному на основании перевозочного документа, перевозчик обеспечивает необходимые меры к розыску зарегистрированного багажа. Перевозчик обеспечивает розыск багажа немедленно по предъявлении пассажиром заявления о неполучении багажа.

Если зарегистрированный багаж найден, то перевозчик обеспечивает уведомление владельца зарегистрированного багажа и его доставку в аэропорт (пункт), указанный пассажиром, и по просьбе пассажира по указанному им адресу без взимания дополнительной платы.

Если зарегистрированный багаж не найден в течение 21 дня со дня предъявления заявления о неполучении багажа, пассажир вправе требовать возмещения вреда, причиненного утратой зарегистрированного багажа.

Размер суммы, подлежащей возмещению, зависит от того, была ли объявлена пассажиром ценность багажа или нет.

В соответствии со ст. 119 ВЗК РФ перевозчик несет ответственность в следующем размере:

– за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа с объявленной ценностью взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки;

– за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза,

принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более 600 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 11000 рублей [55].

Помимо стоимости утраченного багажа, пассажир вправе требовать от перевозчика возмещения морального вреда.

Вопрос компенсации морального вреда на практике хорошо продемонстрирован в Апелляционном определении Верховного суда Республики Башкортостан от 07.10.2014 г., ответчиком по которому выступало ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии» [3].

В обоснование апелляционной жалобы представитель авиакомпании указал, что удовлетворение требований истца о компенсации морального вреда противоречит нормам действующего законодательства, так как истец должен доказать не только наличие факта причинения морального вреда, но и его размер.

Суд признал данные доводы представителя авиакомпании несостоятельными.

Согласно ст. 15 Закона о защите прав потребителей моральный вред, причиненный потребителю вследствие нарушения исполнителем прав потребителя, предусмотренных законами и правовыми актами Российской Федерации, регулирующими отношения в области защиты прав потребителей, подлежит компенсации причинителем вреда при наличии его вины. Размер компенсации морального вреда определяется судом и не зависит от размера возмещения имущественного вреда. Компенсация морального вреда осуществляется независимо от возмещения имущественного вреда и понесенных потребителем убытков.

В соответствии с пунктом 45 Постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28 июня 2012 года № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» [38] при решении

судом вопроса о компенсации потребителю морального вреда достаточным условием для удовлетворения иска является установленный факт нарушения прав потребителя.

То есть потеря ответчиком багажа свидетельствует о ненадлежащем выполнении договора перевозки и, как следствие, о нарушении прав истца как потребителя.

Таким образом, в случае потери, повреждения багажа перевозчиком пассажиру в первую очередь необходимо обратиться в службу поиска багажа в аэропорту либо к представителю авиакомпании с письменным заявлением о пропаже/повреждении багажа, а также составить коммерческий акт с указанием всех особенностей утраченных/поврежденных вещей. В случае, если по истечении 21 дня с момента обращения к представителям авиакомпании багаж не будет найден, в адрес авиакомпании необходимо направить претензию с требованием возместить причиненный ущерб. Претензию необходимо отправить почтовым отправлением с уведомлением о вручении. В случае отказа перевозчика возместить стоимость утраченного багажа в добровольном порядке необходимо обратиться в суд.

Представляется, что теперь после присоединения Российской Федерации к Монреальской конвенции возникнет необходимость в приведении воздушного законодательства РФ в соответствие с нормами конвенции, внесения в законодательство ряда изменений и дополнений.

Необходимо отметить, что для пассажиров, пользующихся услугами авиаперевозчиков и вступающих с ними в правовые отношения, существуют не только права, но и обязанности, несоблюдение которых влечет за собой ответственность, предусмотренную как законодательством Российской Федерации, так и международными правовыми актами. К сожалению, из-за ряда обстоятельств, в том числе и по причине низкой юридической грамотности, пассажиры авиатранспорта часто не знают или не берут во внимание фактор собственной ответственности за несоблюдение существующих требований. В связи с этим нарушения правил авиаперевозок

со стороны пассажиров наблюдается довольно часто. Самыми распространенными среди них являются:

- нахождение на борту самолета в нетрезвом состоянии;
- попытки провоза жидкостей и других запрещенных веществ и предметов;
- курение на борту самолета;
- отказ оплачивать сверхнормативный груз и др.

Но самым опасным из них продолжает оставаться «... нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна распоряжений командира воздушного судна».

Несмотря на значительное количество инцидентов, на сегодняшний день в России к подобным нарушителям применяют лишь общие статьи уголовного и административного кодексов; специальная ответственность за такие правонарушения не предусмотрена. На земле подобных авиапассажиров могут привлечь к ответственности лишь по нескольким статьям:

- нарушение правил поведения граждан на воздушном транспорте – «невыполнение лицами, находящимися на воздушном судне, законных распоряжений командира воздушного судна»;
- мелкое хулиганство;
- появление в общественных местах в состоянии опьянения;
- покушение на захват воздушного судна;
- умышленное причинение легкого вреда здоровью.

Российское законодательство очень лояльно по отношению к авиапассажирам-нарушителям, большинству из которых удается либо уйти от ответственности, либо отделаться мелкими штрафами [10].

Долгое время действовавшее законодательство отставало от тех вызовов, которые бросали обществу авиадебоширы и хулиганы. Ситуация

начала меняться, когда депутатами Государственной Думы были представлены несколько предложений по внесению в Уголовный Кодекс Российской Федерации и в Кодекс РФ об административных правонарушениях изменений, «позволяющих в качестве хулиганских действий квалифицировать грубое нарушение общественного порядка, совершенное на железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте, создающее угрозу безопасности движения транспортного средства либо угрозу жизни и (или) здоровью людей». Данные предложения аргументировались тем, что подобные нововведения расширят возможности авиаперевозчиков и экипажей оградить как себя, так и законопослушных граждан от агрессивного поведения правонарушителей. Планировалось, что грубо и/или систематически нарушающие закон авиапассажиры могут быть внесены в «черные списки» Росавиации, что ограничит их в правах пользования услугами авиаперевозчиков на срок до пяти лет; предусматриваются и другие виды наказания (изначально в Государственной Думе находилось два законопроекта № 337808-6 и № 544892-5, предусматривающие внесение изменений в Воздушный, Уголовный, Гражданский и Кодекс об административных правонарушениях; данные изменения были призваны ужесточить ответственность за дебоши на воздушных судах).

В итоге, 3 апреля 2017 г. Федеральным законом № 60-ФЗ в Уголовный кодекс были внесены соответствующие изменения. Во-первых, ч. 1 ст. 213 «Хулиганство» была дополнена п. «в»: «на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования». Во-вторых, в УК РФ была внесена новая статья 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Подводя итог, необходимо отметить, что принятие законодателем новой уголовно-правовой нормы является своевременным и обоснованным шагом, который направлен на предупреждение совершения противоправных

действий на борту воздушного транспорта и повышение уровня безопасности в сфере эксплуатации воздушного транспорта.

Необходимо обязательно информировать всех настоящих и потенциальных авиапассажиров, вне зависимости от их чинов и рангов, что распоряжения командира воздушного судна являются обязательными к исполнению.

Командир воздушного судна имеет право в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право «применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам» [19, с.127].

Подобные меры, базирующиеся на усовершенствованном воздушном законодательстве, позволят эффективно бороться с проявлениями правонарушений со стороны авиапассажиров и тем самым обезопасить пребывание на борту воздушного судна законопослушных граждан, что благоприятно отразится на общей деятельности авиаперевозчиков.

3.2 Особенности выплаты страхового возмещения и компенсации морального вреда

Использование воздушного транспорта, как и любого другого вида транспорта, связано с реальной опасностью наступления неблагоприятных обстоятельств для его участников – как перевозчика, так и пассажира.

Традиционно кредитором в страховом обязательстве является

страхователь, а исполнение обязательства должно проводиться в пользу выгодоприобретателей – пассажиров-потерпевших. Таким образом, договор обязательного страхования пассажиров заключается в пользу неограниченного круга потенциальных потерпевших – перевозимых пассажиров, которым может быть причинен вред при перевозке. Необходимо иметь в виду, что страховую премию в отношении по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами выплачивает страхователь.

В отличие от этого, по ранее действовавшему законодательству, регламентирующему отношения по обязательному личному страхованию пассажиров, обязанность по оплате страховой премии закреплялась за выгодоприобретателем, которым выступал пассажир. В частности, согласно абз. 2 п. 3 Указа Президента РФ № 750 сумма страхового взноса включалась в стоимость проездного документа (путевки) и взималась с пассажира (туриста, экскурсанта) при продаже проездного документа (путевки).

В правовых отношениях обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажиром при наступлении страхового случая пассажир-потерпевший вправе предъявить непосредственно страховщику требование о возмещении причиненного вреда.

Однако если потерпевший не желает этого, он может предъявить требование о возмещении вреда непосредственно к причинителю вреда, в данном случае к перевозчику, так как причинитель вреда продолжает оставаться субъектом деликтного отношения и главным ответственным за причинение вреда лицом, к которому и адресуется требование о его возмещении [21].

Исчерпывающий перечень документов, представляемых в страховую компанию при наступлении страхового случая установлен Постановлением Правительства РФ от 22 декабря 2012 г. № 1378 «Об утверждении Правил оформления документов для получения страхового возмещения и предварительной выплаты по договору обязательного страхования

гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу пассажиров» [43].

После получения заявления и всех необходимых документов страховщик принимает решение о страховой выплате и выплачивает необходимые денежные средства выгодоприобретателю в срок, не превышающий 30 календарных дней с момента получения страховщиком всех документов. В этот же срок должно быть принято решение об отказе в страховой выплате с направлением выгодоприобретателю мотивированного отказа в том случае, если страховщик установит основания к отказу в страховой выплате.

Страховое возмещение (страховую выплату) в обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика можно определить как денежную сумму, которую страховщик обязан выплатить потерпевшему пассажиру или иному выгодоприобретателю в случае причинения вреда жизни, здоровью или имуществу пассажира.

Порядок определения размера страхового возмещения дифференцируется в зависимости от вида причиненного вреда и страхового риска:

– при причинении потерпевшему имущественного ущерба страховое возмещение равно 600 руб. за 1 кг веса багажа и 11000 руб. за иное имущество одного пассажира (вещи, находящиеся при пассажире, так называемая ручная кладь), если не будет доказано, что вред причинен в большем размере.

– при причинении вреда жизни потерпевшего страховое возмещение составляет 2025000 руб.;

– при причинении вреда здоровью потерпевшего страховое возмещение рассчитывается исходя из страховой суммы, указанной по соответствующему риску в договоре обязательного страхования на одного потерпевшего.

Как установлено п. 1 ст. 1064 ГК РФ, вред, причиненный личности или

имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Поэтому в случае недостаточности размера компенсации, выплачиваемой выгодоприобретателю, установленного п. 5 ст. 26 и п. 1 ст. 16 Федерального закона № 67-ФЗ, подлежащий возмещению вред сверх выплаченной компенсации, рассчитывается по правилам гл. 59 ГК РФ.

Таким образом, оценивая институт обязательного страхования пассажиров, следует констатировать, что в своей основе он отвечает целям защиты имущественных интересов физических и юридических лиц при наступлении страховых случаев.

Можно отметить, что законодательство об обязательном страховании пассажиров содержит единые условия возмещения причиненного вреда за счет обязательного страхования, а также устанавливает одинаковую процедуру получения потерпевшими возмещения вреда независимо от вида транспортного средства. Вместе с тем страховое законодательство в рассматриваемой сфере, безусловно, требует дальнейшего совершенствования.

Национальное воздушное право Российской Федерации представлено ВЗК РФ, который в ч. 1 ст. 116 устанавливает, что «...перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также договором воздушной перевозки пассажира» [8].

Так, например, родственникам погибших 31 октября 2015 г. в результате авиакатастрофы над Синаем 217 пассажиров было выплачено более 400 млн. рублей, при этом в мировые соглашения, являющиеся основой указанных выплат, включались также «...компенсации морального вреда, возмещение затрат на погребение, утраченного багажа и личных вещей, в некоторых случаях – расходов на санаторно-курортное лечение,

международную мобильную связь, а также компенсации в связи со смертью кормильца» [20, с.243].

Таким образом, компенсация морального вреда, причиненного авиакатастрофой, имеет определенные особенности, ключевой из которой является соотношение гражданского и воздушного права, а также соотношение национального и международного права. При этом положения Монреальской конвенции имеют очевидное преимущество по сравнению с положениями Варшавской конвенции и ВЗК РФ. Положения Монреальской конвенции, как отмечает И.В. Смагина, «обеспечивают твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда» [53, с. 9], поэтому не вызывает сомнения тот факт, что ратификация указанного документа Российской Федерацией – положительный момент в развитии правового регулирования перевозки пассажиров воздушным транспортом.

Заключение

Написание выпускной квалификационной работы позволяет сделать определенные теоретические выводы относительно договора перевозки пассажира воздушным транспортом.

Договор перевозки занимает центральное место в системе транспортных договоров. Договор перевозки пассажиров воздушным транспортом относится к системе договоров, которые формируются в рамках главы 40 ГК РФ «Перевозка», которые дифференцируются на две группы: договоры, направленные на выполнение услуг по перевозке; договоры, направленные на организацию перевозок. Рассматриваемый договор относится к первой группе.

Правовая природа договора воздушной перевозки пассажиров характеризует договор как возмездный, реальный, двусторонний. Договор воздушной перевозки пассажиров и багажа, как и другие подобные договоры о перевозке, принято относить к транспортным договорам, в основе которых лежит транспортный процесс, предполагающий перемещение пассажира или груза из одной точки в другую.

В работе также отмечается, что договор воздушной перевозки пассажира фактически выступает основанием для формирования системы гражданско-правовых отношений в процессе авиаперевозки пассажиров. ГК РФ содержит нормы о договоре перевозки пассажира, который в действительности также охватывает договор воздушной перевозки пассажиров, который тем самым выступает частным случаем договора перевозки пассажира.

Воздушные перевозки пассажиров имеют сложную правовую структуру, а также сложный механизм осуществления прав и обязанностей субъектами правоотношений по договору перевозки пассажиров воздушным транспортом. В основе всех правоотношений, связанных с перевозкой пассажиров воздушным транспортом лежат Конституция РФ, ВЗК РФ, ГК

РФ, Закон о защите прав потребителей, ряд подзаконных актов, а также международные акты, среди которых отдельно следует отметить Монреальскую конвенцию о международных воздушных перевозках, заложившую новый уровень прав пассажиров и компенсаций за их нарушение.

Перевозка осуществляется на основании договора. Договорные начала перевозки возникают при наличии потребности в перемещении с использованием транспорта материальных объектов в обусловленное место и воли сторон в реализации такой потребности. Потребность в услуге по перевозке, исходя из своих возможностей, определяет пассажир, грузоотправитель. Категория же воли распространяется как на одну сторону перевозочных отношений – пассажира, так и на другую – перевозчика.

Отношения, складывающиеся между сторонами договора, относятся к разряду эквивалентно-возмездных – за оказанную перевозчиком услугу пассажир выплачивает вознаграждение, следовательно, перевозка характеризуется как возмездная услуга.

По объекту гражданских прав, выступающих в качестве предмета договора, договор воздушной перевозки пассажиров необходимо признать неимущественным договором. Характер отношений между перевозчиком и пассажиром определяет коммерческий характер рассматриваемого гражданско-правового договора. Договор воздушной перевозки пассажиров, безусловно, является договором присоединения.

Сторонами договора перевозки пассажиров воздушным транспортом являются воздушный перевозчик (эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки и имеющий лицензию на осуществление подлежащего лицензированию в соответствии с российским законодательством вида деятельности в области авиации) и пассажир (физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор фрахтования воздушного судна). Одной из особенностей эксплуатанта является обязательное наличие

сертификата и лицензии на осуществление этой деятельности.

При исследовании прав и обязанностей сторон было уделено внимание проблеме сверхлимитных продаж билетов и сделан вывод, что во избежание произвола со стороны перевозчиков наличие сверхлимитных продаж *de jure* обосновательно, однако *de facto* овербукинг существовать может в той мере, в какой это не нарушает прав законных интересов других лиц и не так давно введенного п. 4 ст. 1 ГК РФ: «никто не вправе извлекать преимущество из своего незаконного или недобросовестного поведения»; на этом основании каждая компания для себя будет решать вопрос о риске своей репутации. Напротив, ответственность перевозчиков в виде ощутимых санкций именно за неблагоприятные последствия практики овербукинга узаконить необходимо в целях полноценной защиты прав потребителей.

Исследование проблемы определения применимого права к договорам международной перевозки пассажиров воздушным транспортом посредством анализа судебной практики по спорам из договоров международной воздушной перевозки привело к выводу о рассогласованности подходов судов к решению вопросов применимого права в фактически тождественных ситуациях. Во многих случаях за основу при вынесении решений берутся судебные акты, уже содержащие ошибки. В результате ошибочные решения множатся, на их основе возникает устойчивая судебная практика, изменить которую стороны судебных процессов (их представители) зачастую не в состоянии. Что, безусловно, требует скорейшего устранения.

Исследование ответственности перевозчика показало, что последний несет материальную ответственность за задержку рейса, недоставку или несохранность багажа. Помимо стоимости утраченного багажа, пассажир вправе требовать от перевозчика возмещения морального вреда.

Исследование ответственности пассажира показало, что законодательствами других стран за одни и те же виды правонарушений практикуется более строгая, чем в России, ответственность пассажира. Ситуация начала меняться, когда депутатами Государственной Думы были

представлены несколько предложений по внесению в УК РФ и в КоАП РФ изменений. В итоге, 3 апреля 2017 г. в УК РФ были внесены важные изменения. Во-первых, ч. 1 ст. 213 «Хулиганство» была дополнена п. «в»: «на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования». Во-вторых, в УК РФ была внесена новая статья 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств».

Принятие законодателем новой уголовно-правовой нормы является своевременным и обоснованным шагом, который направлен на предупреждение совершения противоправных действий на борту воздушного транспорта и повышение уровня безопасности в сфере эксплуатации воздушного транспорта.

Исследование института обязательного страхования пассажиров показало, что в своей основе данный институт отвечает целям защиты имущественных интересов физических и юридических лиц при наступлении страховых случаев. Можно отметить, что законодательство об обязательном страховании пассажиров содержит единые условия возмещения причиненного вреда за счет обязательного страхования, а также устанавливает одинаковую процедуру получения потерпевшими возмещения вреда независимо от вида транспортного средства. Вместе с тем страховое законодательство в рассматриваемой сфере, безусловно, требует дальнейшего совершенствования.

ВзК РФ конкретизирует положения гражданского законодательства относительно возмещения вреда, причиненного жизни и здоровью гражданина, применительно к авиапроисшествиям, к которым относятся и авиакатастрофы, устанавливая условия и пределы возмещения такого вреда. Компенсация морального вреда как таковая не упоминается законодателем в ВзК РФ, однако его положения учитываются правоприменителем при решении вопросов о компенсации морального вреда, причиненного авиакатастрофой (круг лиц и т.д.).

Компенсация морального вреда, причиненного авиакатастрофой, имеет определенные особенности, ключевой из которой является соотношение гражданского и воздушного права, а также соотношение национального и международного права. При этом положения Монреальской конвенции имеют очевидное преимущество по сравнению с положениями Варшавской конвенции и ВЗК РФ. Положения Монреальской конвенции обеспечивают твердые правовые гарантии и адекватный уровень возмещения вреда, поэтому не вызывает сомнения тот факт, что ратификация указанного документа Российской Федерацией – положительный момент в развитии правового регулирования перевозки пассажиров воздушным транспортом.

Помимо выводов, сделанных в рамках настоящей работы, был выявлен ряд проблем, по итогам которых были сформулированы предложения по совершенствованию законодательства в рассматриваемой сфере.

1. Следуя идее унификации транспортного законодательства в ВЗК РФ необходимо использовать принятую в ГК РФ термин «перевозчик» и отказаться от понятия «эксплуатант».

2. Закрепленное в ст. 100 ВЗК РФ определение понятия «перевозчик» необходимо дополнить указанием на то, что это эксплуатант, являющийся юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем.

3. В правовом регулировании статуса воздушного перевозчика допущены неточности. В ст. 100 ВЗК РФ не указано, что им может быть не только эксплуатант, но и авиационное предприятие, осуществляющее перевозки. Кроме того, в определении воздушного перевозчика отсутствует указание на то, что им является юридическое лицо или индивидуальный предприниматель. Представляется, что эти пробелы должны быть устранены, как в ВЗК РФ, так и в Общих правилах воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

4. В случае сверхлимитной продажи билетов на авиарейс и последовавшим за этим непредоставлением места пассажиру предлагается

закрепить обязанность перевозчика предоставить «лишнему» пассажиру горячее питание, а при необходимости и номер в гостинице. Легальное закрепление такой обязанности авиакомпания возможно путем изменения п. 99 ФАП «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», посвященного последствиям задержки или отмены рейсов, который будет звучать следующим образом: «При перерыве в перевозке по вине перевозчика или замене рейса по инициативе перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса вследствие неблагоприятных метеорологических условий, по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах следующие услуги...».

Список используемых источников

1. Аксаментов О.И. Об ответственности воздушного перевозчика в связи с присоединением Российской Федерации к Монреальской конвенции 1999 года // Транспортное право. 2018. № 3. С. 13-16.
2. Алферова О.С. Комментарий к новым Федеральным авиационным правилам: общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей (постатейный). М. : ГроссМедиа, 2017. 192 с.
3. Апелляционное определение Верховного суда Республики Башкортостан от 07.10.2017 г. по делу № 33-14005/2017 [Электронный ресурс]. URL: <https://sudact.ru/regular> (дата обращения: 29.12.2019).
4. Апелляционное определение Московского городского суда от 30.06.2017 г. по делу N 33-25056/2017 [Электронный ресурс]. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo> (дата обращения: 16.01.2020).
5. Боев А.А. Особенности компенсации морального вреда после авиакатастроф // Научный форум: Юриспруденция, история, социология, политология и философия. Сборник статей по материалам III международной заочной научно-практической конференции. 2017. С. 52-57.
6. Брагинский М.И. Договорное право: договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. : Статут, 2017. 910 с.
7. Витрянский В.В. Система гражданско-правовых договоров в условиях реформирования гражданского законодательства // Вестник ВАС РФ. 2017. № 1. С. 26-59.
8. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 27.12.2019) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения 12.01.2020).

9. Выгодянский А.В. Права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов // Юрист. 2016. № 21. С. 22-27.
10. Голик Ю.В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // Lex Russica. 2017. № 8 (129). С. 162-166.
11. Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (ред. 16.12.2019) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_5142/ (дата обращения 25.12.2019).
12. Гражданское право : учебник. Ч. 2 / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. М. : ГроссМедиа, 2017. 784 с.
13. Гречуха В.Н. К вопросу о страховом регулировании страхования на транспорте // Вопросы экономики и права. 2018. № 6. С. 20-26.
14. Гречуха В.Н. Международное транспортное право : учебник. М. : Просвещение 2016. 398 с.
15. Гречуха В.Н. Транспортное право : правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография. М. : Юстиция, 2016. 80 с.
16. Гречуха В.Н. Транспортное право : учебное пособие. М. : Юрайт, 2016. 348 с.
17. Дмитриева С.Н. Институт обязательного страхования пассажиров: порядок выплаты страхового возмещения // Регулирование гражданско-правовых, финансовых и трудовых отношений в восточной Сибири. Материалы круглого стола. 2016. С. 9-13.
18. Духно Н.А. Проблемы совершенствования правового регулирования международных воздушных перевозок: монография. М. : Юридический институт МИИТа, 2018. 68 с.
19. Егiazаров В.А. Транспортное право : учебник. М. : Юстицинформ, 2018. 736 с.
20. Зарипов Р.Р. Современные направления развития правового регулирования международных воздушных перевозок // Наука и Мир. 2017. № 1 (5). С. 243-245.

21. Зыков Д.А. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств: основания криминализации // Вестник Владимирского юридического института. 2017. № 3 (44). С. 83-85.

22. Иглин А.В. Сущность договора воздушной перевозки пассажиров // Теория права и межгосударственных отношений. 2018. № 2 (2). С. 257-273.

23. Канашевский, В.А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2019. № 10 (226). С. 99-110.

24. Кирилловых А.А. Договор обязательного страхования гражданской ответственности перевозчиков перед пассажирами // Юрист. 2017. № 20. С. 10-17.

25. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Заключена в г. Варшаве 12.10.1929 г. (с изм. от 18.09.1961 г.) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII, – М., – 1935. – С. 326-339.

26. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок. Заключена в г. Монреале 28.05.1999 г. // Собрание законодательства РФ. – № 37. – 11.09.2017.

27. Куделич М.И. Допуск перевозчиков к выполнению международных воздушных перевозок: проблемы защиты конкуренции // Закон. 2017. № 2. С. 36-42.

28. Кулижская Н.А. Правовая природа договора перевозки пассажира // Беларусь, Казахстан, Россия : время инноваций. Сборник материалов международной научно-практической конференции в 2 частях. 2017. С. 101-104.

29. Малейн М.Н. Гражданско-правовая ответственность: гл. 27 // Гражданское право : учебник. 2018. С. 511-520.

30. Масленцов Р.В. Правовые аспекты ответственности авиапассажиров за нарушение воздушного законодательства // Наука

сегодня: вызовы и решения материалы международной научно-практической конференции. Научный центр «Диспут». 2017. С. 92-95.

31. Моисеева О.В. Проблемы и перспективы развития договора страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 9. С. 1919-1923.

32. Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. М. : Норма, 2018. 352 с.

33. Мышко Ф.Г. Правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров // Современное право. 2018. № 11. С. 137-142.

34. О защите прав потребителей [Электронный ресурс]: Закон РФ от 07.02.1992 г. № 2300-1 (ред. от 18.07.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_305/ (дата обращения 13.01.2020).

35. О лицензировании отдельных видов деятельности [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 04.05.2011 г. № 99-ФЗ (ред. от 02.08.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_113658/ (дата обращения: 11.01.2020).

36. О лицензировании деятельности по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и перевозкам воздушным транспортом грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя) [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 05.05.2012 г. № 457. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_129596/ (дата обращения: 09.01.2020).

37. О применении судами некоторых положений раздела I части первой Гражданского кодекса Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 23.06.2015 г. № 25. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_181602/ (дата обращения: 25.12.2019).

38. О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей [Электронный ресурс]: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28.06.2012 г. № 17. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_131885/ (дата обращения: 08.01.2020).

39. О совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 23.06.2007 г. № 397 (ред. от 05.05.2012). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_69263/ (дата обращения: 16.01.2020).

40. О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правила [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 27.03.1998 г. № 360 (ред. от 13.06.2018). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_98957/ (дата обращения: 14.01.2020).

41. Об использовании государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 30.07.1999 г. № 862 (ред. от 18.02.2016). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_16429/ (дата обращения: 15.01.2020).

42. Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг [Электронный ресурс]: Федеральный закон от 27.07.2010 г. № 210-ФЗ (ред. от 27.12.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103023/ (дата обращения: 10.01.2020).

43. Об утверждении Правил расчета суммы страхового возмещения при причинении вреда здоровью потерпевшего [Электронный ресурс]: Постановление Правительства РФ от 15.11.2012 г. № 1164 (ред. от 21.02.2015). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_137895/ (дата обращения: 11.01.2020).

44. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей [Электронный ресурс]: Приказ Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82 (ред. от 14.01.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/ (дата обращения: 29.12.2019).

45. Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров [Электронный ресурс]: Приказ Минтранса России от 25.07.2007 г. № 104 (ред. от 19.08.2019). URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_70441/ (дата обращения: 10.01.2020).

46. Определение Московского городского суда от 10.07.2018 г. по делу № 11-21607/2018 [Электронный ресурс]. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo> (дата обращения: 08.01.2020).

47. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2017. 268 с.

48. Остроумов Н.Н. К вопросу о присоединении России к Монреальской конвенции 1999 г. о воздушных перевозках // Российский ежегодник международного права. 2016. № 1. С. 267-274.

49. Остроумов Н.Н. Монреальская конвенция о международных воздушных перевозках как составная часть правовой системы России // Журнал российского права. 2017. № 9. С. 108-118.

50. Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок : монография. М. : Статут, 2018. 396 с.

51. Остроумов Н.Н. Система международной частноправовой унификации режима воздушных перевозок и её применение // Московский журнал международного права. 2017. № 3 (99). С. 177-196.

52. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России : монография. М. : Норма, 2019. 496 с.

53. Смагина И.В. Ответственность перевозчика в договоре международной воздушной перевозки в положениях Варшавской и Монреальской конвенций и нормах Воздушного кодекса Российской Федерации // Право и современные государства. 2017. № 5. С. 5-10.

54. Соловьева М.А. Правовая природа договора перевозки грузов по российскому и немецкому праву: сравнительная характеристика // Бизнес, Менеджмент и Право. 2018. № 2. С. 119-123.

55. Сотскова О.С. Государственно-правовое регулирование ответственности перевозчика по договору международной авиаперевозки пассажира и багажа // Вестник ПАГС. 2017. № 1. С. 85-89.

56. Сурайкина А.В. Ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки // Вестник молодых ученых и специалистов Самарского государственного университета. 2016. № 2 (9). С. 126-128.

57. Трофимова О.А. Некоторые вопросы правового регулирования авиаперевозок пассажиров с ограниченными возможностями передвижения // Транспортное право. № 1. 2018. С. 24-28.

58. Фролов П.Ю. Особенности договора воздушной перевозки пассажиров // VII Международная научно-практическая конференция молодых ученых, посвященная 56-й годовщине полета Ю.А. Гагарина в космос. Сборник научных статей. 2017. С. 73-78.

59. Щербачева Л.В. Транспортные услуги в сфере авиаперевозок // Вестник Московского университета МВД России. 2017. № 10. С. 94-97.