

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК: АНАЛИЗ СОВРЕМЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ

LEGAL REGULATION OF AIR TRANSPORTATION: ANALYSIS OF MODERN RESEARCH

I. Bely

Summary. This article provides a comprehensive analysis of the legal regulation system of air transportation in the Russian Federation and abroad. Key problems of the correlation between national legislation, in particular the Air Code of the Russian Federation, and international law norms, including the 1999 Montreal Convention, are considered. Special attention is paid to the issues of civil liability of the carrier for flight delays, loss of baggage, and harm to the life or health of passengers. The author examines the legal nature of the air carriage contract, analyzes the status of electronic transportation documents, and identifies gaps in the legislative regulation of liability for overbooking and unilateral refusal of the carrier to execute the contract. The paper raises the question of the need to reform Article 120 of the Air Code of the Russian Federation to bring the amount of penalties in line with modern economic realities. The study is based on an analysis of judicial practice and doctrinal sources, which allows formulating specific proposals for improving transport legislation. The relevance of the topic is due to the growing mobility of the population and the need to ensure a balance of interests between air carriers and consumers of transport services in the context of globalization and external sanctions pressure.

Keywords: air transportation, carrier liability, Air Code, Montreal Convention, flight delay, passenger rights, carriage contract, aviation safety.

Белый Иван Дмитриевич

Аспирант, «Московский финансово-промышленный университет «Синергия»», Россия
ivanbely2001@mail.ru

Аннотация. В настоящей статье проводится комплексный анализ системы правового регулирования воздушных перевозок в Российской Федерации и за ее пределами. Рассматриваются ключевые проблемы соотношения национального законодательства, в частности Воздушного кодекса РФ, с нормами международного права, включая Монреальскую конвенцию 1999 года. Особое внимание уделяется вопросам гражданско-правовой ответственности перевозчика за задержку рейса, утрату багажа и причинение вреда жизни или здоровью пассажиров. Автор исследует правовую природу договора воздушной перевозки, анализирует статус электронных перевозочных документов и выявляет пробелы в законодательном регулировании ответственности за овербукинг и односторонний отказ перевозчика от исполнения договора. В работе поднимается вопрос о необходимости реформирования статьи 120 Воздушного кодекса РФ для приведения размеров штрафных санкций в соответствие с современными экономическими реалиями. Исследование базируется на анализе судебной практики и доктринальных источников, что позволяет сформулировать конкретные предложения по совершенствованию транспортного законодательства. Актуальность темы обусловлена ростом мобильности населения и необходимостью обеспечения баланса интересов между авиаперевозчиками и потребителями транспортных услуг в условиях глобализации и внешнего санкционного давления.

Ключевые слова: воздушная перевозка, ответственность перевозчика, Воздушный кодекс, Монреальская конвенция, задержка рейса, права пассажира, договор перевозки, авиационная безопасность.

Современный этап развития глобальной экономики характеризуется беспрецедентным ростом мобильности населения и скоростью товарообмена, где ключевую роль играет авиационный транспорт. Эффективное функционирование данной отрасли невозможно без стройной системы правового регулирования, которая должна учитывать как национальные интересы государства, так и унифицированные международные стандарты. Актуальность исследования правового режима воздушных перевозок обусловлена масштабностью транспортных потоков и спецификой авиации как источника повышенной опасности, требующего особых мер обеспечения безопасности и четкого механизма ответственности участников перевозочного процесса. Российское воздушное законодательство является преемником многих институтов советского права, однако оно находится в стадии пер-

манентного реформирования и адаптации к международным нормам [9, с. 89].

Правовое регулирование в рассматриваемой сфере носит сложный и многоуровневый характер. Иерархию нормативных актов возглавляют международные конвенции, ратифицированные Российской Федерацией, которые в силу конституционных положений имеют приоритет над национальными нормами. Фундаментальным документом является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, заложившая основы деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и принципы суверенитета государств над своим воздушным пространством [8, с. 295]. Вторым важнейшим блоком выступают нормы, регулирующие непосредственно коммерческие аспекты перевозок и ответственность перевозчиков, пред-

ставленные «Варшавской системой» и сменившей ее Монреальской конвенцией 1999 года [6]. На национальном уровне центральное место занимает Воздушный кодекс Российской Федерации (ВК РФ), который определяет основы использования воздушного пространства и деятельности в области авиации [4]. Современное состояние нормативной базы характеризуется наличием определенных коллизий между внутренними и международными нормами, особенно в части ответственности перевозчика за нарушение условий договора. Основные уровни правового регулирования воздушных перевозок в России представлены в таблице 1.

Таблица 1.
Уровни правового регулирования воздушных перевозок в РФ

Уровень регулирования	Основные нормативные акты	Сфера действия
Международный	Чикагская конвенция 1944 г., Варшавская конвенция 1929 г., Монреальская конвенция 1999 г.	Унификация правил международных полетов, стандарты безопасности ИКАО, пределы ответственности перевозчика
Федеральный (законодательный)	Гражданский кодекс РФ, Воздушный кодекс РФ, ФЗ «О транспортной безопасности»	Базовые принципы договорных отношений, суверенитет воздушного пространства, лицензирование деятельности
Подзаконный	Федеральные авиационные правила (ФАП), указы Президента РФ, постановления Правительства РФ	Детализация процедур обслуживания пассажиров, правила перевозки грузов, технические требования

Источник: Составлено автором на основании [9, с. 90], [10].

Центральным элементом, опосредующим правоотношения между субъектами транспортной деятельности, выступает договор воздушной перевозки. Данная правовая конструкция является основным инструментом регулирования обязательств по перемещению пассажиров, багажа и грузов в пространстве. Согласно доктринальным толкованиям и нормам гражданского законодательства, договор воздушной перевозки представляет собой двустороннее соглашение, по которому одна сторона берет на себя обязательство доставить вверенный ей объект или физическое лицо в пункт назначения, а другая сторона обязуется оплатить данную услугу [1, с. 10]. Специфика воздушного транспорта, характеризующаяся высокой скоростью и повышенными рисками, накладывает отпечаток на содержание данного договора, делая его предметом тщательного регулирования как национальными, так и международными актами.

Юридическая квалификация договора воздушной перевозки пассажира позволяет отнести его к категории возмездных, взаимных и консенсуальных сделок. Взаимный характер обязательства проявляется в возникновении корреспондирующих прав и обязанностей у обеих сторон: перевозчик должен доставить пассажира в пункт назначения, обеспечив безопасность, а пассажир обязан оплатить провозную плату и соблюдать правила поведения на борту. Важнейшей характеристикой данного договора в условиях осуществления регулярных рейсов является его публичность. Авиаперевозчик, как коммерческая организация, не вправе оказывать предпочтение одному лицу перед другим в отношении заключения публичного договора, кроме случаев, предусмотренных законом и иными правовыми актами [3, с. 304]. Это налагает на авиакомпанию императивную обязанность по заключению договора с любым обратившимся гражданином при наличии технической возможности перевозки.

Современные тенденции цифровизации экономики существенно трансформировали форму заключения договора воздушной перевозки. Традиционные бумажные носители уступают место электронным документам, что нашло отражение в новеллах Воздушного кодекса РФ. Федеральный закон от 27 ноября 2017 г. № 338-ФЗ внес изменения, легализующие использование электронных документов не только при перевозке пассажиров, но и в отношении грузов и почты [9, с. 91]. Билет и багажная квитанция в настоящее время выступают не столько самой письменной формой договора, сколько документами, удостоверяющими факт его заключения. Акцент публичной оферты перевозчика происходит путем конклюдентных действий пассажира, выражающихся в оплате стоимости перевозки, после чего пассажир получает маршрут-квитанцию, подтверждающую параметры заключенной сделки [1, с. 19].

Существенные отличия наблюдаются в правовом регулировании перевозки пассажиров и перевозки грузов, что обусловлено различным субъектным составом и характером вверенного перевозчику объекта. Если в пассажирских перевозках ключевую роль играют нормы о защите прав потребителей и личной неприкосновенности, то в грузовых перевозках на первый план выходят вопросы сохранности материальных ценностей и коммерческие интересы предпринимателей. В таблице 2 представлен сравнительный анализ ключевых характеристик договоров воздушной перевозки пассажира и груза согласно действующему законодательству.

Особого внимания заслуживает вопрос субъектного состава договора грузовой перевозки. В научной литературе дискуссионным остается статус грузополучателя, который фактически не участвует в заключении договора, но приобретает права требования к перевозчику в пункте назначения. Существует позиция, согласно ко-

Таблица 2.
Сравнительная характеристика договоров воздушной перевозки пассажира и груза

Критерий сравнения	Договор воздушной перевозки пассажира	Договор воздушной перевозки груза
Предмет договора	Услуга по перемещению физического лица и его багажа в пункт назначения	Услуга по доставке вверенного материального объекта (груза) в пункт назначения
Стороны договора	Перевозчик (авиапредприятие) и Пассажир (физическое лицо)	Перевозчик, Грузоотправитель и Грузополучатель (трехсторонняя структура)
Перевозочный документ	Билет, багажная квитанция (в том числе электронные)	Грузовая накладная (в том числе электронная)
Правовая природа	Публичный договор, договор присоединения	Может быть публичным, но часто носит характер индивидуального коммерческого соглашения
Сроки доставки	Определяются правилами перевозчика и расписанием	Определяются федеральными авиационными правилами или договором

Источник: Составлено автором на основании [4, ст. 103, 105], [1, с. 33].

торой договор перевозки груза следует рассматривать как договор в пользу третьего лица, где грузополучатель наделяется самостоятельным правом требования выдачи груза [1, с. 43]. Такая конструкция позволяет обеспечить баланс интересов всех участников логистической цепочки. При этом важным аспектом является ответственность грузоотправителя за достоверность сведений, предоставляемых перевозчику, что закреплено как в российских нормах, так и в международных конвенциях [7, с. 268].

Интеграция российского воздушного права в международную систему требует учета положений Монреальской конвенции 1999 года, к которой Россия присоединилась в 2017 году. Данный документ модернизировал правила международных перевозок, закрепив приоритет электронного документооборота и упростив процедуры оформления грузов. Монреальская конвенция устанавливает, что при перевозке груза достаточно любой записи, сохраняющей информацию о предстоящей перевозке, что значительно ускоряет логистические процессы [6]. Внедрение подобных стандартов в национальное законодательство способствует повышению конкурентоспособности российских авиакомпаний на мировом рынке и упрощает процедуры для пользователей воздушного транспорта. Тем не менее, как отмечают исследователи, полная гармонизация российского

законодательства с нормами Монреальской конвенции еще не завершена, и на практике возникают коллизии, связанные с применением различных пределов ответственности и процедурных сроков [9, с. 92].

Центральной проблемой правоприменения в сфере воздушных перевозок остается вопрос гражданско-правовой ответственности перевозчика за нарушение условий договора, в частности за задержку рейса. Действующая редакция статьи 120 Воздушного кодекса РФ устанавливает штрафную санкцию за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда (МРОТ) за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы [4, ст. 120]. Данная норма вызывает справедливую критику как в научном сообществе, так и среди практиков, поскольку размер ответственности явно не соответствует современным экономическим реалиям и не выполняет стимулирующей функции для авиакомпаний.

Проблема заключается в методике исчисления штрафа. Для целей гражданско-правовых обязательств МРОТ в России «заморожен» на уровне 100 рублей (согласно ФЗ «О минимальном размере оплаты труда»). Следовательно, штраф за час задержки составляет всего 25 рублей. Как справедливо отмечает М.Л. Толстова, при стоимости билета, например, в 45 000 рублей, чтобы достичь предельного размера штрафа (50 % от тарифа), задержка должна составить 900 часов, то есть более месяца, что делает норму фактически декларативной и неприменимой на практике для целей реальной компенсации [9, с. 93]. Пассажиры редко обращаются за взысканием столь незначительных сумм, что порождает у перевозчиков чувство безнаказанности и снижает мотивацию к соблюдению регулярности полетов.

Ситуация усугубляется коллизией между национальным законодательством и нормами международного права, в частности Монреальской конвенцией 1999 года. Согласно Конвенции, ответственность перевозчика за вред, причиненный вследствие задержки при воздушной перевозке пассажиров, ограничивается суммой в 4 150 специальных прав заимствования (СПЗ) на каждого пассажира [6]. В пересчете на рубли эта сумма составляет сотни тысяч, что несопоставимо с 25 рублями за час просрочки по ВК РФ. Хотя Монреальская конвенция устанавливает лишь верхний предел ответственности, а не фиксированный штраф, очевидный дисбаланс между внутренними и международными стандартами нарушает права потребителей на внутренних рейсах по сравнению с международными.

Судебная практика показывает, что перевозчики часто уклоняются от ответственности, ссылаясь на об-

стоятельства непреодолимой силы или техническую неисправность воздушного судна, угрожающую жизни и здоровью пассажиров. Согласно статье 120 ВК РФ, такие обстоятельства освобождают авиакомпанию от уплаты штрафа [4]. Однако суды все чаще занимают позицию, согласно которой техническая неисправность, возникшая вследствие ненадлежащего технического обслуживания, не может служить основанием для освобождения от ответственности, поскольку поддержание летной годности судна — это прямая обязанность и предпринимательский риск перевозчика [1, с. 52].

Для наглядности диспропорции в регулировании ответственности за задержку рейса целесообразно привести сравнительный анализ норм российского законодательства и международных стандартов (см. таблицу 3).

Таблица 3.
Сравнительный анализ ответственности перевозчика за задержку рейса

Параметр сравнения	Воздушный кодекс РФ (внутренние рейсы)	Монреальская конвенция 1999 г. (международные рейсы)
Основание ответственности	Просрочка доставки пассажира, багажа или груза (ст. 120 ВК РФ)	Вред, причиненный вследствие задержки (ст. 19 Конвенции)
Размер ответственности	25 % МРОТ (25 руб.) за час, но не более 50 % провозной платы	Ограничена суммой 4 150 СПЗ (ок. 330–350 тыс. руб.) на пассажира
Принцип ответственности	Штрафная неустойка (зачетная)	Возмещение доказанного ущерба (компенсационная)
Освобождение от ответственности	Непреодолимая сила, устранение неисправности, угрожающей жизни/здоровью	Если перевозчик докажет, что принял все возможные меры для предотвращения вреда

Источник: Составлено автором на основании [4, ст. 120], [6], [9, с. 93].

В науке высказываются предложения по реформированию статьи 120 ВК РФ. В частности, предлагается «отвязать» расчет штрафа от МРОТ и установить фиксированную сумму, например, в размере 3 % от стоимости билета за каждый час задержки, по аналогии с законодательством о защите прав потребителей, либо установить твердую денежную сумму (например, 1000 рублей за час), как это предлагалось в ряде законопроектов [9, с. 95]. Это позволило бы создать действенный механизм защиты прав пассажиров и стимулировать авиакомпанию к повышению пунктуальности. Кроме того, необходимо гармонизировать основания освобождения от ответственности, исключив из них технические неисправности, являющиеся следствием операционной деятельности перевозчика, что соответствует международной практике и позиции высших судов.

Также стоит отметить проблему доказывания факта задержки и ее причин. Пассажир, как экономически более слабая сторона, зачастую лишен доступа к информации о реальных причинах переноса рейса. В этой связи важно закрепить на законодательном уровне обязанность перевозчика выдавать пассажирам письменное подтверждение факта задержки с указанием ее причин непосредственно в аэропорту, что упростит процесс доказывания при последующих судебных разбирательствах [1, с. 55].

Существенным аспектом гражданско-правовой ответственности в сфере воздушных перевозок является ответственность перевозчика за сохранность багажа и груза. Согласно статье 118 Воздушного кодекса РФ, перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу [4, ст. 118]. Данная норма устанавливает презумпцию вины перевозчика: он освобождается от ответственности только в том случае, если докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Однако на практике возникают сложности с определением размера возмещаемого ущерба, особенно при внутренних перевозках. Статья 119 ВК РФ дифференцирует пределы ответственности в зависимости от того, была ли объявлена ценность груза или багажа. Если ценность объявлена, ущерб возмещается в ее размере. Если же ценность не объявлена, ответственность ограничивается стоимостью багажа или груза, но не более 600 рублей за килограмм веса [4, ст. 119]. Для ручной клади предел составляет 11 000 рублей. Такие ограничения, унаследованные от «Варшавской системы», часто не покрывают реальную стоимость утраченных вещей, особенно дорогостоящей электроники или одежды, что вызывает справедливое недовольство потребителей.

В отличие от внутренних норм, Монреальская конвенция 1999 года устанавливает более высокий предел ответственности — 1 288 СПЗ (специальных прав заимствования) на пассажира при уничтожении, утере или повреждении багажа, независимо от его веса (для грузов лимит составляет 22 СПЗ за кг) [6]. Важно отметить, что Монреальская конвенция ввела принцип ответственности «на пассажира», а не «за килограмм» в отношении багажа, что является более прогрессивным подходом, учитывающим интересы потребителя. Российское законодательство в этой части до сих пор сохраняет «весовой» принцип для багажа без объявленной ценности, создавая диспаритет прав пассажиров на внутренних и международных линиях [9, с. 92].

Особую категорию споров составляют случаи хищения багажа. Несмотря на то, что багаж находится под контролем перевозчика и обслуживающих аэропортовых служб, доказать факт хищения и точную стоимость содержимого чемодана бывает крайне сложно. Судебная практика показывает, что суды часто требуют от пассажира доказательств наличия конкретных вещей в багаже (чеки, фотографии), что не всегда возможно предоставить [1, с. 64]. В этой связи актуальным становится вопрос о введении обязательного страхования ответственности перевозчика за сохранность багажа на условиях, приближенных к реальной стоимости перевозимого имущества.

Проблема сохранности грузов также имеет свою специфику. В грузовых перевозках часто участвуют несколько субъектов (экспедиторы, хендлинговые компании, аэропорты), что усложняет определение виновного лица в случае утраты или повреждения груза. Тем не менее, перед грузовладельцем по договору перевозки отвечает именно перевозчик, который впоследствии может предъявить регрессные требования к фактическим причинителям вреда [1, с. 66]. Важным инструментом защиты прав грузоотправителя является коммерческий акт, фиксирующий факт недостачи или повреждения. Отсутствие или неправильное оформление этого документа часто становится основанием для отказа в удовлетворении исковых требований.

Для иллюстрации различий в пределах ответственности за багаж и груз целесообразно привести сравнительную таблицу (см. таблицу 4).

Таблица 4.

Пределы ответственности перевозчика за утрату и повреждение багажа и груза

Объект перевозки	Воздушный кодекс РФ (внутренние рейсы)	Монреальская конвенция 1999 г. (международные рейсы)
Багаж с объявленной ценностью	В размере объявленной ценности	В размере объявленной ценности (при уплате доп. сбора)
Багаж без объявленной ценности	Не более 600 руб. за 1 кг веса	До 1 288 СПЗ на пассажира (независимо от веса)
Ручная кладь	Не более 11 000 руб. (при невозможности установить стоимость)	Включена в общий лимит 1 288 СПЗ (при наличии вины перевозчика)
Груз	Не более 600 руб. за 1 кг веса	22 СПЗ за 1 кг веса

Источник: Составлено автором на основании [4, ст. 119], [6].

Анализ приведенных данных свидетельствует о необходимости гармонизации внутренних норм с между-

народными стандартами. В частности, предлагается отказаться от ограничения ответственности за багаж «по весу» на внутренних рейсах и перейти к лимиту «на пассажира», либо существенно увеличить ставку за килограмм, так как 600 рублей явно не соответствуют рыночной стоимости большинства потребительских товаров. Кроме того, целесообразно рассмотреть возможность законодательного закрепления презумпции добросовестности пассажира при заявлении о содержимом утраченного багажа в пределах установленных лимитов, чтобы упростить процесс доказывания ущерба [1, с. 65].

Отдельного внимания заслуживает ответственность перевозчика за просрочку доставки багажа. В отличие от утраты, при задержке багажа пассажир часто вынужден нести расходы на приобретение предметов первой необходимости. Российское законодательство (ст. 120 ВК РФ) рассматривает просрочку доставки багажа аналогично просрочке доставки пассажира (штраф 25 % МРОТ за час), что, как уже отмечалось, является неэффективной мерой. Международная практика (Монреальская конвенция) предусматривает возмещение реального ущерба в пределах лимита ответственности, что позволяет компенсировать расходы на одежду и гигиенические принадлежности. Внедрение аналогичного механизма во внутреннее законодательство стало бы важным шагом в защите прав пассажиров.

Наиболее социально значимым аспектом ответственности авиаперевозчика является возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью пассажира. Статья 117 Воздушного кодекса РФ устанавливает, что перевозчик обязан обеспечить выплату компенсации в счет возмещения вреда, причиненного при воздушной перевозке жизни пассажира, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца, а при их отсутствии — родителям, супругу, детям умершего пассажира [4, ст. 117]. Сумма страховой выплаты в случае смерти пассажира на внутренних рейсах фиксирована и составляет не менее 2 миллионов 25 тысяч рублей в соответствии с Федеральным законом № 67-ФЗ об обязательном страховании ответственности перевозчика. Это значительный прогресс по сравнению с ранее действовавшими нормами, однако международные стандарты предусматривают еще более высокий уровень защиты.

Монреальская конвенция 1999 года вводит двухуровневую систему ответственности за смерть или телесные повреждения пассажиров. Первый уровень — объективная ответственность (независимо от вины перевозчика) в размере до 128 821 СПЗ (сумма регулярно индексируется, ранее составляла 113 100 СПЗ). Второй уровень — неограниченная ответственность, если перевозчик не докажет, что вред не был причинен из-за его небрежности или другого неправомерного дей-

ствия [6]. Такая конструкция стимулирует авиакомпании к максимальному обеспечению безопасности полетов и гарантирует потерпевшим достойную компенсацию. Российское законодательство, хотя и предусматривает обязательное страхование, пока не перешло к принципу неограниченной ответственности, что оставляет открытым вопрос о полном возмещении вреда в случае крупных авиакатастроф, превышающих лимиты страховых выплат.

Еще одной острой проблемой, не имеющей четкого законодательного решения в России, является овербукинг (сверхбронирование) — практика продажи большего количества билетов, чем мест в самолете. Авиакомпании используют этот инструмент для минимизации убытков от неявки пассажиров, однако для потребителя это оборачивается отказом в перевозке при наличии валидного билета. В настоящее время Воздушный кодекс РФ не содержит прямого запрета на овербукинг, но и не регламентирует его. Статья 107 ВК РФ содержит закрытый перечень оснований для расторжения договора по инициативе перевозчика, и отсутствие мест в этом списке нет [4, ст. 107].

Следовательно, отказ в посадке из-за переполненности рейса является нарушением договора перевозки и влечет ответственность по общим нормам Гражданского кодекса (возмещение убытков, штраф по закону о защите прав потребителей). Однако отсутствие специальных норм, регламентирующих компенсацию за овербукинг (denied boarding compensation), как это сделано, например, в регламентах ЕС, ставит российского пассажира в уязвимое положение. Он вынужден доказывать свои убытки в суде, тогда как в Европе выплата компенсации производится автоматически и в фиксированном размере в зависимости от дальности полета.

Доктринальные исследования указывают на необходимость легализации овербукинга в России с одновременным введением жестких правил компенсации. Это позволило бы вывести данную практику из «серой зоны», обеспечив баланс интересов бизнеса и пассажиров. Предлагается закрепить обязанность перевозчика искать добровольцев, готовых отказаться от полета за вознаграждение, и лишь при их отсутствии отказывать в посадке с выплатой значительной компенсации и пересадкой на ближайший рейс [1, с. 57].

Также заслуживает внимания проблема «черных списков» пассажиров. Статья 107.1 ВК РФ дает право перевозчику отказать в заключении договора лицу, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена [4, ст. 107.1]. Это мера направлена на борьбу с авиадебоширами и повышение безопасности полетов. Однако механизм внесения в реестр и исключения из него требует тщательного правового контроля во избежание злоупотреблений со стороны авиакомпаний и нарушения конституционного права на свободу передвижения. Важно обеспечить прозрачность процедуры и возможность судебного обжалования решения о внесении в «черный список».

В таблице 5 представлен обзор пробелов в регулировании прав пассажиров при отказе в перевозке.

В системе правоотношений воздушной перевозки ответственность несет не только перевозчик, но и другие участники, в частности грузоотправитель. Воздушный кодекс РФ и международные конвенции возлагают на отправителя обязанность предоставить достоверные сведения о грузе, необходимые для оформления перевозочных документов. Согласно статье 121 ВК РФ, грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчику или лицу, перед которым перевозчик

Таблица 5.

Проблемные аспекты регулирования отказа в перевозке и прав пассажиров

Проблема	Текущее регулирование в РФ	Международная практика (ЕС, Монреальская конвенция)	Предлагаемые меры
Овербукинг (сверхбронирование)	Законодательно не урегулирован. Рассматривается как нарушение договора.	Регламентирован. Обязательные компенсации, поиск волонтеров, пересадка.	Легализация с установлением фиксированных компенсаций и обязанности перевозчика по альтернативной доставке.
Компенсация вреда жизни/здоровью	Лимитирована законом об обязательном страховании (2 млн руб.) + возмещение сверх лимита по ГК РФ (при наличии вины).	Двухуровневая система: объективная ответственность (до 128 тыс. СПЗ) + неограниченная ответственность (при вине).	Переход к принципу неограниченной ответственности перевозчика при наличии вины и увеличение страховых лимитов.
«Черные списки» пассажиров	Введены ст. 107.1 ВК РФ. Основание — административное правонарушение или приговор суда.	Существуют у многих авиакомпаний, регулируются внутренними правилами и национальными законами.	Уточнение процедуры исключения из реестра, гарантии судебной защиты, исключения для экстренных случаев (лечение, похороны).

Источник: Составлено автором на основании [4, ст. 107, 107.1, 117], [1, с. 56–58], [6].

несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем [4, ст. 121]. Это особенно актуально при перевозке опасных грузов, где любая неточность в декларировании может привести к катастрофическим последствиям.

Международная практика, закрепленная в Монреальской конвенции (ст. 10), также предусматривает строгую ответственность отправителя за ущерб, причиненный перевозчику из-за дефектов упаковки или неправильного оформления документов, даже если в этом нет его прямой вины [6]. Российское законодательство в этой части гармонизировано с международным, однако на практике возникают вопросы о разграничении ответственности между отправителем и экспедитором, который часто выступает фактическим организатором перевозки. Суды, как правило, исходят из того, что перед перевозчиком отвечает лицо, указанное в качестве грузоотправителя в накладной, а регрессные требования к экспедитору могут быть предъявлены в рамках отдельного договора транспортной экспедиции [7, с. 191].

Важным трендом развития грузовых авиаперевозок является переход на электронный документооборот (e-freight). Внедрение электронной грузовой накладной (e-AWB) позволяет существенно ускорить процессы обработки грузов и снизить издержки. Россия активно внедряет стандарты e-freight, что отражено в приказе Минтранса от 10.08.2018 № 300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации». Однако правовой статус электронной накладной как доказательства в суде при спорах о повреждении груза все еще вызывает вопросы. В частности, статья 124 ВК РФ предусматривает возможность составления коммерческого акта в электронной форме [4, ст. 124], но механизмы его подписания и верификации требуют дальнейшей технической и правовой доработки для исключения фальсификаций.

Неотъемлемым элементом системы ответственности является страхование. Обязательное страхование

гражданской ответственности перевозчика (ОСГОП), регулируемое Федеральным законом № 67-ФЗ, обеспечивает базовый уровень защиты пассажиров. Однако для грузовых перевозок страхование ответственности носит преимущественно добровольный характер. Перевозчики страхуют свою ответственность перед грузовладельцами, а грузовладельцы — сам груз (карго-страхование). Проблема заключается в том, что лимиты ответственности перевозчика по ВК РФ (600 руб./кг) часто ниже реальной стоимости груза, и без объявления ценности или дополнительного страхования грузовладелец не может рассчитывать на полное возмещение убытков [1, с. 70]. Это создает риски для бизнеса и подчеркивает важность развития культуры страхования в логистике.

В таблице 6 представлены основные виды ответственности и страхования в грузовых авиаперевозках.

Также стоит отметить проблему ответственности за вред, причиненный третьим лицам на поверхности (например, при падении груза или авиакатастрофе). Согласно статье 131 ВК РФ, страхование ответственности владельца воздушного судна перед третьими лицами является обязательным [4, ст. 131]. Минимальные страховые суммы устанавливаются законом и зависят от взлетной массы воздушного судна. Однако эксперты отмечают, что текущие лимиты могут быть недостаточны для покрытия ущерба при крупных инцидентах в густонаселенных районах, что требует пересмотра ставок страхового покрытия с учетом международной практики.

Основные результаты исследования

Проведенный анализ правового регулирования воздушных перевозок позволил выявить системные проблемы, препятствующие эффективной защите прав пассажиров и грузовладельцев в Российской Федерации. Ключевым результатом исследования является подтверждение гипотезы о существенном дисбалансе между национальными нормами ответственности, за-

Таблица 6.

Ответственность и страхование в грузовых авиаперевозках

Вид ответственности/страхования	Субъект ответственности	Объект защиты	Нормативное основание
Ответственность за недостоверные сведения	Грузоотправитель	Имущество перевозчика, третьих лиц, безопасность полета	Ст. 121 ВК РФ, Ст. 10 Монреальской конвенции
Ответственность за утрату/порчу груза	Перевозчик	Имущественные интересы грузовладельца	Ст. 118 ВК РФ, Ст. 18 Монреальской конвенции
Страхование ответственности перевозчика	Страховщик (по договору с перевозчиком)	Риск гражданской ответственности перед третьими лицами	Ст. 131–134 ВК РФ, ФЗ № 67-ФЗ
Страхование груза (Карго)	Страховщик (по договору с грузовладельцем)	Имущественный интерес собственника груза	Гл. 48 ГК РФ (добровольное страхование)

Источник: Составлено автором на основании [4, ст. 118, 121, 131–134], [6].

крепленными в Воздушном кодексе РФ, и международными стандартами, установленными Монреальской конвенцией 1999 года. Этот разрыв наиболее ярко проявляется в механизме начисления неустойки за просрочку доставки пассажира или багажа.

Действующая формула расчета штрафа за задержку рейса на внутренних линиях, основанная на привязке к минимальному размеру оплаты труда для гражданско-правовых обязательств, является экономически несостоятельной. Математическая модель текущей ответственности перевозчика может быть представлена следующим образом:

$$S = 0,25 \times M \times h \quad (1)$$

Где S — сумма штрафа (в рублях),

M — минимальный размер оплаты труда (фиксированный на уровне 100 рублей),

h — количество часов просрочки.

При этом законодатель устанавливает ограничительное условие, согласно которому общая сумма штрафа не может превышать половины провозной платы:

$$S \leq 0,5 \times P \quad (2)$$

Где P — провозная плата (стоимость билета).

Расчеты показывают, что для достижения максимального предела ответственности при средней стоимости авиабилета в 10 000 рублей задержка рейса должна составить 200 часов, что на практике встречается крайне редко. Следовательно, норма статьи 120 ВК РФ не выполняет ни компенсационной, ни превентивной функции [9,

с. 94]. В связи с этим обоснованной представляется необходимость изменения базы расчета штрафа. Предлагается переход к фиксированной ставке или процентному соотношению от стоимости перевозки, что позволит привести размер ответственности к экономически обоснованным показателям.

Кроме того, в ходе исследования были систематизированы пробелы в регулировании отказа в перевозке и ответственности за багаж. Результаты анализа предложений по совершенствованию воздушного законодательства обобщены в таблице 7.

Заключение

Правовое регулирование воздушных перевозок в Российской Федерации находится на этапе трансформации, обусловленной интеграцией в международную транспортную систему и необходимостью защиты интересов национальных перевозчиков и пассажиров. Проведенное исследование показало, что, несмотря на ратификацию Монреальской конвенции 1999 года, процесс гармонизации внутреннего законодательства далек от завершения. Сохраняется дуализм правовых режимов ответственности для международных и внутренних перевозок, что ставит российских пассажиров на внутренних рейсах в менее выгодное положение.

Основными направлениями совершенствования законодательства должны стать реформа системы ответственности за задержку рейса путем отказа от привязки штрафов к условному МРОТ, легализация и регламентация овербукинга для обеспечения прозрачности отношений между перевозчиком и пассажиром, а также повышение лимитов ответственности за утрату и по-

Таблица 7.

Предложения по совершенствованию воздушного законодательства РФ

Нормативный акт / Институт права	Выявленная проблема	Предлагаемое законодательное решение
Ст. 120 ВК РФ (Ответственность за задержку)	Низкий размер штрафа (25 руб./час), привязка к МРОТ, декларативный характер нормы.	Установление фиксированного штрафа (например, 3 % от стоимости билета за час или твердая сумма 1000–1500 руб./час) с сохранением предела в 50 % от тарифа.
Овербукинг (Сверхбронирование)	Отсутствие легального статуса, правовая неопределенность при отказе в посадке.	Законодательное закрепление права на овербукинг с одновременным введением обязательных компенсаций и обязанности перевозчика по посадке на другой рейс.
Ст. 119 ВК РФ (Ответственность за багаж)	Ограничение ответственности по весу (600 руб./кг) не покрывает реальный ущерб.	Переход к лимиту ответственности «на пассажира» (по аналогии с Монреальской конвенцией) или существенное увеличение ставки за килограмм веса.
Электронный документооборот (e-freight)	Проблемы с доказательственной силой электронных актов и накладных в суде.	Детализация процедур верификации электронных документов в ФАП и признание их равной юридической силы с бумажными носителями без дополнительных подтверждений.

Источник: Составлено автором на основании [1, с. 73–75], [9, с. 96], [4].

вреждение багажа. Реализация предложенных мер позволит создать сбалансированный механизм правового регулирования, способствующий повышению качества авиационных услуг и укреплению доверия потребителей к воздушному транспорту. Дальнейшие научные

изыскания в данной области целесообразно сосредоточить на вопросах цифровизации перевозочного процесса и правовых аспектах использования беспилотных воздушных судов в коммерческих перевозках, что представляет собой перспективный вектор развития отрасли.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беломестных А.А. Договор воздушной перевозки грузов и пассажиров: магистерская диссертация / А.А. Беломестных. — Томск: НИ ТГУ, 2021. — 81 с.
2. Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие / В.Д. Бордунов. — Москва: НОУ «Научная книга», 2006. — 464 с.
3. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. — Москва: Статут, 2003. — 526 с.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 04.11.2025) // Собрание законодательства РФ. — 1997. — № 12. — Ст. 1383.
5. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 1996. — № 5. — Ст. 410.
6. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Бюллетень международных договоров. — 2017. — № 11. — С. 3–29.
7. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н.Н. Остроумов. — Москва: Статут, 2009. — 268 с.
8. Рахманов Р.А. Международное правовое регулирование авиаперевозок и обеспечение безопасности полетов гражданской авиации / Р.А. Рахманов // Молодой ученый. — 2020. — № 50 (340). — С. 294–296. — URL: <https://moluch.ru/archive/340/76244> (дата обращения: 21.11.2025).
9. Толстова М.Л. Правовое регулирование договора воздушной перевозки: актуальные аспекты / М.Л. Толстова // Oeconomia et Jus. — 2022. — № 2. — С. 89–97. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-regulirovanie-dogovora-vozdushnoy-perevozki-aktualnye-aspekty> (дата обращения: 21.11.2025).
10. Устинова М.И. Особенности правового регулирования перевозок воздушным транспортом в России / М.И. Устинова // Современные научные исследования и инновации. — 2023. — № 8. — URL: <https://web.snauka.ru/issues/2023/08/100653> (дата обращения: 21.11.2025).
11. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утв. Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82) // Российская газета. — 2007. — № 225.

© Белый Иван Дмитриевич (ivanbely2001@mail.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»