



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО ТРАНСПОРТА
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота имени адмирала
С.О. Макарова»
(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)
Воронежский филиал

Факультет Юридический
Кафедра Публичного и частного права
Направление 40.03.01 «Юриспруденция»
подготовки (код, наименование направления подготовки / специальности)
Форма обучения Очная

«К ЗАЩИТЕ ДОПУЩЕНА»
Заведующий кафедрой

Горбунова Я.П.
(подпись)
(Ф.И.О.)

«__» _____ 2022 г.

Выпускная квалификационная работа

Обучающегося Хиценко Екатерины Сергеевны
(фамилия, имя, отчество)

Вид работы: Выпускная квалификационная работа бакалавра

Пояснительная записка

Тема: ДОГОВОР ПЕРЕВОЗКИ ВОЗДУШНЫМ
ТРАНСПОРТОМ В ГРАЖДАНСКОМ ПРАВЕ
(полное наименование темы выпускной квалификационной работы, в соответствии с приказом о государственной тематике ВКР)

Руководитель к.п.с.н., доцент Жигулин Андрей
работы (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

Консультант _____
(При наличии) (должность, подпись, фамилия, инициалы, дата)

Обучающийся Хиценко Е.С.
(подпись, фамилия, инициалы, дата)

**Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Государственный университет морского и речного флота имени
адмирала С.О. Макарова»
(ФГБОУ ВО «ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова»)
Воронежский филиал**

Факультет _____ Юридический _____
Кафедра _____ Публичного и частного права _____
Направление _____
подготовки _____ 40.03.01 «Юриспруденция» _____
(код, наименование направления подготовки / специальности)
Форма обучения _____ Очная _____

«УТВЕРЖДАЮ»
Заведующий
кафедрой

_____ (подпись)

Горбунова Я.П.
(ФИО.)

« ____ » _____ 20__ г.

**Задание
на выпускную квалификационную работу**

Вид работы _____ Выпускная квалификационная работа бакалавра _____
(ВКР бакалавра, специалиста, магистра)

Обучающемуся _____ Хиценко Екатерине _____
(фамилия, имя, отчество)

Тема: _____ Договор перевозки воздушным транспортом в гражданском _____

Утверждена приказом ректора Университета от « ____ » _____ 20__ г. № _____

Срок сдачи законченной работы (проекта) « ____ » _____ 20__ г.

Исходные данные (или цель ВКР):

Договор перевозки воздушным транспортом в гражданском
праве

Перечень подлежащих исследованию, разработке, проектированию вопросов (краткое содержание ВКР):

- Введение. _____ Актуальность выбранной темы исследования не вызывает сомнения. _____

- Глава 1. _____ Общая характеристика договора перевозки _____
(наименование главы)

_____ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ _____
(содержание главы и ее разделов, параграфов)

- Глава 2.

Содержание договора перевозки воздушным транспортом

(обязательные главы)

(содержание главы и абзацев, параграфов)

- Заключение.

Перечень графического материала (или презентационного материала):

1

2.

3.

4.

Консультанты по разделам ВКР (при наличии):

1

(должность, фамилия и инициалы, отчество, класс№)

2

(должность, фамилия и инициалы, отчество, класс№)

3

(должность, фамилия и инициалы, отчество, класс№)

Дата выдачи задания «__»_____20__г.

Задание согласовано и принято к исполнению: «__»_____20__г.

Руководитель ВКР:

к.п.с.в., доцент Жигулин Андрей Алексеевич

(должность, учебная группа, учебная группа, ФИО(полностью))

Обучающийся:

Хиценко Екатерина Сергеевна, Ю-3-2

(учебная группа, ФИО(полностью))

Содержание

Введение	5
1 Общая характеристика договора перевозки воздушным транспортом	8
1.1 Понятие договора перевозки воздушным транспортом.....	8
1.2 Особенности договора перевозки воздушным транспортом.....	13
2 Содержание договора перевозки воздушным транспортом	22
2.1 Права и обязанности авиапассажира и авиаперевозчика.....	22
2.2 Ответственность сторон за нарушение договора перевозки воздушным транспортом.....	34
Заключение	44
Список использованных источников	48

Введение

Актуальность данной работы обусловлена теоретической и практической значимостью рассматриваемой темы, а именно договора перевозки воздушным транспортом в действующем гражданском законодательстве Российской Федерации.

В актуальных на сегодня рыночных условиях правовое регулирование договорных обязательств, используемых в транспортной деятельности, имеет своеобразное значение для России с ее обширной территориальной площадью и развитой транспортной сетью.

Отражением этого являются непрерывно развивающееся транспортное законодательство и растущее число конфликтных ситуаций, возникающих между транспортными компаниями и их контрагентами, связанных с исполнением договоров перевозки.

Договор воздушной авиаперевозки пассажира и багажа занимает значительное место в деятельности транспортных компаний.

Перевозкам посвящены глава 40 Гражданского Кодекса Российской Федерации, а также транспортные уставы и кодексы.

Транспортное законодательство довольно детально регулирует воздушную перевозку авиапассажиров и их багажа.

Особенностям авиаперевозки авиапассажиров и их багажа воздушным транспортом посвящена 15 глава Воздушного кодекса Российской Федерации. Последующая конкретизация законов, регулирующих авиаперевозки авиапассажиров на воздушном транспорте, отражается в приказе Минтранса от 28 июня 2007 г. № 82 «Общие правила воздушных перевозок авиапассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию авиапассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (далее – Приказ).

В данных Правилах более четко и детально регулируются правовые отношения авиаперевозчика и пассажира.

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере воздушной авиаперевозки пассажира и багажа.

Предметом исследования выступает правовое регулирование договора перевозки воздушным транспортом.

Цель настоящей выпускной квалификационной работы – проведение комплексного анализа правового регулирования договора перевозки воздушным транспортом в действующем законодательстве Российской Федерации и выявление пробелов в указанной сфере.

Исходя из поставленной цели, были поставлены следующие задачи:

- раскрыть общее понятие и особенности договора воздушной перевозки авиапассажира и багажа в действующем законодательстве Российской Федерации;

- охарактеризовать правовой статус сторон участвующих в договоре воздушной перевозки;

- изучить его основные элементы;

- рассмотреть содержание договора воздушной авиаперевозки пассажира и багажа, в частности: права и обязанности сторон;

- исследовать основания ответственности сторон за нарушение и неисполнение договора воздушной авиаперевозки пассажира и багажа.

В настоящей работе использовались как общенаучные, так и специальные методы: общие методы научного познания, методы эмпирического и теоретического исследования, позволяющие исследовать проблему комплексно.

Теоретическую базу исследования составили труды видных ученых, специалистов гражданского права и воздушного права России, таких как: М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, Б.П. Елисеева, В.В. Залесского, О.Н. Садикова и других.

В процессе написания выпускной квалификационной работы были использованы следующие нормативно-правовые акты:

- Гражданский Кодекс Российской Федерации;

- Воздушный кодекс Российской Федерации;
- Приказ Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок авиапассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию авиапассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»;
- другие нормативно-правовые акты, касающиеся темы исследования.

Новизна данной работы характеризуется тем, что на основе комплексного анализа действующих нормативно-правовых актов и научной и специальной литературы предпринята попытка исследования правового регулирования договора воздушной перевозки авиапассажира и багажа в России.

Практическое значение работы состоит в том, что основные положения, рассмотренные в ней, могут использоваться при проведении исследований по проблемам совершенствования действующего законодательства в области воздушной перевозки авиапассажира и багажа, в учебно-методической деятельности, а также в работе юридических консультаций.

Квалификационная работа состоит из введения, двух глав, включающих четыре параграфа, заключения и списка использованных источников.

1 Общая характеристика договора перевозки воздушным транспортом

1.1 Понятие договора перевозки воздушным транспортом

В юридической литературе существует такое суждение, что договор авиаперевозки пассажира и договор авиаперевозки багажа – это два различных договора, отличающихся друг от друга по отдельным признакам. Так, договор авиаперевозки пассажира взаимный (правами и обязанностями наделены обе стороны), возмездный, консенсуальный (считается заключенным с момента получения согласия по всем существенным условиям договора).

А договор авиаперевозки багажа, в свою очередь, взаимный, возмездный и реальный (поскольку заключается в момент сдачи багажа к перевозке).¹

Наиболее верной представляется первая точка зрения, согласно которой договор авиаперевозки багажа следует за договором авиаперевозки пассажира.

Понятие договора авиаперевозки пассажира и багажа закреплено в ст. 103 Воздушного Кодекса Российской Федерации (ВК РФ), согласно которой по договору авиаперевозки 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 воздушной авиаперевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу.

Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

¹Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. – М., 2022. – С. 75.

Изложенная выше статья ВК РФ определяет основные условия договора воздушной авиаперевозки пассажира и багажа, которые дублируются в Приказе Минтранса РФ от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок авиапассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию авиапассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

Возможны и другие существенные условия договора воздушной авиаперевозки авиапассажира и багажа, которые должны содержаться в правилах перевозчика, уставах авиакомпаний, условиях применения тарифа и перевозочном документе. Так, например, срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

Что же касательно, договора авиаперевозки багажа, то данный договор в названии статьи не указан, от того что неразрывно связан с договором воздушной авиаперевозки пассажира и служит дополнительным по отношению к нему.

Также можно сказать о том, что если перевозка авиапассажиров, багажа и груза, выполняемая от аэропорта отправления до аэропортоназначения несколькими перевозчиками по одному перевозочному документу (билеты), она может, рассматривается как единая перевозка независимо от того, имели ли место пересадки, перевалки груза или перерыв в перевозке.

Итак, мы можем выделить следующие аспекты юридической природы договора авиаперевозки пассажира и багажа:

– договор авиаперевозки пассажира определяется как возмездный, т.к. на пассажира возлагается обязанность оплатить его доставку в пункт назначения;

– договор авиаперевозки пассажира воздушным транспортом относится к числу публичных договоров, т.к. транспортная коммерческая компания обязана осуществлять перевозку пассажира и его багажа по обращению любого лица.

Из этого следует, что еще до заключения конкретного договора авиаперевозки, перевозчик уже несет определенные обязанности перед потенциальными пассажирами, т.к. должен:

- обеспечить всем возможным пассажирам равные условия безопасности будущей воздушной авиаперевозки;

- создать необходимые возможности (равные условия доступа) для приобретения пассажирского билета – систему бронирования и продажи билетов;

- предоставить потенциальным пассажирам возможность получить исчерпывающую информацию о запланированной поездке, в рамках разумного;

- договор авиаперевозки пассажира воздушным транспортом общего пользования статья 428 Гражданский Кодекс РФ (далее ГК РФ) относит к числу договоров присоединения.

Условия такого договора определены одной из сторон в стандартных формах и не могут быть приняты контрагентом иначе как путем присоединения к предложенному договору в целом.

Конструкция договоров такого вида следующая: одна сторона осуществляет деятельность в целях удовлетворения потребностей неопределенного круга лиц. При таких условиях невозможно вступать в индивидуальные переговоры с каждым, пожелавшим воспользоваться услугами в данном случае авиапредприятия.

Уровень свободы воли гражданина при заключении договора авиаперевозки с коммерческой транспортной компанией практически равен нулю.

Авиапассажир выбирает маршрут, авиаперевозчика и условия авиаперевозки из числа предлагаемых перевозчиком.

Заклучив договор авиаперевозки, пассажир присоединяется к предложению перевозчика, подчиняясь установленным правилам воздушной авиаперевозки.

В законодательстве о воздушной перевозке выделяются фигуры авиационного предприятия, эксплантата и перевозчика (ст. 61, 100 ВК РФ).

Итак, авиационное предприятие – это юридическое лицо, которое осуществляет любые виды деятельности, связанные с воздушной перевозкой или выполнением авиационных работ на основании выданной лицензии.

Эксплантат – физическое или юридическое лицо, имеющее правособственности или иной законный статус (договор аренды и пр.) на воздушное судно и использующее его для полетов.

Эксплантат должен обладать особым сертификатом на совершение полетов.

Наконец, перевозчик – это эксплантат, который имеет лицензию на осуществление воздушной авиаперевозки на основании соответствующих договоров.²

В настоящее время в юридической литературе обсуждается проблема, касающаяся уточнений полномочий сторон, участвующих в договоре воздушной авиаперевозки пассажира и багажа: правильно ли считать перевозчиком эксплантата, не занимающегося предпринимательской деятельностью, возможно ли эпизодическое заключение таким эксплантатом договоров воздушной авиаперевозки пассажира и багажа, в какой форме должен заключаться такой договор и обязательно ли такие отношения должны оформляться договором.

Арбитражная практика в основном связана с вопросами, касающимися выяснением тождественности понятий «эксплантата» и «перевозчика».

²Аксаментов О.И. Некоторые проблемы ответственности авиаперевозчика по договору воздушной перевозки / О.И. Аксаментов // Правовой научно-практический журнал «Кодекс info». – СПб., 2021. – № 10. – С. 17.

На основании Постановления Президиума Высшего Арбитражного Суда г. № 412/08 ВК РФ не требуется, чтобы лицо, выступающее перевозчиком в отношениях с пассажирами, совпадало с эксплантатом конкретного воздушного судна, в действительности выполняющим рейс (перевозчиком было признано лицо, указанное в качестве такового в билетах, а не иное лицо, которое по договору о взаимном резервировании предоставило первому лицу во фрахт для интернациональной авиаперевозки воздушное судно с экипажем). Ответы на другие вопросы арбитражная практика не дает.³

Так же в ВК РФ закрепляется такое понятие, как авиационное предприятие.

Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок авиапассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ (ст. 61 ВК).

Таким образом, налицо два субъекта, занимающиеся перевозкой людей и материальных ценностей по договору воздушной авиаперевозки авиапассажира и багажа: эксплантат и авиационное предприятие.

Носогласно ст. 100 ВК первый из них является перевозчиком, а о правовом положении второго настоящая статья ничего не говорит.

Пассажиром воздушного судна, в свою очередь, является любое физическое лицо, которое заключило договор воздушной авиаперевозки пассажира.

Подводя итог всему вышесказанному, можно сделать вывод о том, что сторонами в данном договоре являются перевозчик, которым могут выступать лишь коммерческие юридические лица или

³Витрянский В.В. Договор авиаперевозки / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2022. – С. 150.

индивидуальные предприниматели, имеющие лицензию на осуществление авиаперевозки авиапассажиров, и пассажир, которым могут быть любые физические лица.

1.2 Особенности договора перевозки воздушным транспортом

Рассмотрим форму договора воздушной перевозки авиапассажира и багажа. Для того чтобы определить форму договора воздушной перевозки авиапассажира и багажа необходимо рассмотреть механизм заключения договора.

Как уже говорилось выше, договор авиаперевозки авиапассажиров является по своей природе публичным. Это в свою очередь, влечет за собой публичный характер оферты, исходящей от транспортной компании.

Существует ошибочная точка зрения, что офертой в договоре воздушной авиаперевозки является момент, обращение авиапассажира непосредственно к перевозчику для приобретения билета, тем самым авиапассажир выражает свое предложение (оферту) о заключении договора на определенных им конкретных условиях авиаперевозки:

– рейсе/необходимом пункте назначения.

То есть, инициатива заключения договора на определенных условиях (пассажир, рейс/пункт назначения, дата) исходит непосредственно от пассажира, а не от перевозчика.

Акцептом в данном случае будет считаться намерения перевозчика по принятию денежных средств и оформлению билета.

Изложенная конструкция противоречит существу публичной оферты и существующему в российском законодательстве представлению о порядке заключения договора.

Поиск и обращение к авиакомпании, готовой предложить пассажиру услуги по авиаперевозке, соответствующее его предпочтениям (дате, времени

вылета, степени комфортабельности условий перелета), лежат за пределами гражданско-правового регулирования.

Предложение же авиакомпании вариантов авиаперевозки по предусмотренным ей условиям и является публичной офертой, принятие или отказ от которой – будет выбором гражданина (пассажира).

Акцептом следует считать конклюдентные действия по оплате пассажиром провозной цены (стоимости билетов).

Договор на конкретную перевозку не будет заключенным, пока не наступит момент пользования транспортным средством. Данное мнение также вызывает сомнение, т.к. непосредственное пользование транспортным средством является, последствием заключения договора авиаперевозки.

Заключение же договора воздушной авиаперевозки пассажира в соответствии п.2 ст.786 ГК РФ удостоверяется билетом.⁴

Обычно, потребитель квалифицирует билет, как письменную форму договора, что является неверным, потому что, билет не является собственным договором, он лишь средство подтверждения его заключения, наряду с другими перевозочными документами (багажной квитанцией, грузовой накладной, ордерами разных сборов, электронным многоцелевым документом и др.).

Перевозочные документы могут быть оформлены как непосредственно перевозчиком, так и уполномоченным агентом.

Всущественные условия договора указываются в билете, багажной квитанции, а при наличии иных условий определяются в соответствии с правилами авиаперевозки, установленными нормативными актами или авиаперевозчиком.

Более того, отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияют ни на существование, ни на действительность договора воздушной авиаперевозки пассажира.

⁴Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов/Б.П. Елисеев // СПС Консультант. –2022.–№1. –С. 65.

До 2005 г. действовало п.3.1.1 Правил авиаперевозки авиапассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях СССР, в соответствии с которым, пассажира потерявшего билет не допускали к перевозке, и провозная плата при этом не возвращалась. Позднее, 23.08.2005г., Верховный Суд РФ признал данное положение несоответствующим существующему законодательству, обосновав такие действия перевозчика, как односторонний отказ от исполнения обязательства.⁵

На данный момент действуют Федеральные авиационные правила (Приказ Минтранса России от 28.06.2007 г. № 82), в соответствии с которыми при утере, повреждении, либо неправильном оформлении билета перевозчик обязан немедленно принять все зависящие от него меры для установления факта заключения договора воздушной авиаперевозки пассажира.

К РФ обуславливает три способа заключения договора в письменной форме:

– путем составления одного документа, который подписывают обе стороны;

– путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, факсовой, телефонной, электронной или иной связи, которая позволяет достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору;

– путем акцепта оферты конклюдентными действиями. В последнем случае письменная форма считается соблюденной, т.е. закон вводит фикцию ее наличия.

Следует отметить, что, в случае договора авиаперевозки пассажира и багажа действует последний вариант, т.к. своими конклюдентными действиями в виде оплаты билета гражданин (пассажир), приобретающий билет, совершает акцепт.

⁵Воздушное право/ Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Наука, 2022. –С. 101.

При заключении договора, таким образом, oferta должна удовлетворять ряду требований.

Во-первых, в соответствии с п.3 ст.434 ГК РФ письменная форма будет соблюдена только в том случае, если oferta будет в письменном виде.

При заключении договора авиаперевозки существует стандартная форма договора авиаперевозки, с которой предлагают (либо должны предложить) ознакомиться гражданину.

Во-вторых, в oferta должно содержаться условие о сроке акцепта (п.3 ст. 438 ГК РФ).

Таким сроком может быть срок бронирования, который устанавливается специальными тарифами. В течение данного срока у пассажира есть возможность оплатить провозную плату.

Как уже было сказано, другая сторона договора должна акцептовать oferta путем конклюдентных действий. В случае договора авиаперевозки авиапассажиров, такими действиями будут считаться оплата стоимости билета, т.е. провозной платы.⁶

При воздушной перевозке авиапассажира и его багажа билет, багажная квитанция, иные документы, могут быть оформлены в электронном виде (электронный билет) с размещением информации об условиях договора воздушной авиаперевозки пассажира и багажа в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

В международной ассоциации должны в глобальном масштабе перейти на использование электронного билета и упразднить бумажные билеты. Переход на электронные билеты лежит в основе общемировой стратегии по упрощению бизнеса и сокращению расходов в воздушно-транспортной отрасли.

⁶Залесский В.В. Транспортные договоры / В.В. Залесский. – М.: Изд. Тихомирова, 2021. – С. 149.

Во всем мире авиакомпании активно внедряют электронные билеты. В США почти 100% перевозок осуществляется по электронным билетам. Сегодня такой билет выдается в 91 стране.

Российские авиакомперевозчики отстают в использовании электронного билета. Для того чтобы преодолеть отставание, необходимо устранить ряд правовых ограничений на использование электронного билета, существующих в российском законодательстве.

В ноябре 2006 г. Министерство транспорта РФ установило форму электронного пассажирского билета для авиации, что позволило уравнять в правах электронный и традиционный бумажный варианты билета.

Электронные билеты, в соответствии с законодательством РФ, сопровождаются пассажирскими чеками.

Также, преимущества использования электронного билета для авиакомпаний воплощаются в:

- дополнительных каналах реализации собственных перевозок;
- интерактивном контроле непосредственно перевозчиками на этапе продаж авиаперевозок и на объеме пассажирских перевозок;
- сокращении расходов, связанных с продажей бумажных билетов;
- обеспечении прозрачности, сокращении рисков, связанных с мошенничеством, порывством и потерей бумажных бланков;
- возможности организации онлайн-офиса перевозчика;
- упрощении процедуры контроля за использованием стандартных перевозочных документов;
- создании условий для внедрения процедур по самообслуживанию авиапассажиров;
- расширении интеграции с международным авиационным сообществом на основе использования стандартных электронных технологий.⁷

⁷Витрянский В.В. Договор авиаперевозки / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2022. –С. 199.

Переход к электронным билетам выгоден также для авиапассажиров и других потребителей услуг авиакомпаний – туристических агентств, государственных деловых и иных организаций и учреждений.

Электронное оформление значительно упростило процедуру бронирования и покупки авиабилетов, сделав ее более доступной для широкой публики.

Теперь можно даже те, выходя из дома или офиса, через систему Интернет заказать и купить авиабилеты на международные авиарейсы многих авиакомпаний.

Необходимо выделить, того, что утверждения Монреальской конвенции об унификации правил международных воздушных перевозок относятся к любой интернациональной авиаперевозке людей, груза или багажа, осуществляемой с вознаграждением посредством воздушного судна.

На практике Монреальская конвенция уже используется к регулярным перевозкам, осуществляемым в рамках интернациональных постоянных воздушных сообщений, и к нерегулярным авиаперевозкам, выполняемым в соответствии с двусторонними соглашениями о воздушном сообщении, другими международно-правовыми документами многостороннего и регионального характера или государственного законодательством.

Основной акцент в Монреальской конвенции сделан на праве выбора перевозчиком любых технических средств, пригодных для оформления авиаперевозки любым способом, чем обычно принято.

Однако Монреальская конвенция не содержит перечня этих средств, оставляя этот вопрос открытым, что при этом не препятствует внедрению новейших технических достижений в систему продаж и бронирования билетов сейчас, и в будущем.

Одновременно Монреальская конвенция требует от перевозчиков:

- хранения записи о пунктах управления и назначения;
- предоставления о ней письменной информации пассажиру.⁸

Билет, бумажный или электронный, считается соответствующим юридическим документом, который подтверждает заключение договора международной авиаперевозки.

С юридической точки зрения содержащаяся в них информация считается информативными, в за них достоверность отвечает международный авиаперевозчик.

В случае телесного повреждения или смерти авиапассажира данные уведомления являются важнейшими показателями существования и действительности договора авиаперевозки.

На основе вышеизложенного можно сделать следующий вывод. Согласно Федеральному Закону от 03.04.2017 г. № 52-ФЗ, Россия присоединилась к Монреальской конвенции 1999 г. об унификации правил международных воздушных перевозок, которую ратифицировали уже более 120 стран.

Предварительный мониторинг отечественного законодательства, регулирующего применение авиабилетов и багажных идентификационных бирок, показывает, что для обеспечения перехода к электронным билетам необходимо дополнить действующее законодательство новыми положениями.

При этом следует учитывать, что на данном этапе переход к новой перевозочной документации касается только международных воздушных перевозок, а не внутренних. Это обстоятельство позволяет изменять действующее законодательство, регулирующее внутренние авиаперевозки, и целиком и полностью сосредоточиться на внесении новых изменений, дополняющих законы в соответствии с требованиями Монреальской конвенции.

⁸Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. – М., 2022. – С. 149.

Российским авиаперевозчиком, целесообразно взять инициативу в свои руки и воспользоваться п. 2 ст. 102 К РФ, разрешающим перевозчикам устанавливать свои правила авиаперевозок и принять свои корпоративные правила международных воздушных перевозок.

Такие правила, насколько будут максимально приближены к современным реалиям международного воздушного транспорта, что и не факто российские перевозчики смогут считаться с требованиями Монреальской конвенции в отношении перевозочных документов авиапассажиров и багажа и работать по ним в международном секторе продаж и бронирования авиабилетов.

Рассмотрим предмет и иные условия договора.

Предметом договора перевозки является деятельность авиаперевозчика, т.е. – транспортная услуга. Этот предмет характерен как для договора перевозки авиапассажиров, так и для договора перевозки груза. Эта деятельность выражается в самом перемещении.

Предмет договора воздушной перевозки авиапассажиров и багажа – это услуги по доставке авиапассажиров и их багажа. Договор перевозки пассажира и багажа регулирует общественные отношения, которые возникают из необходимости доставки физического лица – пассажира, а в некоторых случаях и его багажа, в пункт назначения.

Оставшиеся права и обязанности сторон договора воздушной перевозки оставляют содержание данного договора.

Целью данного договора является доставка пассажира и его багажа в пункт назначения, определенный авиапассажиром, предоставление стандартных условий перевозки пассажира и обеспечение сохранности багажа и ручной клади при доставке в пункт назначения.

Из-за этого, его принципы интернациональных воздушных перевозок унифицированы только отчасти, а разрешение других оставлено на усмотрение стран, в международный практике сформировались множественность и разнообразие государственных вопросов к регулированию многочисленных вопросов международных авиаперевозок.

Договор воздушной авиаперевозки пассажира и багажа регулируется ГК РФ, ВК РФ, а также Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок авиапассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию авиапассажиров, грузоотправителей, грузополучателей».

К другим существенным условиям договора авиаперевозки пассажира и багажа, можно отнести:

- номер рейса и направление, дата и направление рейса;
- пункты управления и назначения;
- срок авиаперевозки;
- размер перевозной платы;
- наименование тарифа, услуги, оказываемые при данном тарифе;
- код и статус бронирования;
- форма перевозки багажа;
- дата оформления заказа;
- информация о зарегистрированном и незарегистрированном багаже;
- иные условия, относительно которых в заявлении одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

2 Содержание договора перевозки воздушным транспортом

2.1 Права и обязанности авиапассажира и авиаперевозчика

Содержание договора воздушной авиаперевозки пассажира конкретизировано в п. 1 ст. 103 ВК РФ: 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 воздушной перевозки пассажиром багажа также тот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному лицу.

Срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

Как это можно было заметить, формулировка договора воздушной перевозки пассажира и багажа, порекомендованная законодателем в ст. 103 ВК РФ, отображает специфику данного способа транспортировки, определяя то, что транспортировка выполняется

на воздушном судне, совершающем авиарейс, установленный в билете, оказанный в билете.

Отметим, что, под воздушным судном, понимается, в соответствии со ст. 320 ВК РФ, «летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, различного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды».

Основные права и обязанности пассажира перечислены в ст. 786 ВК РФ. Хотя в стране мало, но как показывает практика, любой перевозчик вносит дополнительные права, как и обязанности пассажира, согласно своим уставам, при заключении договора воздушной авиаперевозки.

Таким образом, ч. 2 ст. 106 ВК РФ, авиапассажир воздушного судна имеет право:

Пассажир воздушного судна имеет право:

- проезда на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок;

- бесплатного провоза багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в случае заключения договора воздушной перевозки пассажира, предусматривающего форму бесплатного провоза багажа;

- бесплатного провоза ручной клади в пределах нормы, которая устанавливается перевозчиком в соответствии с федеральными авиационными правилами, утвержденными на основании требований эксплуатационной документации воздушного судна, и позволяет размещать ручную кладь в пассажирской кабине (салоне) воздушного судна;

- бесплатного, при международных воздушных перевозках – в соответствии с льготным тарифом, провоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места. Другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух лет

до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением мест;

– бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в ресторане при перерыве в воздушной перевозке во время перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете.

Порядок предоставления пассажирам воздушных судов услуг и льгот устанавливается правилами авиационных перевозок (ч. 3 ст. 106 К).

Соответственно, с этим правом пассажира корреспондирует обязанность перевозчика гарантировать вероятность их реализации.

Пассажир, после приобретения билета, может в любое время по своему желанию отказаться от договора авиаперевозки пассажира и его багажа, что является к одностороннему расторжению договора.

Действующим законодательством определены правовые последствия такого одностороннего прекращения обязательств, согласно соглашению транспортировки.

Таким образом, в соответствии со ст. 108 К РФ пассажир воздушного судна имеет возможность отказаться от полета уведомив об этом перевозчика не позднее, чем за 24 часа до отправки рейса, в случае если определенными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен другой срок, и получить обратно оплаченную цену.

При отказе пассажира рейса перевозкой позднее установленного срока, пассажир может получить обратно оплаченную цену с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25 % суммы, уплаченной за авиаперевозку.

Важным обстоятельством возврата привнесенной пассажиром транспортной цены (стоимости билета) при отказе последнего от договора авиаперевозки пассажира и багажа будет возврат неиспользованного билета(билета).

Право на возврат оплаченной цены, в случае если пассажир отказался от договора перевозки пассажира и его багажа по причине задержки отправления авиарейса является одной из основных гарантий соблюдения прав пассажира, как стороны, договора перевозки.

Установка штрафа на возврат билета на авиарейс, право перевозчика.

Он будет, зависит от того, на какой срок до полета авиапассажир вернул билет, от тарифа, по которому билет был куплен, сезона продажи билета и прочих факторов и условий.

Как уже говорилось выше основные права и обязанности пассажира перечислены в ГК РФ, ГК РФ, во все время как все остальные права и обязанности пассажира указываются в транспортных правилах, уставах и кодексах.

Оплата билета является главной обязанностью пассажира.

Существление данной обязанности, в подавляющем большинстве случаев, подтверждается посредством ситуации, подтверждается с помощью выдачи соответствующему лицу авиабилета, или багажной квитанции.

Провозная плата определяется на основе установленной перевозчиком денежной суммы, взимаемой на перевозку одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, на единицу веса/места багажа или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира (багажа) согласно договору воздушной перевозки пассажира от аэропорта (пункта) назначения.⁹

Оплата транспортировки и формирование билета выполняются после бронирования, кроме случаев: оформления билета с открытой датой отправления (когда в билете не указана конкретная дата вылета); оформления билета по статусом ожидания свободных мест (билет со статусом «находсадку»); оформления билета при наличии свободных мест, после окончания регистрации авиапассажиров и оформления багажа.

⁹Воздушное право / Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Наука, 2022. – С. 133.

При оплате авиаперевозки пассажира и его багажа используются а тарифы, действующие на дату начала авиаперевозки.

В случае изменения тарифа авиаперевозки перевозчиком, перевозка авиапассажиров по билетам, оформленным до принятия изменений тарифов, осуществляется без перерасчетов с пассажирами, при условии, если первоначальные условия договора воздушной авиаперевозки сохранились.

Пассажир вправе отказаться от авиаперевозки в случае: отмены или задержки рейса, указанного в билете; изменения перевозчиком маршрута авиаперевозки; невыполнения рейса не по расписанию; несостоявшейся отправки пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и дату, указанные в билете; несостоявшейся авиаперевозки пассажира в воздушном судне, вызванной задержкой пассажира в аэропорту из-за задержки и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей; продолжительности проведения осмотра, если при досмотре багажа или личном досмотре пассажира не было обнаружено запрещенных к перевозке веществ и предметов; необеспечения перевозчиком стыковки рейсов в случае выполнения единой авиаперевозки; внезапной болезни пассажира или болезни или смерти члена его семьи, совместно следующего с ним в воздушном судне, что подтверждено медицинскими документами; непредоставления пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете; неправильного оформления билета перевозчиком или уполномоченным агентом.¹⁰

Авиаперевозчик может признать отказ пассажира от авиаперевозки вынужденным и в других случаях.

Из смысла п. 1 и 2 ч. 1 ст. 107 ГК РФ прослеживается еще одна обязанность лица, представляющегося контрагентом перевозчика по договору авиаперевозки – это исследование предъявляемым к

¹⁰ Аксаментов О.И. Некоторые проблемы ответственности авиаперевозчика по договору воздушной перевозки / О.И. Аксаментов // Правовой научно-практический журнал «Кодекс info». – СПб., 2021. – №10. – С. 21.

требованиям законов, регулирующих общественные взаимоотношения в сфере осуществления пассажирских авиаперевозок (соответственно характеру договора) с авиатранспортом в период существования указанной авиаперевозки.

Действия пассажира на борту авиасудна должны быть адекватным, соответствовать правилам и обычаям делового оборота. От него находится в зависимости как его собственная безопасность, так и безопасность всех иных авиапассажиров данного авиарейса во время транспортировки.

Однако, в случае следования логике законодателя, возможны и определенные поступки в поведении.

В частности, к примеру, ни один человек не может запретить другому человеку, который страдает фобией (боязнь полетов), испытывать страх, а также панику, в случае если он все-таки вынужден добираться до пункта своего назначения именно авиатранспортом.

Необходимо лишь то, чтобы его действия в каком состоянии не провоцировали плохое развитие ситуации в том смысле, что они не должны привести, в итоге, к формированию атмосферы, создающих угрозу безопасности полета авиарейса, либо угрозу жизни или здоровью других авиапассажиров.

Если же подобные действия сопровождаются еще и сеподчинением законным требованиям командира авиасудна, то они могут создать еще более опасную ситуацию на борту.

Согласно п. 6 ч. 1 ст. 107 ГК РФ, у пассажира есть обязанность, во-первых, не позволять нарушений правил поведения на борту авиасудна, создающих угрозу безопасности полета авиасудна, либо угрозу жизни или здоровью других авиапассажиров, а во-вторых, выполнять требования командира авиасудна, предъявленные в соответствии со ст. 58 ГК РФ, в пределах его полномочий.

Подчеркнем, что данные обязанности пассажира, которые, по сути своей, являются общими для всех договоров авиаперевозки, не зависят от типа транспорта, обладают для договора авиаперевозки все же особое важное значение.

Сопряжено данное обстоятельство с тяжестью последствий их невыполнения. В частности, в случае если совершенные пассажиром действия приведут к авиакатастрофе, количествоцелевшихстанет существенно меньшим, чем в следствии подобной аварии частных видах транспорта.

Помимо того, могут пострадать и люди на земле.

В случае вынужденного отказа пассажира от авиаперевозки или части авиаперевозки в связи с нарушением сроков авиаперевозки пассажир возвращается сумма, уплаченная за перевозку, за исключением случая, когда перевозка пассажира была выполнена частично, и пассажир принял выполненную часть авиаперевозки.

Если пассажир принял выполненную часть авиаперевозки, пассажиру возвращается сумма за невыполненную часть авиаперевозки.

В случае добровольного отказа пассажира от авиаперевозки с уведомлением об этом перевозчика позднее, чем за двадцать четыре часа до начала авиаперевозки из аэропорта отправления, аэропорта трансфера, аэропорта остановки пассажиру возвращается сумма, уплаченная за перевозку, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, либо возвращается разница между суммой, уплаченной за перевозку, и суммой, взимаемой за выполненную часть авиаперевозки, если перевозка была выполнена частично.

В случае добровольного отказа пассажира от авиаперевозки с уведомлением перевозчика не менее чем за двадцать четыре часа до начала авиаперевозки из аэропорта отправления, аэропорта трансфера, аэропорта остановки с пассажира сдерживается сумма в размере не более двадцати пяти

процентов от суммы, уплаченной за всю перевозку, если перевозка не на одном участке не была выполнена, либо от суммы, уплаченной за невыполненную часть авиаперевозки, если перевозка была выполнена частично.

Далее рассмотрим права и обязанности перевозчика.

Обязанности перевозчика, как и пассажира, перечислены в статье 786 ГК РФ. Так, согласно п. 1 ст. 786 ГК РФ, по договору авиаперевозки перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется оплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и перевозке багажа.

Таким образом, основная обязанность каждой из сторон договора авиаперевозки пассажира: для перевозчика – это обязанность по доставке пассажира в пункт назначения, причем в установленные сроки, а для пассажира – внесение проездной платы, как уже говорилось выше.

Факт исполнения этой обязанности пассажиром удостоверяется вручением ему проездного билета и багажной квитанции.

В силу ч. 1 ст. 106 ВК РФ, перевозчик обязан организовать обслуживание авиапассажиров воздушных судов, обеспечивать их точной и своевременной информацией о движении воздушных судов и предоставляемых услугах.

В частности, в силу п. 37 Правил, при оформлении авиаперевозки перевозчик или уполномоченный агент предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию об условиях авиаперевозки, в том числе информацию, указанную в оформленном перевозочном документе:

– об условиях договора воздушной авиаперевозки пассажира, в том числе формах бесплатного провоза багажа, предметах и вещах, запрещенных к перевозке, особых условиях авиаперевозки багажа и т.д.;

- о условиях применения тарифа;
- о правилах перевозчика;
- о перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку;
- о способе проезда по аэропорту отправления; о месте и времени начала и окончания регистрации на рейс;
- о требованиях, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-эпидемиологическим, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством РФ;
- о правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотра пассажиров и багажа; об условиях обслуживания на борту и воздушного судна;
- о типе воздушного судна.

Неадекватное выполнение указанных «преддоговорных» обязанностей может повлечь негативные последствия, как для пассажира, так и для транспортного предприятия-перевозчика.¹¹

Авиаперевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору перевозки:

- лицу, осуществляющему от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах;
- лицу, оказывающему услуги по обслуживанию в зоне ожидания на аэровокзальном комплексе прибывающих и прибывающих авиапассажиров;
- или другому лицу, в том числе другому перевозчику.

При этом ответственным за их действия (бездействие) является пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и за выполнение договора воздушной перевозки пассажира и багажа является на первоначальном перевозчике.

¹¹Поляков И.Н. Транспортное право России / И.Н. Поляков. – М., 2022. – С. 231.

К правам перевозчика можно отнести право отменять, задерживать рейс, производить замену судна, указанного в договоре, по требованию условий безопасности полетов.

Таким образом, на данный момент только самая малая часть прав и обязанностей пассажира и перевозчика регламентированы в воздушном законодательстве, основная же часть содержания договора воздушной перевозки содержится в уставах, правилах и других документах, установленных авиакомпаниями, что в свою очередь предоставляет большую свободу в выборе прав и обязанностей перевозчику.

Сегодня ситуация правового регулирования прав и обязанностей пассажира и перевозчика может значительно усугубиться в связи с тем, что отечественные авиакомпании в существующую маркетинговую политику пытаются внедрять успешно апробированную в авиакомпаниях Европы и США систему перепродажи авиабилетов – овербукинг (перевронированные, перепродажа).

Но если в США и странах ЕС существуют законы, которые регламентируют права и обязанности как авиапассажиров, так и авиакомпаний при возникающих случаях овербукинга, то овербукинг авиабилетов в России до сих пор не имеет законодательной базы, что создает определенные риски.

На сегодняшний день в России овербукинг в той или иной степени работает в большинстве авиакомпаний, при этом используется негласно.

Следует отметить, что Минтранс опубликовал 2017 г. на портале www.regulation.gov.ru законопроект об овербукинге.

В соответствии с ним авиакомпании могут получить право изменить договор воздушной перевозки, на альтернативный вариант. «При несогласии пассажира с альтернативным вариантом воздушной перевозки договор перевозки расторгается, пассажиру возвращается

сумма, оплаченная воздушную перевозку, и предоставляется компенсация».¹²

Предложение Минтранса разрешить авиакомпаниям использовать вербукинг активно обсуждается, вызывая неоднозначные оценки. Как, сроки переноса авиакомпаний, в этой инициативе больше положительных сторон, нежели отрицательных.

Для авиакомпаний это возможность продавать больше билетов и, чем самым, увеличить загрузку самолетов. Это, в конечном итоге, по мнению авиаперевозчиков, положительно отразится и на пассажирах, так как способствует снижению стоимости авиабилетов.

Кроме того, пассажиры смогут получать бонусы, например, в качестве компенсации (компания которой предоставляет перелет в бизнес-классе по тому же направлению).

В законопроекте, который сейчас обсуждает общественность, Минтранс предлагает установить размер компенсации пассажирам, попавшим под действие закона о вербукинге, на уровне от 12 тыс. до 28 тыс. рублей.

Также объем компенсаций могут привязать к времени, на которое будет задержан билет «лишнего» пассажира.

Если время задержки прибытия пассажира в аэропорт назначения составит более двух часов, но менее шести часов, то объем компенсации составит 12 тыс. рублей.

Для задержек от шести до 12 часов компенсация составит 18 тыс. рублей, а от 12 до 24 часов – 21 тыс. рублей, в ожидании билета более суток пассажир получит 28 тыс. рублей.

Также при перебронировании авиакомпания обязана предложить пассажиру альтернативный маршрут, и в случае, если он пассажира устраивает, ему выплачивается только компенсация, а если нет – то и компенсация, и стоимость авиабилета.

¹²Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов/Б.П. Елисеев // СПС Консультант. –2022.–№1. –С. 204.

При этом перевозчик освобождается от выплаты компенсации в случае, если он уведомит пассажира о перебронировании за две недели до даты рейса.¹³

В целом же, поскольку законодательно не утверждено, на какую компенсацию могут рассчитывать пассажиры, а также сроки выплаты данной компенсации, овербукинг в России пока не «популярен» пассажирам.

Стоит отметить, что компенсации при пересадке на другой рейс в Е авиакомпаниях довольно значительные.

Так, в США пассажиры, которые были пересажены на другой рейс и не улетели, например, на срок позже, имеют право получить право на двукратную компенсацию билета.

В странах ЕС в случае овербукинга пассажирам выплачивается не менее 125 евро, иногда размеры компенсаций достигают и до 600 евро.

Еще одной важной проблемой для авиапассажиров остаются гарантии соблюдения их прав, ведь, получив законодательное разрешение использовать овербукинг, авиакомпании смогут начать злоупотреблять им, и «обиженных» авиапассажиров станет в разы больше.

Кроме денежных компенсаций необходимо продумать и категории лиц – авиапассажиров, которые не попадут на рейс – будет ли это решение добровольным или компании будут определять «лишних» авиапассажиров самостоятельно.¹⁴

В решении возникающих проблем может помочь зарубежная практика, где детально закреплено, какие права имеют пассажиры, попавшие под овербукинг.

Однако, если устранить все возникающие неточности, законодательно прописать все нюансы, продумать все возможные проблемы, то, законодательное введение овербукинга – считается, будет

¹³Овербукинг в законе. – Режим доступа: www.airspot.ru.

¹⁴Овербукинг в законе. – Режим доступа: www.airspot.ru.

перспективным вложившихся экономических условиях развитием событий, которое может принести существенные выгоды как пассажиру, так и авиакомпании.

Пассажир получает дополнительные выгодные возможности для дальнейших перелетов, а авиакомпания избавляется от тяжб и более существенных затрат.

Еще одним фактом, свидетельствующим о возможном нарушении прав авиапассажиров, становится вступивший с 01.01.2013 г. в силу Федеральный закон от 14.06.2012г. № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу авиапассажиров и о порядке возмещения такого вреда причиненного при перевозках авиапассажиров метрополитеном», который коснулся всех видов пассажирских перевозок, в том числе и авиаперевозок.

Ухудшения коснулись суммы страховых выплат, т.к. тарифы рассчитываются по каждому риску отдельно на «причинение вреда жизни» и за «причинение вреда здоровью», а страховые суммы по одному риску при этом суммируются.

Еще одним негативным последствием принятия данного закона представляется то, что частные компании, скорее всего, переложат денежные затраты на авиапассажиров.

Страховка просто будет включена в стоимость билета, что повлияет на его цену и также ухудшит положение пассажира.

Делая вывод из всего вышеизложенного, можно сказать, что Федеральный закон № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу авиапассажиров и о порядке возмещения такого вреда причиненного при перевозках авиапассажиров метрополитеном»

по сравнению с действовавшим до его принятия законодательством ухудшил положение авиапассажиров.

2.2 Ответственность сторон за нарушение договора перевозки воздушным транспортом

В соответствии с ч. 1 ст. 116 ГК РФ, перевозчик обязан отвечать перед пассажиром за нарушение в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а кроме того соглашением о воздушной перевозке пассажира и багажа.

Статья 116 ГК РФ определяет общие принципы ответственности, а так же, определяет, что авиапассажир воздушного судна несет ответственность за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил, несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации, наряду с иными лицами, выступающими, либо могут выступать в качестве стороны договора авиаперевозки.

Рассматривая ответственность авиаперевозчика, прежде всего отметим, что она подпадает под ответственность за вред, причиненный деятельностью, повышенной опасности, в соответствии с которой юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование экс, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной связанной с ней деятельности и др.), должны компенсировать ущерб, причиненный своей деятельностью, в случае не оказания, того что ущерб появился из-за неодолимой силы либо умысла пострадавшего.

Ответственность перевозчика за ущерб, нанесенный при авиаперевозке жизни или здоровью авиапассажира, формируется в соответствии с

правилами главы 59 КФ, в случае если не предусмотрено более высокий размер ответственности перевозчика законом или договором воздушной перевозки пассажира, а также определяется международными договорами Российской Федерации (ч. 1 ст. 117 КФ).

Необходимо отметить, что это охрана интересов пассажиров, их родных, близких на внутренних авиалиниях значительно меньше, чем на границей.

В цивилизованных государствах родным потерпевших в авиакатастрофах удовлетворяют иски и после него они получают довольно большие суммы компенсаций.

Методы расчета законодательно закреплены и утверждены опытным путем в производстве.

О чем знают как авиапассажиры, так и авиакомпании, и в случае причинения вреда выплаты по собственной воле посредством заключения мирового соглашения.

Но в Российской Федерации такая практическая деятельность сейчас отсутствует. Вплоть до нашего времени членам семьи пострадавших в авиакатастрофах в нашем государстве не доводилось удовлетворяться материальной поддержкой страны и страховыми выплатами.

Однако и эти средства были ничтожными, или никак не выплачивались всем.

В силу этого необходимо преобразование общепризнанных норм внутреннего законодательства о мерах компенсации причинения вреда жизни или здоровью авиапассажира, в соответствии с нормами сформировавшимися в международной практике, как соответствующие условиям, отвечающим требованиям разумности и соразмерности.

Принимая во внимание условия периода времени, законодатель привнес изменения в ст. 117 ВК РФ, изменяя п. 1 и дополнив данную статью пунктами 1.1., 1.2 и 1.3, говорящие о том, что:

– перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный при авиаперевозке жизни или здоровью авиапассажира, согласно международным соглашениям Российской Федерации и Главой 59 ЕКВФ.

Если договором авиаперевозки авиапассажира не предусмотрено более высокая ответственность перевозчика за ущерб, причиненный при авиаперевозке жизни или здоровью авиапассажира, размер такой ответственности определяется международными соглашениями Российской Федерации или в соответствии с настоящим Кодексом.

Транспортировщик должен обеспечить выплату компенсации в счет возмещения ущерба, причиненного при авиаперевозке жизни пассажира, гражданам, обладающим правом на возмещение ущерба в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, – гражданам, у которых он находился на иждивении, в сумме два миллиона рублей, а при отсутствии таких граждан – родителям, супругу, детям умершего пассажира воздушного судна.¹⁵

Упомянутая выше выплата распределяется между лицами, которые имеют право ее получение, соответственно числу таких граждан.

Транспортировщик должен обеспечить выплату компенсации в счет возмещения ущерба, причиненного при авиаперевозке здоровью пассажира, в размере, определяемом исходя из характера и степени тяжести причинения вреда здоровью, согласно нормативам, установленным Правительством Российской Федерации. Объем свыше указанной выплаты не может превышать 2 000 000 рублей.

¹⁵Залесский В.В. Транспортные договоры/ В.В. Залесский. – М.: Изд. Тихомирова, 2021. – С. 226.

В случае если установленный согласно гражданскому законодательству размер возмещения ущерба, причиненного при авиаперевозке жизни или здоровью авиапассажира, превышает объем компенсации в счет возмещения ущерба, возмещение данной компенсации не освобождает авиаперевозчика от возмещения какого ущерба в части, превышающей сумму произведенной компенсации.

Также, необходимо конкретизировать Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу авиапассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках авиапассажиров метрополитеном» согласно которой общая сумма возможной страховой выплаты ограничивается 2 млн. рублей, получить которую могут только родственники погибших по прямой линии, исполнив все, что при наличии доказательств в семейной связи (например, бабушка – внуки) и при отсутствии других родственников, будет давать право на компенсацию на всех потерянных родственников, к тому же, по словам Правительства РФ, выплаты положены на каждого авиапассажира.¹⁶

Предполагаем, что с целью приведения общепризнанных норм ответственности авиаперевозчиков в соотношение с международными нормами цивилизованных государств законодатель должен сделать общеобязательной Монреальскую конвенцию, конкретизирующую размер возмещения ущерба при международных авиаперевозках, кроме того следует законодательно закрепить методы расчета возмещения ущерба, причиненного жизни и здоровью лица.

В судебной практике нынешнего дня следует в части утверждения цифр возмещения ущерба использовать заключения научных работников, которые специализируются на оценке экономического ущерба существования человека.

¹⁶Поляков И.Н. Транспортное право России / И.Н. Поляков. – М., 2022. – С. 266.

Преобразование государственного законодательства Российской Федерации об ответственности авиаперевозчика соотношение с международными договорами (в совершенстве – с Монреальским договором международных авиаперевозчиков 1966 г., а на этом этапе это пути могла бы быть корректировка государственного законодательства России в и того максимально возможного сближения с Варшавско-Гаагской системой ответственности авиаперевозчиков), ликвидировала бы уникальную, и, на наш взгляд, достаточно скорбительную для России обстановку, когда наше правительство дает оценку жизнедеятельности зарубежного лица в несколько раз выше, чем жизнь российского гражданина.

В настоящее время такие работы ведутся.

Обязанность авиаперевозчика за потерю, недоимку или дефект (порчу) багажа, а также вещей, находящихся при авиапассажире, оговаривается в ст. 118 ВК РФ.

Таким образом, перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза вследствие принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

Перевозчик несет ответственность за сохранность ручной клади, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) ручной клади произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

Проанализируем объем ответственности авиаперевозчика за потерю, недоимку или дефект (небезображивание) груза, а также с

предметов, находящихся при авиапассажире. В соответствии со ст. 119 К РФ, устанавливается в следующих объемах:

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

– за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более шестисот рублей на килограмм веса багажа или груза;

– за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади – в размере ее стоимости, а в случае невозможности ее установления – в размере не более чем двенадцать тысяч рублей.

Стоимость багажа, груза, а также ручной клади определяется исходя из цены, указанной в чеке продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии – исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения какого-либо требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено было.

За утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации.

За утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе пресельяносок), принадлежащих пассажирам из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, перевозчик несет ответственность в размере стоимости этих средств.

В соответствии со ст. 123 ВК РФ, авиаперевозчик может заключать соглашения с авиапассажирами, грузоотправителями либо грузополучателями об увеличении границ своей ответственности по сравнению с границами, определенными ВК РФ либо интернациональными соглашениями Российской Федерации.

Поэтому, каждый авиапассажир может непосредственно решать, согласен ли он внести дополнительную плату за принятие к транспортировке багажа либо груза с объявленной ценностью, но, при этом не необходимо не выпускать из виду, то, что стремление сэкономить относительно незначительные денежные средства при посадке в воздушное судно способен обратиться значимыми материальными потерями в конце полета.

В статье 795 ГК РФ говорится то, что из-за задержки отправления воздушного судна, осуществляющего перевозку авиапассажира, либо задержка прибытия подобного воздушного судна в место назначения авиаперевозчик уплачивает пассажиру возмещение в объеме, определенном надлежащим транспортным уставом или кодексом.

В силу ст. 120 ВК РФ, за просрочку доставки авиапассажира (багажа) вместо направления авиаперевозчик уплачивает штраф в возмещение в объеме 25% определенного федеральным законодательством минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, однако никак не больше чем 50% провозной платы, в случае если не докажет, что просрочка получилась из-за непреодолимой силы, устранения неполадок авиасудна, угрожающей здоровью либо жизни авиапассажиров, либо других обстоятельств, не зависящих от авиаперевозчика.

Авиаперевозчики несут ответственность за просрочку доставки авиапассажира, в случае если не обоснуют, что опоздание либо задержка случились из-за непреодолимой силы, устранения неполадок авиасудна, угрожающей здоровью либо жизни авиапассажиров, или иных факторов, независящих от воли авиаперевозчика.

Только лишь данные требование имеют все шансы быть причиной для освобождения авиаперевозчика от ответственности за просрочку доставки авиапассажира.

Во всех других вариантах при просрочке доставки авиапассажира транспортная компания обязана возместить понесенный им ущерб, возникший из-за задержки авиапассажира, например, на важные переговоры и т.д.

Рассмотрим ответственность пассажира за нарушение договора воздушной перевозки пассажира и багажа.

Ответственность пассажира по договору воздушной перевозки, в отличие от ответственности перевозчика, крайне мала.

И заключается лишь в том, что пассажир несет ответственность за нарушение таможенных, валютных, санитарных, карантинных и иных правил в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Также можно сказать о том, что пассажир обязан в соответствии с нормами гражданского законодательства возместить убытки, причиненные по его вине имуществу перевозчика или багажу другого пассажира, за который Перевозчик несет ответственность.

Еще на наш взгляд, абсолютно правомерно рассматривать мерой ответственности авиапассажира отказ в возврате ему провозной цены, в том случае если расторжения соглашения авиаперевозки согласно причине, предусмотренной п. 6 ч. 1 ст. 107 ВК РФ.

Безусловно, авиапассажир, в этом случае, утрачивает, не больше того, что он и так таким образом утратил бы, в случае если бы соглашение авиаперевозки было бы исполнено надлежащим образом.

Но, в отличие от такого рода ситуации, авиапассажир действительно утрачивает то, что, из-за собственного виноватого действия, так и не оказываемся вместе направления, в таком случае безвозвратно теряет заплаченную им провозную цену, не получая при этом никакого ответного представления.

Подобным способом, эта мера является, по своей сути, непосредственно мерой ответственности пассажира.

Еще одной проблемой в рамках обязанностей авиапассажира, может быть то, что рост числа авиапассажиров, удешевление стоимости билетов – все это постепенно привело к появлению феномена «воздушных дебоширов».

Наиболее остро проблема «воздушных дебоширов» встала последнее время. Правительствам всех государств мира уделяют все большее и большее внимание проблемам безопасности авиапассажиров, разрабатывают психологические методики работы с авиапассажирами с целью предотвращения захвата воздушных судов, ужесточают ответственность за хулиганство на борту самолета.

Для авиадебоширов предусмотрена ответственность.

Хулиганство по ст. 213 УК РФ – грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное:

– на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования, наказывается штрафом в размере от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок.¹⁷

¹⁷Воздушное право / Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Наука, 2022. – С. 233.

Заключение

Договор перевозки пассажира и багажа— это соглашение, в силу которого перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа и за провоз багажа (п. 1 ст. 786 ГК РФ).

Понятие договора авиаперевозки пассажира и багажа также закреплено в ст. 103 ВКРФ, согласно которой по договору авиаперевозки 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 воздушной авиаперевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или управомоченному на получение багажа лицу.

Рассмотрев договор воздушной авиаперевозки пассажира и багажа, можно сделать некоторые выводы.

Во-первых, согласно данному соглашению транспортировщик обязуется транспортировать авиапассажира в место направления, а в случае сдачи авиапассажиром багажа – кроме того привезти груз в место направления и предоставить его управомоченному на получение

авиабагажалицу, авиапассажир обязуется уплатить определенную цену за проезд, а при сдаче багажа – и за его провоз.

Договор транспортировки авиапассажира считается консенсусным. Он заключен в момент выдачи авиапассажирu авиабилета, каким и удостоверяется.

В авиабилете указываются все существенные условия договора, в том числе условия бесплатной провозки детей и ручной клади авиапассажира.

В частности авиаперевозки багажа договор носит реальный характер, поскольку оформляется багажной квитанцией при его сдаче авиаперевозчику.

Во-вторых, авиаперевозчик несет ответственность за просрочку выполнения обязательства. Пункт 1 ст. 795 ГК РФ предусматривает, то что из-за задержки отправления авиапассажира или опоздание его прибытия вместо направления авиаперевозчик оплачивает штраф, в случае если никак не подтвердит, то что задержка или опоздание произошли из-за устранения неполадок авиалайнера, непреодолимой силы, угрожающих здоровью и жизни авиапассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от воли авиаперевозчика.

Поэтому, причиной данной ответственности является вина перевозчика, которая презюмируется.

Ответственность авиаперевозчика за несохранность багажа, кроме того ручной клади устанавливается на принципе вины и ограничена их ценой.

Отличие заключается в том, то что вину авиаперевозчика в причинении ущерба вещам, не сданным в багаж, необходимо доказать. За такие вещи должен нести ответственность, прежде всего авиапассажир, так как подразумевается, что он их контролирует.

Исключением из этого правила обычно являются случаи, если ущерб наступил в результате транспортного происшествия; кроме того, п. 2 ст. 118 ВК РФ говорит: перевозчик несет ответственность за сохранность ручной клади, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) ручной клади произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не

мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира.

В-третьих, в случае причинения ущерба существованию и самочувствию авиапассажира ответственность авиаперевозчика согласно ст.800 ГК устанавливается по правилам гл. 59 ГК. Это значит, что авиаперевозчик как собственник источника повышенной опасности отвечает за сохранность здоровья и жизни авиапассажира независимо от наличия вины, а причиненный вред возмещается авиаперевозчиком в полном объеме.

При наличии споров возникающих между сторонами договора, они могут обращаться в суд.

В-четвертых, законодатель принял Монреальскую конвенцию 1999г., так как она включает несколько современных утверждений. Согласно Федеральному закону от 03.04.2017 г. № 52-ФЗ, Россия присоединилась к Монреальской конвенции 1999 г. об унификации правил международных воздушных перевозок, которую ратифицировали уже более 120 стран.

В соответствии с данной Конвенцией авиапассажир может рассчитывать на существенные материальные компенсации за ущерб, причиненный его здоровью и жизни, а также багажу, и получить их по упрощенной процедуре; в корне изменен подход к возмещению убытков при задержке авиарейса и др.

В-пятых, последнее время наиболее остро встала проблема «воздушных дебоширов». Правительство всех государств мира уделяют все большее и большее внимание проблемам безопасности авиапассажиров, разрабатывают психологические методики работы с авиапассажирами с целью предотвращения захвата воздушных судов, ужесточают ответственность за хулиганство на борту самолета.

Для авиадебоширов предусмотрена ответственность.

Хулиганство по ст. 213 УК РФ – грубое нарушение общественного порядка, выражающее явное неуважение к обществу, совершенное:

– на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования, наказывается штрафом в размере от трехсот тысяч до пятисот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период от двух до трех лет, либо обязательными работами на срок до четырехсот восьмидесяти часов, либо исправительными работами на срок от одного года до двух лет, либо принудительными работами на срок до пяти лет, либо лишением свободы на тот же срок.

В шестых, одной из существенных проблем действующего законодательства является также коллизия о необходимости доказывания отсутствия вины перевозчика самим перевозчиком.

Договор воздушной перевозки авиапассажира и багажа, несомненно, является одним из самых популярных в настоящее время и поэтому его детальная доработка и более четкая конкретизация основных понятий и норм особенно необходима в современном законодательстве России.

Список использованных источников

Нормативные правовые акты

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 года) (ред. от 01.07.2020) // Российская газета. – 2014. – № 7.

2. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24.07.2002 года № 95-ФЗ (ред. от 30.12.2021) // Российская газета. – 25 августа 2002. – № 2579.– ст. 2437.

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 года № 60-ФЗ (ред. от 14.03.2022)// Собрание законодательства РФ. – 1997. – № 12. – Ст. 1383.

4. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации от 14.11.2002 года № 138-ФЗ (ред. от 01.02.2022) // Российская газета. – 20 ноября 2002. – № 3088.– ст. 7436.

5. Часть первая Гражданского кодекса Российской Федерации от 30 ноября 1994 года № 51-ФЗ (ред. от 25.02.2022) // Собрание законодательства РФ. – 5 декабря 1994. – № 32. – ст. 3301.

6. Часть вторая Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 января 1996 года № 14-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. – 29 января 1996. – № 5. – ст. 410.

7. Часть третья Гражданского кодекса Российской Федерации от 26 ноября 2001 года № 146-ФЗ(ред. от 01.07.2021) // Собрание законодательства РФ. – 20 декабря 2001. – № 16. – ст. 5532.

8. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 года № 63-ФЗ (ред. от 25.03.2022)// Собрание законодательства РФ. – 1996. – № 6. – Ст. 1062.

9. Федеральный закон «О защите прав потребителей» от 07.02.1992 года № 2300-1 (ред. от 11.06.2021) // Собрание законодательства РФ. – 1992.

10. Федеральный закон «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» от 03.04.2017 года № 52-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2017.

11. Приказ Минтранса России «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28.06.2007 года № 82 (ред. от 15.09.2020) // Собрание законодательства РФ. – 2007.

Научная и специальная литература

12. Абова Т.Е. Гражданский и арбитражный процесс / Т.Е. Абова. – М.: Статут, 2021. – 340 с.

13. Абова Т.Е. Арбитражный суд в судебной системе России / Т.Е. Абова // Государство и право. – 2020. – № 9. – С. 65-76.

14. Аксаментов О.И. Некоторые проблемы ответственности авиаперевозчика по договору воздушной перевозки / О.И. Аксаментов // Правовой научно-практический журнал «Кодекс info». – СПб., 2021. – №10. – С. 17-34.

15. Большой юридический словарь / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. 3-е изд. доп. и перераб. – М.: ИНФРА, 2020. – 900 с.

16. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский. –М., 2022. – 510 с.
17. Витрянский В.В. Договор авиаперевозки/ В.В. Витрянский.– М.: Статут, 2022. –368 с.
18. Воздушное право / Под ред. О.Н. Садикова. – М.: Наука, 2022. – 292 с.
19. Громошина Н.А. Гражданский и арбитражный процесс / Н.А. Громошина. – М.: Статут, 2020. – 422 с.
20. Гречуха В.Н. Транспортное право России / В.Н. Гречуха. – М., 2021. – С. 286.
21. Васьковский Е.В. Гражданский и арбитражный процесс / Е.В.Васьковский. – М.: Статут, 2021. – 455 с.
22. Егiazаров В.А. Транспортное право / В.А.Егiazаров. –М.,2021. –С. 458.
23. Елисеев Б.П. Воздушные перевозки: законодательство, комментарии, судебная практика, образцы документов/Б.П. Елисеев // СПС Консультант. –2022.–№1. –С. 180-195.
24. Залесский В.В. Транспортные договоры / В.В. Залесский. – М.: Изд. Тихомирова, 2021. – 312 с.
25. Исаенкова О.В. Гражданское процессуальное право России / О.В. Исаенкова. – М.: Норма, 2021. – 288 с.
26. Комментарий к Арбитражному процессуальному кодексу Российской Федерации (постатейный) / Отв. ред. проф. Г.А. Жилин. – М., 2021. – 850 с.
27. Овербукинг в законе. – Режим доступа: www.airspot.ru.
28. Поляков И.Н. Транспортное право России / И.Н. Поляков. – М., 2022. – С. 390.
29. Романец Ю.В. Система договоров в гражданском праве России / Ю.В. Романец. –М.: Норма, 2021. – С. 496.

30. Федеральная служба государственной статистики. –Режим доступа:
http://www.gks.ru/bgd/regl/B12_5563/Main.htm.

31. Яблочков Т.М. Гражданское право / Т.М.Яблочков. – М.: Статут,
2022. – 396 с.

32. Яблочков Т.М. Гражданский процесс / Т.М.Яблочков. – М.: Статут,
2021. – 488 с.