

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение  
высшего образования  
«Саратовская государственная юридическая академия»

*На правах рукописи*

**Скучаев Андрей Анатольевич**

**ЧАСТНОПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ  
ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОПОСРЕДОВАННЫХ  
ЭЛЕКТРОННО-ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

**Диссертация**

на соискание ученой степени  
кандидата юридических наук

**Научный руководитель:**

доктор юридических наук, доцент  
Соловых Светлана Жорисовна

Саратов – 2026

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

<b>Введение .....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЧАСТНОПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОПОСРЕДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОННО-ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ .....</b>	<b>21</b>
§ 1.1. Генезис правового регулирования отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом .....	21
§ 1.2. Основы нормативно-правового регулирования цифровой трансформации пассажирских перевозок воздушным транспортом в Российской Федерации .....	45
§ 1.3. Система правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями .....	67
<b>ГЛАВА 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОПОСРЕДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОННО-ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ.....</b>	<b>105</b>
§ 2.1. Порядок заключения договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий .....	105
§ 2.2. Исполнение договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий .....	129
§ 2.3. Основания и пределы гражданско-правовой ответственности участников договорных отношений по услуге воздушной перевозки пассажиров .....	147
<b>Заключение.....</b>	<b>175</b>
<b>Список используемых источников.....</b>	<b>180</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЕ.....</b>	<b>216</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**Актуальность темы исследования** обусловлена рядом факторов (аспектов) социально-экономического, правового, правоприменительного и доктринального характера.

*Социально-экономический аспект.* В России в связи с географической особенностью ее территории, разнообразием ландшафтов и наличием большого количества труднодоступных и отдалённых регионов воздушные перевозки имеют ключевое значение. В документах стратегического планирования определены задачи по ускоренному внедрению в транспортную отрасль России цифровых технологий в целях обеспечения высокого качества и доступности транспортных услуг<sup>1</sup>, так как воздушные перевозки пассажиров представляют собой наиболее эффективный способ обеспечения коммуникации и жизнедеятельности общества, что способствует улучшению качества жизни населения.

*Правотворческий аспект* отражает очевидную потребность в создании новых и совершенствовании существующих правовых норм, учитывающих влияние технологизации как на правовую действительность в целом, так и на отдельные виды договорных отношений. Совершенствование правового регулирования в сфере воздушных перевозок пассажиров в связи с происходящими в настоящее время изменениями, связанными с широким внедрением в российскую авиационную отрасль электронно-цифровых технологий, должно учитывать и специфику интеграции электронных и цифровых технологий, существующих в функциональной и иерархической зависимости и объединённых предметной специализацией технологических инноваций.

Внедрение цифровых платформ и сервисов в воздушную транспортную отрасль, множество нормативно-правовых актов, а также отсутствие их

---

<sup>1</sup> В 2024 году изданы Указы Президента (№ 309 и № 529) о национальных целях развития Российской Федерации на период до 2036 года, среди которых необходимость обеспечения транспортной мобильности, включая автономные транспортные средства, цифровую трансформацию, искусственный интеллект. По поручению президента правительством РФ в 2024 году сформирован национальный проект «Эффективная транспортная система». Принято распоряжение правительства Российской Федерации об утверждении транспортной стратегии России на период до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года.

системности повышает уровень правовых рисков у потребителей таких услуг. В целях стабилизации и упорядочения отношений воздушной перевозки законодатель формирует правовую основу путём создания экспериментально-правового регулирования с перспективой его интегрирования в дальнейшем в основную законодательную базу. Особую важность приобретают вопросы правосубъектности цифровых агентов и искусственного интеллекта, мер и оснований гражданско-правовой ответственности, что, несомненно, порождает необходимость реформирования законодательства и создания специальных норм, которые бы обеспечивали как баланс интересов перевозчиков и пассажиров, так и качество и безопасность воздушной перевозки.

*Правоприменительный аспект.* Быстрое развитие и внедрение технологических инноваций в отрасль воздушных перевозок опережает как правовое регулирование (пробелы, коллизии и фрагментарность действующего законодательства), так и формирование устойчивой правоприменительной практики, что негативным образом влияет на осуществление прав и обязанностей сторон договорных отношений воздушной перевозки пассажиров. Существуют проблемы определения ответственности и её пределов, связанные с установлением вины перевозчика в условиях сложности разграничения технических и организационных причин задержек рейса и продолжительности такой задержки, неоднозначность квалификации форс-мажорных обстоятельств и предоставления услуг, сложности, возникающие с возвратом средств при отказе от перелета, правовая неопределенность в отношении отказа в посадке (овербукинг), проблемы определения *lex specialis* в отношении защиты прав пассажиров.

В процессе цифровизации перевозчик часть своих обязательств по договору перевозки пассажира передаёт третьим лицам на исполнение, следовательно, создаются дополнительные риски для пассажиров: увеличивается вероятность утечки персональных данных, трудность определения ответственного лица за нарушение договора, имеются сложности в осуществлении авиакомпанией контроля над различными этапами исполнения договорных обязательств по воздушной перевозке, некорректная передача данных о пассажирах между

различными системами бронирования, усложнение координации действий между авиаперевозчиками из-за отсутствия единой централизованной базы данных о пассажирах и рейсах, недостаточный уровень кибербезопасности, использование авиакомпаниями различных IT-решений и цифровых платформ, что усложняет создание унифицированной цифровой системы, недостаточная правовая база в части цифровых технологий. Эти и иные проблемы, возникающие в правоприменительной практике, указывают на необходимость системного подхода при проведении исследования по избранной тематике в целях поиска баланса прав и интересов участников отношений по воздушной перевозке пассажиров.

*Доктринальный аспект* формируется на основе анализа научных трудов, посвящённых правовому регулированию воздушных перевозок пассажира в аспекте изменения парадигмы гражданского права, детерминированной технологизацией самого права. В современных условиях доктрина цифровой трансформации транспортного права, результаты изменения которого называют «правом второго модерна»<sup>1</sup>, не получила своего полного оформления, однако можно говорить о базовых положениях, которые разрабатываются на основе практической деятельности, что указывает на определённый дефицит научных разработок в исследуемой области отношений. Доктринальный аспект актуальности темы диссертации заключается, в частности, в необходимости выявления диалектического единства и взаимовлияния технологического развития и правового регулирования, в осмыслении трансформации правовых понятий и конструкций при внедрении цифровых технологий в транспортную отрасль.

Таким образом, указанные обстоятельства свидетельствуют об актуальности исследования.

**Степень научной разработанности.** Основопологающими научными работами, в рамках которых сформированы категориальные понятия

---

<sup>1</sup> См.: Зорькин В.Д. Право в цифровом мире. Размышление на полях Петербургского международного юридического форума. /В.Д. Зорькин. URL: <https://гражданскийэкзамен.рф/2018/05/30/valerij-zorkin-pravo-v-czifrovom-mire/> (Дата обращения 18.11.2024).

транспортного права, можно назвать работы, посвященные основным проблемам развития транспортного законодательства В.А. Егизарова (1986); гражданско-правовым договорам в транспортной сфере М.И. Брагинского и В.В. Витрянского (2003); разработке системы транспортных организационных договоров С.Ю. Морозова (2011); сравнительно-правовому исследованию транспортного законодательства России и зарубежных государств В.С. Белыха (2012); основным положениям, характеризующим организационно-правовую систему воздушного транспорта В.М. Гречухи (2015); гражданско-правовой ответственности по договорам перевозки груза и пассажира А.В. Дудченко (2016); договорному регулированию оказания операторских услуг по управлению перевозочным процессом А.А. Ананьевой (2020); договорному регулированию совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа Д.С. Федотовой (2020); созданию понятийного аппарата транспортного права М.А. Бажиной (2022); различным аспектам защиты прав участников транспортных обязательств Е.М. Тужиловой-Орданской (2022); созданию концепции гражданско-правовой ответственности в сфере транспортных обязательств по перевозке М.Н Махибороды (2023) и др.

Вопросам правового регулирования воздушных пассажирских перевозок посвящён ряд работ учёных в области гражданского права, таких как диссертационные исследования Е.А. Ефремова «Договор воздушной перевозки» (2006); В.В. Молчанова «Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок» (2007); П.В. Ремишевского «Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки» (2007); А.А. Старцевой «Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру» (2009); В.В. Машина «Договор воздушной перевозки пассажира» (2012); А.В. Выгодянского «Гражданско-правовое регулирование договоров воздушной перевозки груза и пассажира» (2013); Н.Н. Остроумова о правовом режиме международных воздушных перевозок» (2013); Л.И. Адиятулиной «Воздушная чартерная перевозка пассажира и багажа: гражданско-правовое исследование» (2021).

За последние два десятилетия появились исследования, посвященные внедрению в транспортную отрасль цифровых технологий, однако данные исследования либо относятся к техническим наукам, например, посвященные системе организации железнодорожных перевозок на основе информационных технологий И.Н. Шапкина (2009), методам и средствам управления системой обслуживания пассажиров в аэропорту в условиях неопределённости И.А. Тецлава (2023), цифровой трансформации в авиационной отрасли В.М. Аврамчикова, А.С. Тимоховича, И.П. Рожнова (2024), либо не являющиеся комплексными исследованиями, отражающими специфику воздушной перевозки пассажиров и багажа, например, о гражданско-правовой модели регулирования цифровых технологий А.А. Карцхия (2019), о развитии транспортных систем на базе цифровых технологий И.Г. Ткачёва (2019), о юридической ответственности за работу искусственного интеллекта В.А. Лаптева (2019), о статусе цифрового права М.А. Рожковой (2020), о правовой среде для цифрового развития транспорта (2021) и о статусе искусственного интеллекта (2022) Е.В. Вавилина, о создании новой правовой среды для цифрового развития транспорта В.А. Вайпана (2021), о вопросах стратегического правового регулирования внедрения цифровых технологий на транспорте В.Н. Воронина (2021), о регулировании беспилотных воздушных перевозок Ю.Н. Боярской (2023).

Таким образом, самостоятельные научные исследования, посвященные анализу реализации договорных отношений, складывающихся при оказании услуг воздушной перевозки пассажиров в условиях стремительной цифровизации авиационной отрасли, отсутствуют.

**Целью исследования** является формирование целостной системы знаний о теоретических основах частноправового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере оказания услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями.

Для достижения указанной цели необходимо **решение следующих задач:**

– определить общие закономерности развития частноправового регулирования отношений по воздушной перевозке пассажиров в России;

- раскрыть нормативно-правовые основы использования электронно-цифровых технологий при оказании услуг воздушной перевозки пассажиров;
- исследовать систему частноправовых отношений, возникающих в процессе организации и осуществления договоров воздушной перевозки пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями;
- исследовать особенности использования цифровых платформ (платформенных решений), их правовое регулирование при заключении договоров воздушной перевозки пассажиров;
- определить особенности отношений, возникающих при использовании электронно-цифровых технологий в целях заключения договора перевозки пассажиров воздушным транспортом;
- исследовать специфику реализации принципов договорного регулирования применительно к договору воздушной перевозки пассажиров, опосредованному электронно-цифровыми технологиями;
- раскрыть порядок и особенности заключения и исполнения договора воздушной перевозки пассажиров, опосредованного электронно-цифровыми технологиями;
- определить юридическую конструкцию и особенности правовой регламентации договора воздушной перевозки пассажира с использованием цифровых технологий;
- выявить особенности привлечения к гражданско-правовой ответственности субъектов договорных отношений, складывающихся при воздушной перевозке пассажира с использованием цифровых технологий (основания и пределы гражданско-правовой ответственности);
- сформулировать предложения по совершенствованию действующего законодательства в области пассажирских перевозок.

**Объектом исследования** является система общественных отношений, возникающих в сфере предоставления услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями.

**Предметом диссертационного исследования** являются нормы отечественного и зарубежного законодательства, регулирующие отношения в сфере предоставления услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованные электронно-цифровыми технологиями, материалы судебной практики по вопросам применения законодательства в сфере воздушной перевозки пассажира, доктринальные научные представления учёных в исследуемой проблематике.

**Теоретическую основу исследования** составляют научные работы ученых в области гражданского права по вопросам отдельных аспектов договора перевозки пассажира воздушным транспортом, по связанным с ним общетеоретическим проблемам правовой природы юридической ответственности, по вопросам регламентации внедрения цифровых технологий на пассажирском воздушном транспорте.

Диссертационное исследование опирается на научные труды российских учёных в области общей теории права и гражданского права: докторов юридических наук Т.Е. Абовой, С.С. Алексеева, А.А. Ананьевой, М.Ф. Баглариду, М.А. Бажиной, Л.Т. Бакулиной, И.И. Бариновой, В.С. Белых, Ю.Н. Боярской, М.И. Брагинского, С.Н. Братуся, Е.В. Вавилина, В.А. Вайпана, Л.Ю. Василевской, В.В. Витрянского, В.Н. Воронина, А.В. Габова, В.Н. Гречухи, Р.И. Дремлюги, В.А. Егиазарова, Н.Д. Егорова, И.В. Елисеева, В.В. Залесского, О.С. Иоффе, Л.В. Зарапиной, О.С. Иоффе, Ю.Х. Калмыкова, А.Г. Карапетова, П.В. Крашенинникова, Н.И. Матузова, Д.И. Мейера, С.Ю. Морозова, А.Р. Муратовой, М.Ю. Назарова, Е.А. Нестерова, Е.О. Пауловой, Т.А. Поляковой, В.Ф. Попондопуло, Н.В. Рубцовой, Г.П. Савичева, С.Ж. Соловых, И.В. Спирина, В.В. Субочева, Е.А. Суханова, А.А. Тарасенко, М.А. Тарасова, В.А. Тархова, Е.М. Тужиловой-Орданской, В.И. Фатхи, Д.С. Федотовой, В.П. Штыкова, Н.Н. Якунина, Н.В. Якуниной и др.

Использовались труды учёных в области технических и экономических наук: В.М. Аврамчикова, С.В. Матюхи, И.П. Рожнова, И.А. Тецлава, А.С. Тимоховича, И.Г. Ткачёва.

**Нормативную основу исследования** составили положения действующего российского законодательства и акты международного частного права в области транспортного права и, в частности, воздушного права.

**Эмпирическая основа исследования.** В работе использованы материалы судебной практики Верховного Суда Российской Федерации, судебные акты судов общей юрисдикции и арбитражных судов, доклады федеральных агентств, статистические данные, документы организаций, выступающих в качестве перевозчиков.

**Методология исследования.** Методологическую основу работы составляет совокупность общенаучных и специально-юридических методов исследования. С помощью диалектического метода выявлены общие закономерности развития частноправового регулирования отношений по воздушной перевозке пассажиров в России. На основе системного подхода сфера пассажирских перевозок проанализирована как целостная система, состоящая из определённых элементов. Метод анализа использован для познания сущности отношений субъектов воздушной перевозки. С помощью историко-правового метода были выявлены этапы правового регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом в России. Специально-юридические методы позволили сформировать юридическую конструкцию договорных отношений в условиях цифровизации авиаперевозок, раскрыть содержание юридических терминов, сформулировать выводы и обосновать положения, выносимые на защиту.

**Научная новизна** диссертационного исследования заключается в том, что в нём сформировано комплексное научное представление о теоретических основах частноправового регулирования общественных отношений, возникающих между субъектами воздушной с учётом внедрения в отрасль электронно-цифровых технологий, и их системе.

Сформулировано авторское представление осуществления договорных отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями, и их системе.

Выявлено влияние процесса цифровизации на организацию пассажирских перевозок воздушным транспортом и определены особенности ответственности авиаперевозчика перед пассажиром, разработаны предложения по совершенствованию соответствующих правовых норм.

В результате исследования представлена концепция правового регулирования, легализующая сверхлимитное заключение договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом, разработан алгоритм взаимодействия пассажиров и перевозчика при его использовании.

Определена правовая природа договора перевозки пассажира воздушным транспортом и каждого из договоров, возникающих между субъектами правоотношений в области перевозки пассажиров воздушным транспортом. Дана классификация оснований юридической ответственности субъектов отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом с перспективой на использование технологии беспилотных летательных аппаратов. Разработаны и содержательно определены термины «цифровые основания гражданско-правовой ответственности», «предметная специализация технологических инноваций», «технологическая нейтральность».

Проведённое исследование позволило сформулировать **основные положения, выносимые на защиту:**

1. Выявлены общие закономерности влияния техники и технологий на правовое регулирование отношений по воздушной перевозке, определяющие эволюционное развитие договорных отношений в сфере воздушной перевозки пассажира и оказывающие воздействие на юридическую конструкцию договора. Технологическому воздействию подвержены следующие элементы договорной конструкции:

- предмет договора (расширение от простой перевозки к оказанию комплексной транспортной услуги);
- субъектный состав участников договорных отношений (переход к множественности лиц на стороне перевозчика);

- содержание договора, персонализация условий договора в зависимости от индивидуализирующих признаков физического лица;

- заключение договора (переход от традиционного к электронно-цифровому формату и в последующем переход к цифровому формату). Внедрение концепции решения программного обеспечения как услуги (SaaS) на основе частных, гибридных, мультиоблачных подходов в авиационной отрасли, повышающих качество и эффективность организации предоставляемых услуг пассажирам за счёт внедрения цифровых сервисов (систем бронирования, индивидуальных предложений и эффективной поддержки клиентов);

- порядок исполнения договора (переход от натурального формата совершения юридически значимых действий к интегративному формату, включающему комплекс способов технологического характера с предметной специализацией технологических инноваций, направленных на автоматизацию юридически значимых действий сторон по исполнению условий договора);

- ответственность сторон, расширение оснований для применения мер ответственности (цифровые основания гражданско-правовой ответственности).

2. Определено, что правовое регулирование отношений, возникающих в процессе осуществления воздушных перевозок пассажиров в условиях цифровой трансформации авиационной отрасли, характеризуется комплексной природой, позволяющей его рассматривать в широком и узком аспектах.

В широкой трактовке оно охватывает систему правовых норм (включая экспериментально-правовые режимы), регламентирующих процессы цифровой трансформации всей авиационной отрасли, т. е. нормативное регулирование, определяющее применение цифровых технологий в авиастроении, системе авиационной безопасности, в организации перевозок воздушным транспортом (пассажирских, грузовых, почтовых), в использовании аэропортовых инфраструктурных комплексов и в разработке специализированного программного обеспечения.

В узком понимании – правовое регулирование, персонализирующее содержание договора за счёт применения цифровых технологий в рамках

договорных обязательств сторон по организации и осуществлению воздушных перевозок пассажиров (смарт-контракты, искусственный интеллект).

Правовая регламентация указанных отношений сочетает публично-правовую и частноправовую составляющие, имеет целью обеспечение баланса императивных норм и индивидуальных потребностей участников правоотношений.

3. Аргументировано, что в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий возникает несколько групп частноправовых отношений: *правоотношения*, обеспечивающие инфраструктуру для осуществления авиаперевозок пассажиров, включая код-шеринг договоры, интерлайн-соглашения, взаимоотношения перевозчика с операторами аэропортов и иными субъектами авиационной инфраструктуры, правоотношения между владельцами транспортных инфраструктур, правоотношения субъектов предпринимательской деятельности, направленные на организацию заключения договора перевозки (перевозчиков, уполномоченных агентов, операторов посреднической цифровой платформы, владельцев цифровых платформ);

*правоотношения* по оказанию комплексной услуги по воздушной перевозке пассажира, включающие правоотношения по бронированию и оформлению договорных обязательств по перевозке пассажиров: отношения между пассажиром и специализированными электронными сервисами (цифровые платформы агрегаторов, уполномоченных агентов, посреднические цифровые платформы), а также прямые правовые связи пассажиров с авиакомпаниями-перевозчиками.

4. Определено содержание правоотношений, возникающих между субъектами при использовании цифровых платформ в целях заключения договора перевозки пассажира воздушным транспортом. В зависимости от структуры договорных связей и особенностей организационной структуры взаимоотношений субъектов воздушных перевозок обоснована необходимость выделения моделей заключения договора воздушной перевозки пассажира посредством цифровых платформ:

– Модель онлайн-продаж перевозок с помощью цифровой платформы-информационного агрегатора, которая характеризуется взаимодействием конечного потребителя (пассажира-пользователя) с агрегатором цифровых предложений, обеспечивающим сбор и предоставление информации об условиях и тарифах перевозки, наличии билетов на рейсы различных авиакомпаний для определения возможности заключения в дальнейшем договора перевозки. Данный тип правоотношений имеет информативный характер. Платформа-агрегатор предлагает дальнейшую переадресацию пользователя для заключения договора на сайт конкретной авиакомпании либо её официального представителя.

– Модель онлайн-продаж перевозок посредством цифровой платформы уполномоченного агента представляет собой правоотношения пассажира-пользователя с владельцем цифровой платформы (уполномоченным агентом) – официальным представителем авиакомпании в целях заключения договора перевозки.

– Модель онлайн-продаж перевозок посредством цифровой платформы самого перевозчика: пассажир-пользователь вступает в правоотношения с владельцем цифровой платформы-перевозчиком через его официальную веб-платформу в целях заключения договора перевозки. Правовые отношения возникают исключительно между пассажиром и авиаперевозчиком, исключая участие третьих лиц.

– Модель онлайн-продаж перевозок посредством цифровой посреднической платформы: пассажир-пользователь вступает в правоотношения с оператором посреднической цифровой платформы и партнёром-исполнителем, действующим на платформе. В лице партнёра выступает уполномоченный агент, заключивший гражданско-правовой договор с оператором и осуществляющий деятельность на платформе по заключению договоров перевозки. Пользователь взаимодействует с агентом через платформу оператора в случае, когда агент не имеет собственной цифровой платформы. То есть эта модель предусматривает трёхстороннее взаимодействие: оператор посреднической платформы организует доступ к

услугам своего партнёра, который является уполномоченным лицом авиакомпании.

5. Доказано, что использование информационных технологий модифицирует содержание принципов гражданского законодательства без изменения их аксиологической сущности. Так, принцип равенства участников гражданских правоотношений трансформируется в принцип сбалансированности прав и интересов субъектов правоотношений в условиях цифровизации пассажирских перевозок. Принцип свободы договора, не меняя свое назначение в распределении рисков, определяет требования технологической нейтральности к выбору модуля онлайн-продаж, выбору условий сервисов и т.п., а также определяет приоритетную электронную форму заключения договора воздушной перевозки. Пределы ограничения действия принципа свободы договора обусловлены патерналистской целью. Принцип недопустимости злоупотребления правом охватывает своим содержанием требования к обеспечению прав слабой стороны (пассажира), защиты данных и приватности, неприкосновенности частной жизни при использовании искусственного интеллекта и других цифровых технологий в организации пассажирских перевозок. Принцип добросовестности участников гражданских правоотношений раскрывается в требованиях к обеспечению законности при сборе, обработке и хранении персональных данных пассажиров. Принцип баланса частных и публичных интересов определяет приоритет отечественных программ и доступ российских организаций к обработке и хранению персональных данных и принципом обеспечения доверия пассажиров к цифровым технологиям.

6. Предлагается подход к рассмотрению договора перевозки пассажира воздушным транспортом как единого правового механизма (комплексная услуга), характеризующегося сложной системой договорных отношений в динамике, детерминирующих предметную специализацию технологических инноваций. Данный механизм включает следующие стадии:

преддоговорная – это совокупность преддоговорных отношений;

заключение договора – совокупность отношений по заключению договора перевозки пассажира воздушным транспортом;

предполётная – совокупность отношений по обеспечению исполнения договора;

непосредственного исполнения договора – совокупность отношений по транспортировке пассажира.

Определено, что субъектами частноправовых отношений, имеющих место в организации и осуществлении перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием электронно-цифровых технологий, являются:

на преддоговорной стадии – информационный агрегатор, уполномоченный агент, агент, действующий от своего имени, перевозчик, оператор цифровой платформы;

на стадии заключения договора перевозки – пассажир, перевозчик, агент, действующий от своего имени, оператор цифровой платформы;

на предполётной стадии перевозки: пассажир, перевозчик, оператор объекта инфраструктуры воздушного транспорта (в том числе оператор аэропорта), разработчик программного обеспечения, обслуживающая организация;

на стадии непосредственного исполнения договора перевозки – пассажир, перевозчик, оператор объекта инфраструктуры воздушного транспорта (в том числе оператор аэропорта), разработчик программного обеспечения, обслуживающая организация, оператор и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства.

7. Установлены основания гражданско-правовой ответственности субъектов частноправовых отношений, имеющих место в организации и осуществлении перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием электронно-цифровых технологий. К традиционным основаниям относятся:

– непредоставление информации, предоставление неполной, неактуальной, неверной информации относительно порядка оказания услуг перевозчика, сведений о рейсах, условий перелёта, прав и обязанностей сторон договора перевозки;

– нарушение условий договора;

– недостача, утрата, повреждение багажа, ручной клади;

– причинение вреда жизни и (или) здоровью пассажира, морального вреда вследствие ненадлежащего исполнения обязанностей авиаперевозчика или третьих лиц, привлечённых к оказанию услуг;

– невыполнение пассажирами обязательных требований, установленных нормативно-правовыми актами, регламентирующими поведение пассажиров на борту воздушного судна, соблюдение санитарно-эпидемиологических норм и обеспечение безопасности полётов.

К цифровым основаниям ответственности следует отнести:

– разглашение получаемых персональных данных пассажиров;

– нарушения процедуры заключения договора бронирования и перевозки (в электронном виде);

– технические сбои и ошибки программного обеспечения, повлекшие неблагоприятные последствия для участников правоотношений;

– нарушение требований безопасности при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств;

– нарушения в обеспечении кибербезопасности.

8. Предлагается законодательно регламентировать возможность сверхлимитного заключения договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом посредством внедрения разработанного механизма распределения рисков между субъектами договора. Это позволит обеспечить правовую защищённость обеих сторон договора: отказ перевозчика в посадке на рейс пассажира будет правомерен, права пассажира будут защищены чётким алгоритмом взаимодействия с перевозчиком, включающим выплату достойной компенсации и порядок определения «лишнего» пассажира.

Сформулирована дефиниция сверхлимитного заключения договоров перевозки – преднамеренная продажа перевозчиком или уполномоченным агентом услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом в количестве большем, чем их возможное исполнение.

Обосновано, что факт сверхлимитной продажи авиабилетов и факт отказа пассажиру в посадке на рейс, указанный в авиабилете, составляют юридический

состав гражданского правонарушения, выступающий условием привлечения к гражданско-правовой ответственности, которая характеризуется обязанностью перевозчика претерпевать неблагоприятные последствия имущественного характера, заключающиеся в использовании системы компенсационных мер в отношении пассажира, права которого нарушены.

9. Аргументировано, что при исполнении договора перевозки пассажира воздушным транспортом отказ пассажиру в посадке на рейс и дату, указанные в билете, по причинам, не зависящим от пассажира, в частности, в результате замены воздушного судна на судно меньшей вместимости, превышения максимальной полётной массы, технического сбоя программного обеспечения автоматизированной системы бронирования билетов при заключении договора перевозки пассажира, является самостоятельным основанием для наступления ответственности перевозчика. Перевозчик несёт ответственность, если не докажет, что отказ в посадке на рейс произошёл вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело.

В указанных случаях предложено установить штрафные санкции в размере, определяемом Воздушным кодексом РФ, вне зависимости от того, отказался ли пассажир вынужденно от полёта или воспользовался альтернативным авиарейсом.

По результатам исследования и представленных положений диссертантом сформулированы *предложения о внесении изменений и дополнений в действующее законодательство, которые представлены в Приложении.*

**Теоретическая значимость** данного исследования заключается в том, что автором разработано целостное научное представление о системе средств и способов, направленных на оптимизацию действующего частноправового регулирования общественных отношений, складывающихся в сфере предоставления услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями. В диссертации содержательно уточнен и наполнен терминологический аппарат в рассматриваемой области. Сформулированные в диссертации теоретические положения, выводы и предложения дополняют и развивают соответствующие разделы гражданского и

транспортного права в области пассажирских перевозок воздушным транспортом, могут служить основой для дальнейшей разработки вопросов теории договора перевозки пассажиров воздушным транспортом, в том числе, с использованием цифровых технологий, а также теоретически обосновывают совершенствование отдельных норм права транспортного законодательства в области регулирования перевозки пассажиров воздушным транспортом и процессов по ее обеспечению. Изложены теоретические положения, дополняющие и уточняющие представления о гражданско-правовой ответственности перевозчика. Представлена правовая специфика договоров, связанных с заключением договора перевозки пассажира воздушным транспортом в электронном виде. Исследованы риски и положительные стороны цифровой трансформации в области перевозок пассажиров.

Отражены положительные и отрицательные стороны использования сверхлимитной продажи билетов в перевозках пассажиров воздушным транспортом, дана оценка возможности её легитимации, предложены меры правового характера по защите авиапассажиров.

**Практическая значимость** исследования заключается в том, что положения и выводы, сформулированные в данном исследовании, могут быть использованы в нормотворческой деятельности по дальнейшему совершенствованию законодательства в сфере оказания транспортных услуг пассажирам, а также могут стать основой для дальнейших теоретических исследований в данной области. Предложения по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой области применимы для обобщения судебной практики. Предложенные рекомендации возможно использовать в правоприменительной деятельности, а также в учебном процессе для преподавания гражданского права и иных учебных дисциплин по темам договора воздушной перевозки пассажира.

**Степень достоверности результатов исследования.** Достоверность результатов исследования подтверждается достаточно большим объёмом изученных и проанализированных нормативно-правовых актов, научных работ учёных-цивилистов, материалов правоприменительной практики, применением

системы методов, адекватных предмету исследования и соответствующих задачам и цели исследования, отсутствием противоречий сделанных выводов и оценок.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Результаты исследования обсуждались и одобрены на кафедре гражданского права ФГБОУ ВО «Саратовская государственная юридическая академия». Основные положения работы опубликованы в десяти научных статьях, пять из которых в рецензируемых журналах, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования результатов докторских и кандидатских исследований, а также изложены в публикациях, докладах и тезисах на российских и международных научно-практических конференциях: Всероссийская с международным участием междисциплинарная научно-практическая конференция «Молодёжь и современная наука» (Самара, 2022); LXX Международная научно-практическая конференция «Актуальные проблемы юриспруденции» (Новосибирск, 2023), Международный научно-практический форум «Транспорт будущего: вызовы для права» (Ульяновск, 2024); Всероссийская научно-практическая конференция на базе Уфимского университета науки и технологий «Современные проблемы и перспективы развития частноправового и публично-правового регулирования» (Уфа, 2024); V Саратовский юридический форум «Современная правовая система России: наследие Победы и взгляд в будущее» (Саратов, 2025).

**Структура диссертационного исследования** соответствует стоящим перед автором цели и задачам. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка используемых источников и приложения, содержащего предложения по совершенствованию законодательства.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ЧАСТНОПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОПОСРЕДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОННО-ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

## § 1.1. Генезис правового регулирования отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом

Обширная территория России, её географические и экономические условия определяют наличие путей сообщения и транспорта для обеспечения жизнедеятельности государства, его целостности<sup>1</sup>. Для осуществления транспортных перевозок необходимо иметь соответствующее законодательство. Оно формировалось и развивалось на протяжении веков. И.В. Спирин отмечает: «Для каждого вида транспортного сообщения правовые нормы формировались на основе обычаев торгового оборота, то есть обычное право»<sup>2</sup>. М.А. Бажина констатирует, что «развитие каждого вида транспорта происходило несколько обособленно, что наложило свой отпечаток на формирование правового регулирования транспортной деятельности»<sup>3</sup>. Изучение истории развития законодательства о перевозке пассажиров необходимо для правильного понимания и анализа современных правовых актов в данной сфере, для понятия динамики регулирования перевозок пассажиров. Разработка новых правовых актов должна осуществляться с учётом правового исторического опыта.

До 18 века правовая регламентация транспортной деятельности в целом в России имела фрагментарный характер. В начале 18 века при царствовании Петра I правовое регулирование транспортной деятельности становится более системным.

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. История развития законодательства о пассажирских перевозках // Сборник научных статей по материалам LXX международной научно-практической конференции: Актуальные проблемы юриспруденции. Новосибирск, 22 мая 2023 г. Новосибирск: Сибирская академическая книга, 2023. С. 30-37.

<sup>2</sup> Спирин И.В. История развития транспортного права. Автотранспортное право: учебник. М.: Академия, 2005. С. 30.

<sup>3</sup> Бажина М.А. Система понятийного аппарата транспортного права // Транспортное право. 2022. № 4. С. 35.

Так, в 1720 году появляется морское законодательство – Устав об эверсах<sup>1</sup> как первое системное транспортное законодательство. Дальнейшее развитие законодательства происходит в эпоху царствования Екатерины II. Её «Манифест о высочайше дарованных разным сословиям милостях» 1775 года<sup>2</sup> позволял учреждать любые предприятия, что привело к развитию транспортной системы. Суть Манифеста – облегчение условий ведения бизнеса в стране для оздоровления экономики после войны с Османской империей 1768-1774 годов. Манифест содержал положение о свободе предпринимательства, отменялись монополии на добычу и обработку природных ресурсов, разрешалось свободно открывать ремесленное или иное производство. Все предусмотренные Манифестом меры в совокупности привели к развитию ремёсел и торговли, а следовательно, и транспортной системы.

Воздухоплавание в России впервые появилось в 1783 году и стало началом развития воздушных перевозок<sup>3</sup>. Запуск воздушных шаров стал небезопасным массовым развлечением: воздушные шары из-за наполнения горячим воздухом были легко воспламеняющимися и, падая на крыши деревянных построек, приводили к пожарам. Екатерина II отмечала опасность полётов на воздушных шарах, хотя и не отрицала их возможную пользу в будущем, однако на данном этапе воздушные шары не представляли практической пользы<sup>4</sup>. Первым указом, касавшимся воздухоплавания, был указ Екатерины II от 4 апреля 1784 года о запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря для предотвращения пожаров. В случае нарушения данным указом было предусмотрено наложение

---

<sup>1</sup> См.: Устав об эверсах, состоявшийся в Коммерц коллегии (26 июля 1720 года). Законодательство Петра I // М.: Юридическая литература, 1997.

<sup>2</sup> См.: Манифест о высочайше дарованных разным сословиям милостях, по случаю заключенного мира с Портою Оттоманского. Императрица Екатерина II. М.: Печ. при Сенате, 1775. Российская национальная электронная библиотека.

<sup>3</sup> См.: Желтова Е.Л. Воздухоплавание в России и Франции в 1783-1785 годах: «Пересборка социального» // Социология науки и технологий. 2021. Том 12 № 2. С. 10, 13.

<sup>4</sup> См.: Родных А.А. Первый полёт воздушного шара. М.: В. Секачев, 2024. С. 13-25.

штрафных санкций: пени по 20 рублей в Приказ Общественного Призрения и взыскание вреда, ущерба и убытка тем причиняемого<sup>1</sup>.

Однако во времена правления Александра I отношение к воздухоплаванию изменилось. Император поддерживал воздухоплавание и отменил ограничение на его использование. В 1804 году Российская академия наук организовала первый полёт воздушного шара с научными целями: был проведён ряд научных опытов по исследованию атмосферных процессов. С 1811 по 1813 год предпринимались попытки создания воздушного судна – бомбардировщика, «летучего корабля» в преддверии Отечественной войны 1812 года<sup>2</sup>. Однако попытки использования воздушных средств в военных целях в то время оказались неудачными, но это были новаторские идеи, которые удалось реализовать позднее благодаря технологическому развитию.

В то же время воздухоплавательные аппараты продолжали совершенствоваться. Во второй половине 19 века появились перспективы использования воздухоплавания в научных и военных целях, при этом использовался зарубежный опыт. В декабре 1869 года военный министр Д.А. Милютин издал приказ о формировании комиссии «для обсуждения вопросов о применении воздухоплавания к военным целям»<sup>3</sup>. В русской армии появилась воздухоплавательная служба. В 1870 году поднялся в воздух первый военный аэростат. 21 декабря 1884 года Александр III издал указ о развитии воздухоплавания, голубиной почты и формировании кадров аэронавтов<sup>4</sup>. Данный указ преследовал военные цели, так как уже были очевидны перспективы

---

<sup>1</sup> См.: Указ Екатерины II 4 апреля 1784 г. «О запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря» // Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. С 1649 по 12 декабря 1825 г. - СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. канцелярии, 1830. Т. 22. С. 89.

<sup>2</sup> См.: Родных А.А. Тайная подготовка к уничтожению армии Наполеона в двенадцатом году при помощи воздухоплавания. СПб(б): Типография Т-ва «Грамотность», 1912 г. 63 с.

<sup>3</sup> Приказ военного министра Д.А. Милютина от 5 декабря 1869 г. «О формировании комиссии для обсуждения вопросов о применении воздухоплавания к военным целям» // Центральный государственный военно-исторический архив (ЦГВИА). Электронная библиотека исторических документов. 17.Ф. 401. Оп. 2/9261. 1869 г. Д. 122. Л. 10-13.

<sup>4</sup> См.: Указ Александра III от 21 декабря 1884 г. «О создании комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям» // Центральный государственный военно-исторический архив (ЦГВИА). Электронная библиотека исторических документов. 17.Ф.3. Оп. 14. Д. 2295. Л. 48-50.

применения летательных аппаратов в военных целях. Император своим указом поручил комиссии рассмотрение поступающих заявлений по воздухоплаванию, обсуждение финансовых вопросов для развития воздухоплавания и способов использования воздухоплавания в мирное и военное время. В частности, планировалось создать особую команду воздухоплавателей и определить способ их обучения. В 1885 году военный министр сформировал кадровую команду военных воздухоплавателей в Санкт-Петербурге. В 1890 году приказом по военному ведомству утверждено положение о воздухоплавательной части. В 1904-1905 годах во время русско-японской войны действовали воздухоплавательные роты. Аэростаты участвовали в военных манёврах<sup>1</sup>.

В 1911 году Николай II решение всех вопросов по воздухоплаванию распорядился передать в ведение Главного управления Генерального штаба. Во исполнение данного повеления 12 августа 1912 года был издан приказ № 397 по военному ведомству, согласно которому был утверждён штат воздухоплавательной части Главного управления Генерального штаба<sup>2</sup>. Совершенствовались и правовое регулирование. Этому способствовали социально-экономические факторы: общественный интерес к полётам, финансирование правительством разработок по развитию воздухоплавания. К политическим факторам можно отнести международные инциденты: воздушными шарами нарушались границы Российской империи, в связи с чем требовалось правовое регулирование. Указами императоров создавались официальные органы, регулирующие вопросы применения воздухоплавания в военных целях. Технологические факторы – совершенствование летательных аппаратов, появление дирижаблей, что требовало разработки правовых норм. Обеспечение безопасности полётов также влияло на развитие законодательства.

Воздухоплавание – это полёты в атмосфере Земли на летательных аппаратах, которые легче воздуха. По мере развития воздухоплавания в середине 19 века

---

<sup>1</sup> См.: Лашков А.Ю., Лозыченко Ю.М. Зарождение военного воздухоплавания в России // Военно-исторический журнал. 2002. № 8. С. 40-46.

<sup>2</sup> См.: Ипатов А.М. Предпосылки создания Военного воздушного флота в Российской империи в 1912 г. // Военно-исторический журнал. 2023. № 8. С. 4.

появились идеи создания летательного аппарата тяжелее воздуха. Разница между авиацией и воздухоплаванием в том, что авиация – это теория и практика передвижения в околоземном воздушном пространстве на летательных аппаратах тяжелее воздуха<sup>1</sup>. Первый такой аппарат был создан А.Ф. Можайским, русским морским офицером. Работать над проектом он начал в 1876 году, а в 1882 году построил первый самолёт с двумя паровыми двигателями. При первом испытании летательный аппарат пролетел всего несколько метров и неудачно приземлился. Это было первой попыткой построить большой аэроплан<sup>2</sup>. В дальнейшем продолжались работы над созданием самолёта. В конце 19-начале 20 века работы ряда учёных послужили дальнейшему развитию авиации – это учёные Н.Е. Жуковский, С.А. Чаплыгин, Л. Прандтль, которые предпринимали попытки создать отечественный самолёт. И уже в начале 20 века появились в России первые самолёты: военные «бимонопланы» Я.М. Геккеля (1911 г.), истребители И.И. Сикорского (1911-1913 г. г.), четырёхмоторные бомбардировщики Русско-Балтийского завода «Русский витязь» (1913 г.), «Илья Муромец» (1914 г.), «Летающие лодки» Д.П. Григоровича (1915 г.)<sup>3</sup>.

В 1912 году был принят закон «Об отпуске средств на формирование авиационных отрядов и укомплектование их материальной частью», который позволил ввести размещение заказов на производство военных самолётов<sup>4</sup>.

В 1913 г. император Николай II утвердил Общий план организации воздухоплавания и авиации в армии, определивший основные аспекты в дальнейшем формировании будущего Военного воздушного флота. Было решено авиацию отделить от воздухоплавания и определить приоритет в её развитии по отношению к воздухоплаванию. Создаваемые авиационные отряды подразделялись на категории (армейские, корпусные, крепостные и особого

---

<sup>1</sup> См.: Прохоров А.М. Большой энциклопедический словарь. М.: Советская энциклопедия, СП(б): Фонд «Ленинградская галерея», 1998. С. 10.

<sup>2</sup> См.: Болховитинов В.Ф. Пути развития летательных аппаратов. М.: Оборонгиз, 1962. С. 15.

<sup>3</sup> См.: Свищев Г.П. К 150-летию со дня рождения Александра Фёдоровича Можайского // Учёные записки ЦАГИ. 1975. Т. 6 № 1. С. 142.

<sup>4</sup> См.: Ипатов А.М. Указ. соч. С. 12.

назначения)<sup>1</sup>. Разделение было связано с техническим прогрессом, который позволил осуществлять управляемые полёты, в то время как воздухоплавание – это пассивное движение летательного аппарата, определяемое направлением ветра.

Созданию в России военного воздушного флота способствовало значительное социально-экономическое и научно-техническое развитие Российской империи в конце 19-начале 20 века. Государство поддерживало деятельность учёных в технической сфере, а военное ведомство понимало развитие и возрастающую роль авиации в укреплении обороноспособности страны.

Таким образом, 18 век и начало 19 века являются временем зарождения и развития воздухоплавания и его правового регулирования, а в конце 19-начале 20 века была создана военная авиация. Её создание значительно ограничило развитие воздухоплавания, так как и военные, и инженеры занимались созданием более скоростных и манёвренных летательных аппаратов – самолётов.

На первых двух этапах развития воздухоплавания и авиации пассажирские перевозки не осуществлялись, однако развитие воздухоплавания способствовало созданию в дальнейшем летательных аппаратов, с помощью которых стала возможной перевозка людей воздушным транспортом.

Регламентация пассажирских перевозок берёт своё начало с 1835 года, когда вступил в силу Свод законов Российской империи – официальное собрание действующих законодательных актов Российской империи. Этот источник права был утверждён Манифестом 31 января 1833 года<sup>2</sup>. В Своде законов речь не могла идти о воздушных перевозках пассажиров, однако отдельные положения в дальнейшем легли в основу законодательства о воздушных перевозках. Например, положения Свода законов Российской империи, проекта Гражданского Уложения.

В статье 1738 главы 3 тома 10 Свода законов указано, что предметом подряда может быть перевозка людей и тяжестей. Из этого следует, что договор перевозки пассажира признавался в качестве одного из разновидностей договора подряда.

---

<sup>1</sup> См.: Витте С.Ю. Воспоминания. Мемуары. Минск: Харвест, 2017. С. 415-416.

<sup>2</sup> См.: Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. 1900. С. 209. URL: <http://civil.consultant.ru/reprint/books/211/210.html#img211> (дата обращения: 30.04.2024).

При этом все условия данного договора определялись взаимным согласием договаривающихся сторон. Уже позднее, в самом начале 20 века, русский юрист Г.Ф. Шершеневич, проводя классификацию гражданско-правовых договоров, рассматривал договор перевозки в качестве договора на предоставление пользования чужими услугами<sup>1</sup>. Впоследствии договор перевозки выделился из договора подряда и стал самостоятельным видом, в связи с чем создание специальной законодательной базы стало необходимой потребностью: нужно было установить чёткие правила ведения бизнеса в этой сфере и законодательно решить вопросы ответственности, определив права и обязанности сторон договорных отношений.

В 1882 году Александр III утвердил порядок разработки Гражданского Уложения. Учёными был подготовлен его проект и частично внесён на рассмотрение Государственной Думы в 1913 году, но так и не был принят<sup>2</sup>. Однако ряд положений проекта включён в современное законодательство о воздушных перевозках пассажиров: определение договора перевозки пассажира, его характеристика, принцип свободы договора, перевозка багажа, вопросы безопасности и ответственности сторон договора.

В проекте Уложения (статья 1993) договор перевозки пассажира обозначен как самостоятельный гражданско-правовой договор. В указанной статье давалось определение договора перевозки: перевозчик обязуется за вознаграждение (провозную плату) доставить пассажиров сухим путем или водой в указанное место (воздушных перевозок пассажиров в то время не существовало). В таком лаконичном чётком определении содержатся тем не менее основные элементы договора: его субъекты – перевозчик и пассажир, обязанности сторон – доставка пассажира и оплата услуги, виды перевозок – сухим путём или водой. Учёные справедливо считают: «Выработанная Комиссией норма, определяющая договор

---

<sup>1</sup> См.: Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. Т. 2. М.: Статут, 2005. С. 68.

<sup>2</sup> См.: Гражданское Уложение: Проект Высочайше учреждённой Редакционной комиссии по составлению Гражданского уложения с объяснениями, извлечёнными из трудов Редакционной комиссии. 1905. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс: Классика Российского Права» (дата обращения: 15.01.2024).

перевозки, представляется безупречной»<sup>1</sup>. Проект Гражданского Уложения также предусматривал публичность договора перевозки пассажира (статья 1997). Редакционная комиссия указывала, что транспортные предприятия, работающие с разрешения правительства, имеют преимущество по сравнению с другими перевозчиками, то есть являются монополистами, а потому принцип свободы договора для них должен быть ограничен, чтобы не допускать одностороннего произвола. Отмечалось, что в части существенных прав и обязательств во главе должны быть общие положения, а в транспортных уставах могут быть лишь те нормы, которые составляют изъятие из общих правил о договоре перевозки. Собственникам транспортных предприятий разрешалось устанавливать правила перевозки для пассажиров (условия договора), но они не должны были противоречить закону. Правила, в первую очередь, были направлены на обеспечение безопасности пассажиров. Проект Гражданского уложения рассматривал перевозку багажа как отдельный вид договора перевозки. Под багажом понимался особый вид груза, отмечалась идентичность багажа и груза. Возмещение вреда, причинённого жизни и здоровью пассажира, регламентировалось гражданским законодательством. Уложение содержало исчерпывающий перечень обстоятельств, которые могли служить основанием освобождения перевозчика от ответственности за причинение вреда жизни и здоровью пассажиров. В их числе: непреодолимая сила; непредотвратимые деяния лиц, не принадлежащих к составу служащих и рабочих перевозчика; вина самого пассажира. Большинство из приведённых положений содержатся в ныне действующем законодательстве.

История правового регулирования *воздушных перевозок* пассажиров начинается только в 20-м веке в связи с появлением пассажирского воздушного транспорта. Это третий этап развития авиации и соответствующего законодательства, приходящийся на период двадцатого века. «Прежде создалась

---

<sup>1</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта: монография. М.: Статут, 2003. С. 8.

мощная военная авиация и уже как продолжение её – образование гражданской авиации – прямой результат империалистической войны», – отмечает В.А. Зарзар<sup>1</sup>. Развитие военной авиации послужило стимулом к возникновению планов по созданию пассажирских авиаперевозок. Однако существовали определённые сложности для реализации таких планов: отсутствие необходимых летательных аппаратов, так как военные самолёты по своей конструкции не могли вместить достаточно большое количество пассажиров; минимальная инфраструктура – необходимость строительства требуемых взлётно-посадочных полос; отсутствовала навигация; большой расход топлива требовал государственного финансирования.

Кроме проблемы создания пассажирских лайнеров стояла задача принятия соответствующего законодательства. Первым законодательным актом, касающимся регулирования полётов, стал декрет Совета народных комиссаров РСФСР, принятый 17 января 1921 года «О воздушных передвижениях», который устанавливал требования регистрации аэродромов, воздушных судов, пилотов. Пилоты обязывались проходить лётные испытания. Становилось возможным установление ограничений полётов над определёнными местностями. Все воздушные передвижения подлежали надзору. Полёты иностранных судов могли осуществляться только по предварительным заявлениям. Устанавливалась ответственность за убытки, причинённые воздушным судном<sup>2</sup>. В феврале 1923 года принято постановление о создании Совета по гражданской авиации<sup>3</sup>. Эти два постановления и принятый план развития воздушных линий явились основой создания воздушного флота.

---

<sup>1</sup> См.: Зарзар В.А. Современное состояние воздушных средств как предпосылка развития воздушного права. Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР / под ред. П.И. Баранова, В.А. Зарзара, Е.А. Коровина и др. М.: Авиационисты, 1927. С. 26.

<sup>2</sup> См.: Декрет Совета народных комиссаров РСФСР от 17 января 1921 года «О воздушных передвижениях» // Документ опубликован в «Известиях» от 4 февраля 1921 года № 24 и «Собрании Узаконений». 1921. № 6. Ст. 40.

<sup>3</sup> См.: Постановление Совета Труда и Обороны СССР от 9 февраля 1923 года «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.03.2025).

9 февраля 1923 года принято постановление Совета труда и обороны «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации»<sup>1</sup>. Постановление законодательно закрепило гражданскую авиацию в качестве самостоятельной отрасли народного хозяйства страны<sup>2</sup>. 17 марта 1923 года было создано «Российское акционерное общество Добровольного воздушного флота» (Добролёт), устав которого был утверждён 30 апреля 1923 года постановлением СНК СССР<sup>3</sup>. В обязанности общества было вменено развитие гражданского воздушного флота, организация воздушных линий для перевозок пассажиров на основе отечественной авиапромышленности.

С 1923 года начинается производство советских пассажирских самолётов, сначала это были маломестные экземпляры, но в период до 1930 года воздушный транспорт активно развивается: за 5 лет перевезено 28 тысяч пассажиров, значительно увеличилась протяжённость воздушных линий<sup>4</sup>. Развитие авиации и воздухоплавания придало актуальнейший характер вопросам правового регулирования этих отраслей техники. Расширяется теоретическая разработка вопросов воздушного права. Возрастает необходимость организационного и правового обеспечения отрасли. Принимаются постановления Совета народных комиссаров СССР «Об образовании всесоюзного объединения гражданской авиации»<sup>5</sup>, «О всесоюзном объединении гражданского воздушного флота»<sup>6</sup>. В

---

<sup>1</sup> См.: Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и крестьянского правительства за 1923 год № 1-19. Отдел первый. М., 1924. (243).

<sup>2</sup> См.: Елисеев Б.П. Становление отечественной гражданской авиации: юридические аспекты // Научный вестник МГТУ ГА. 2023. Том 26 № 1. С. 12.

<sup>3</sup> См.: Устав акционерного общества «Российское общество добровольного воздушного флота». М.: Доброзем, 1923. 34 с.

<sup>4</sup> См.: Елисеев Б.П. Указ. соч. С. 15.

<sup>5</sup> См.: Постановление Совета народных комиссаров СССР от 19 октября 1930 года «Об образовании всесоюзного объединения гражданской авиации» // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 212. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 г. Ч. 2 Отдел первый. М., 1931. (309).

<sup>6</sup> См.: Постановление Совета народных комиссаров СССР от 29 октября 1930 г. «О Всесоюзном объединении гражданского воздушного флота» // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 237. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 г. Ч. 2 Отдел первый. М., 1931. (309).

постановлениях определено, что создаваемое объединение гражданского воздушного флота действует на началах хозрасчёта, находится в ведении Совета труда и обороны, среди основных задач – регулирование гражданского воздушного флота, подготовка кадров для гражданского воздушного флота, опытное строительство воздушных судов. Всё имущество и капиталы АО «Добролёт» передаются вновь созданному объединению. Однако данные постановления были отменены последующим Постановлением СНК СССР, согласно которому создавалось Главное управление гражданского воздушного флота при Совете народных комиссаров Союза ССР<sup>1</sup>. Более высокий статус Управления предполагал и более обширные функции: регулирование всей гражданской авиации, планирование её развития, руководство проектированием и строительством воздушных судов и инфраструктуры, организация материального снабжения, руководство кадрами, участие в разработке международных договоров в части, касающейся гражданской авиации и воздухоплавания и др.

Первый Воздушный кодекс СССР был принят 27 апреля 1932 года<sup>2</sup>. В кодексе закреплены положения, регламентирующие полёты воздушных судов: это указанный кодекс, иные нормативно-правовые акты Союза ССР, в том числе ведомственные, Основные правила полётов.

Следующий Воздушный кодекс СССР был принят 7 августа 1935 года, то есть через три года после принятия предыдущего, что объясняется стремительным развитием в то время гражданской авиации<sup>3</sup>. В кодексе обозначено, что гражданская авиация СССР используется для перевозок пассажиров и багажа

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Совета народных комиссаров СССР от 28 мая 1932 г. № 828. Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота при Совете народных комиссаров Союза ССР // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 258. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1932 г. № 1-49. Отдел первый. М.: Сов. Законодательство, 1932. (307).

<sup>2</sup> См.: Постановление ЦИК и СНК от 27 апреля 1932 г. № 36/460 «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР» // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1932 г. № 1–49, отдел 1. М.: Советское законодательство, 1932 (документ утратил силу).

<sup>3</sup> См.: Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 г. № 14, СНК СССР № 1713 «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР». // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства СССР. 1935 г. Отдел 1. – М., 1947 (529) // М.: изд. и тип. Ред.-изд. отд. Аэрофлота, 1948 (документ утратил силу).

(статья 4). В статье 69 представлено определение договора воздушной перевозки пассажира. Обозначено, что правила воздушной перевозки и тарифы устанавливает Главное Управление Гражданского Воздушного Флота. Подробно изложены вопросы ответственности сторон договора.

В советском *гражданском* законодательстве длительное время отсутствовали нормы, касающиеся договора перевозки. Впервые отдельная глава (№ 9) о договоре перевозки была включена в 1961 году в Основы гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик<sup>1</sup>. В Основях все наиболее важные нормы, общие для всех видов транспорта, были собраны воедино с подчинением обязательственному праву. Тем не менее всего 6 статей (72-77) регулировали перевозку пассажиров и багажа. Согласно статье 72 Основ, условия перевозки пассажиров и багажа и ответственность сторон по этим перевозкам должны были определяться уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами. Разработанные министерствами уставы и кодексы, как правило, утверждались правительством, следовательно, регулирование правоотношений, возникающих при перевозке пассажиров и багажа, осуществлялось подзаконными актами. Правила перевозок издавались соответствующими транспортными министерствами. В связи с тем, что правоотношения по перевозкам пассажиров и багажа не регламентировались законами, а только подзаконными актами правительства или самих транспортных министерств, в приоритете были ведомственные интересы.

Дефиниция договора перевозки пассажира содержалась в статье 72 Основ гражданского законодательства 1961 года: по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа – также доставить багаж в пункт назначения; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа – и за провоз багажа. Данное определение перенесено и в Гражданский кодекс РСФСР

---

<sup>1</sup> См.: Закон СССР от 8 декабря 1961 года «Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик» // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. Документы с 1934 по 1963 г. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.10. 2024) (документ утратил силу).

1964 года (статья 374)<sup>1</sup>. Транспортным организациям вменялись обязанности по обеспечению прав пассажиров, предоставленных им транспортными уставами и кодексами.

Вслед за принятием Основ гражданского законодательства 26 декабря 1961 года Указом Президиума Верховного Совета СССР утверждён следующий Воздушный кодекс, в котором особое внимание уделено вопросам обеспечения безопасности полётов, в том числе установлена обязанность пассажиров соблюдать положения кодекса и наступление ответственности в случае несоблюдения условий<sup>2</sup>.

Транспортным законодательством определялись обязанности и ответственность перевозчика. Помимо этого, они регулировались договором перевозки, а также происходили из установленных прав пассажиров (статьи 83, 102). В транспортном законодательстве не была предусмотрена ответственность в случае нарушения графика движения, несвоевременной отправки или доставки в пункт назначения. При причинении вреда здоровью пассажира или в случае его смерти ответственность наступала по положениям статьи 77 Основ гражданского законодательства 1961 года.

Ответственность за несохранность или порчу багажа, несвоевременность его доставки наступала в основном при наличии доказанной вины, а за несохранность ручной клади перевозчик отвечал только в случае своей вины в форме умысла или неосторожности.

Положения Воздушного кодекса 1983 года<sup>3</sup> требовали от пассажиров соблюдения общественного порядка, установленных правил безопасности и обеспечения сохранности имущества транспортных предприятий, которые имели

---

<sup>1</sup> См.: Закон РСФСР от 11 июня 1964 г. «Об утверждении Гражданского кодекса РСФСР» // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. Документы с 1963 по 1973 г. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.10.2024) (документ утратил силу).

<sup>2</sup> См.: Указ Президиума ВС СССР от 26 декабря 1961. Воздушный кодекс Союза ССР // Ведомости ВС СССР. 1961. № 52, ст. 538. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.06.2024) (документ утратил силу).

<sup>3</sup> См.: Указ Президиума ВС СССР от 11.05.1983 № 9275-X «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР» // Ведомости ВС СССР. 1983. № 25. Ст. 384. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 20.03.2024) (документ утратил силу).

право контролировать выполнение пассажирами указанных обязанностей, например, досматривать ручную кладь и багаж перед посадкой на воздушное судно (статья 91 Воздушного кодекса СССР). Если пассажир возражал против досмотра, перевозчик имел право расторгнуть договор, вернуть плату за перевозку, удержав специальный сбор, составлявший до 25 % от платы.

К правам пассажиров относилось требование изменения договора или отказ от него в определённых законодательством случаях. Последствия отказа зависели от причины и времени отказа. В Воздушном кодексе СССР (статья 82), устанавливался срок для уведомления перевозчика об отказе от договора, от этого зависел размер возвращаемой суммы.

В Гражданский кодекс Российской Федерации (далее – ГК РФ), принятый 22 декабря 1995 года (часть вторая)<sup>1</sup>, включены положения о договоре перевозки, однако в главе 40 содержится всего 14 статей, касающихся общих положений. Основные взаимоотношения сторон регулируются транспортными уставами и кодексами. Такой подход законодатель обосновал тем, что должны быть приняты новые транспортные уставы и кодексы уже в статусе федеральных законов (ст. 784 ГК РФ), чем будет обеспечено единое правовое регулирование сходных ситуаций. Правоведы поддержали такое решение. Например, Н.С. Ковалевская выражает своё мнение по данному вопросу следующим образом: «Специфика деятельности транспортных организаций в зависимости от вида транспорта существенно влияет на условия перевозки. Именно поэтому особенности правовой регламентации транспортных договоров на различных видах транспорта должны быть закреплены в специальном транспортном законодательстве»<sup>2</sup>. Одновременно с этим интересную позицию представляет В.Ф. Попондопуло, полагающий, что «транспортные ... кодексы не считаются кодифицированными нормативными правовыми актами, так как содержат нормы права разной отраслевой

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая)» (в ред. от 24 июня 2025 г.) // СЗ РФ 1996. № 5. Ст. 410; 2025. № 26 (ч. I). Ст. 3508.

<sup>2</sup> Ковалевская Н.С. Коммерческое право: учебник / под ред. Попондопуло В.Ф., Яковлевой В.Ф. СПб.: Госуниверситет, 1997. С. 305.

принадлежности, поэтому их следовало бы именовать не кодексами, а обычными федеральными законами»<sup>1</sup>. Вряд ли можно согласиться с такой точкой зрения, так как кодекс – это законодательный акт, регулирующий определённую область общественных отношений, например, область общественных отношений, связанных с воздушными перевозками.

Нормы нового Гражданского кодекса позволили более широко применять свободное волеизъявление субъектов договора перевозки, о чём свидетельствует статья 784 ГК РФ, в которой установлено, что условия перевозки и ответственность сторон определяются соглашением, если иное не установлено транспортным законодательством. Определение договора перевозки пассажира не претерпело изменений, оно дословно перенесено в ГК РФ из Гражданского кодекса 1964 года. М.И. Брагинский и В.В. Витрянский в качестве главной особенности договора перевозки пассажира отмечают, что «в качестве стороны договора выступает гражданин, который одновременно пользуется правами, предоставленными потребителю Законом о защите прав потребителя и изданными в соответствии с ним иными правовыми актами»<sup>2</sup>. С 1 апреля 1997 года в России действует Воздушный кодекс в статусе федерального закона<sup>3</sup>.

Результаты проведённого сравнительного анализа положений Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик, ГК РСФСР и ГК РФ, а также пяти воздушных кодексов (1932, 1935, 1961, 1983 и 1997 годов), касающихся перевозки пассажиров применительно к воздушному транспорту, позволили сделать следующие выводы.

Согласно договору перевозки, дефиниция которого представлена во всех ГК и ВК, за исключением ВК 1932 г., обязанностью перевозчика является доставка пассажира и его багажа в пункт назначения, обязанностью пассажира – оплата проезда и багажа. Особенностью является норма ВК 1935 года, в соответствии с

---

<sup>1</sup> Попондопуло В.Ф. Проблема единства и дифференциации российского права и законодательства // Российский юридический журнал. 2011. № 1 (76). С. 33.

<sup>2</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 129.

<sup>3</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (в ред. от 28.11.2025) // СЗ РФ. 1997. № 12, ст. 1383; 2025. № 48 (ч. I-III), ст. 7243.

которой перевозчик по соглашению с пассажиром может дополнительно взять на себя обязанность доставки пассажира и багажа не только воздушным судном, но и с использованием в части пути других пассажирских средств (ст. 69). С 1983 г. в воздушном законодательстве появилась дифференциация по оплате багажа, а именно пассажиру предоставлено право бесплатного провоза багажа определённого веса, всё, что более установленной нормы – подлежит оплате. С 1997 года договор воздушной перевозки пассажира также дифференцируется: предусмотрено условие о возврате или невозврате провозной платы по выбору пассажира в случае расторжения договора. Перевозчик определяет, возможна ли бесплатная перевозка части багажа.

Неизменным с течением времени остаётся положение о том, что договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом и багажной квитанцией.

Все воздушные кодексы содержали указание на необходимость установления Правил воздушной перевозки. Менялись субъекты, разрабатывающие и утверждающие Правила в зависимости от принятия последующего кодекса. Так, в 1935 г. таким субъектом являлось Главное управление Гражданского Воздушного флота, по кодексам 1961 и 1983 годов – Министерство гражданской авиации СССР, а с 1997 г. Министерство транспорта РФ. То есть на данный момент повышен статус субъекта, утверждающего Общие правила воздушных перевозок пассажира и его багажа. Но в любом случае, данный документ всегда был и остаётся ведомственным.

Тарифная политика не оставалась статичной. Согласно Воздушному кодексу 1935 года, тарифы на перелёт граждан и провоз багажа устанавливались Главным управлением Гражданского Воздушного Флота и утверждались Советом Труда и Оборона (ст. 73). С 1961 года порядок утверждения тарифов устанавливался Советом министров СССР (ст. 85), с 1983 порядок утверждения не поменялся, а Правила применения тарифов определялись Министерством гражданской авиации СССР. В целом, в советское время непосредственно тарифы на пассажирские авиаперевозки устанавливались централизованно, уровень тарифов определял Государственный комитет по ценам, а контроль применения тарифов возлагался на

Министерство гражданской авиации СССР. В настоящее время статьёй 790 ГК РФ определено, что плата за перевозку пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, которые утверждаются в порядке, установленном транспортными кодексами. Согласно ВК РФ 1997 года, порядок взимания платы за воздушные перевозки, рассчитанной на основе тарифов, определяет Министерство транспорта РФ. В соответствии с его приказом<sup>1</sup> тариф (плата), период его действия и условия применения устанавливаются перевозчиком. Таким образом, следует сделать вывод о том, что конкретно стоимость перевозки определяется перевозчиком, а в приказе Минтранса указываются отдельные нюансы. Основной объём стоимости формируется авиакомпанией.

Вопросам ответственности перевозчика и в гражданском, и в воздушном законодательствах всегда отводилось и отводится сейчас существенное место. Гражданские кодексы 1964 и 1996 годов содержат положения об ответственности за несохранность или повреждение багажа, при этом предполагается виновная ответственность. Размеры ответственности определены в ГК РФ. Установлена ответственность за вред, причинённый при использовании источника повышенной опасности (в обоих кодексах) за исключением случаев, когда вред возник по причине действия непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Также положения об ответственности за утрату и повреждение багажа во всех пяти воздушных кодексах идентичны и со временем не менялись.

Относительно ответственности за утрату или повреждение ручной клади законодательство не было статичным. В воздушных кодексах 1932, 1935 годов устанавливалось, что перевозчик не несёт ответственности за ручную кладь. Однако с 1961 года кодексы уже предусматривают такую ответственность и определяют её размеры.

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 31 октября 2024 г. № 386 «Об утверждении Порядка взимания платы за регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, рассчитанной на основе тарифов и сборов». Зарегистрирован в Министерстве юстиции РФ 29 ноября 2024 г. № 80392. Доступ из Справ. правовой системы «Гарант» (дата обращения: 18.02.2025).

Гражданское законодательство 1964 и 1996 годов однозначно устанавливают необходимость возмещения вреда в полном объёме за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, при этом возможна повышенная ответственность, причём ГК РФ предусматривает и возмещение дополнительно понесённых потерпевшим расходов. Воздушные кодексы советского периода идентично полагают такую ответственность по законодательству Союза ССР. Ответственность виновная. Особенностью является положение кодекса 1983 года, которое предусматривает и ответственность за вред, причинённый третьим лицам. ВК РФ 1997 года в таких случаях определяет ответственность в соответствии с гражданским законодательством либо с международными договорами и определяет субъектов, имеющих право на возмещение вреда в случае гибели пассажира. При возмещении вреда, причинённого здоровью пассажира, учитывается характер и степень тяжести повреждения. Размер компенсации ограничен.

И гражданское, и воздушное право 20 и 21 веков содержат положения, согласно которым авиаперевозчики могут быть освобождены от ответственности в конкретных ситуациях, предусмотренных как национальным законодательством, так и международными конвенциями. Устанавливаются чёткие критерии для освобождения от обязательств возмещения ущерба. Освобождение авиаперевозчиков от ответственности в ряде случаев, определённых в законе, обусловлено достаточно высоким уровнем риска, характерным для перевозок воздушным транспортом. Имеют место потенциальные угрозы: неблагоприятные погодные условия, непредвиденные технические неисправности воздушного судна, внешние воздействия – хакерские атаки, обусловленные применением электронно-цифровых технологий, терроризм, военные конфликты. Поэтому устанавливаются специальные правовые механизмы, ограничивающие ответственность авиакомпаний в исключительных случаях, чтобы обеспечить баланс между защитой прав пассажиров и финансовой устойчивостью авиаперевозчиков. Нормы законодательства по данному вопросу практически не меняются на протяжении всего существования воздушных перевозок.

Гражданское законодательство 1961 года (СССР) и 1964 года (РСФСР) предусматривало ответственность за просрочку доставки багажа, но не пассажира. В ГК РФ 1996 года введена норма, согласно которой перевозчиком уплачивается штраф за задержку отправления или прибытия транспортного средства, размер штрафа должен быть установлен транспортным кодексом. Что касается воздушного права, то только в 1961 году в ВК введена статья об ответственности за убытки вследствие опоздания воздушного судна, но только относительно багажа, в ВК 1983 года – та же норма, только с уточнением размера штрафа. И только в Воздушном кодексе 1997 года вводится ответственность за просрочку доставки в пункт назначения и пассажира, и багажа, размер штрафа незначителен (100 рублей за 1 час), однако пассажир дополнительно вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков. Таким образом, с принятием нового ВК РФ в 1997 году законодателем сделаны шаги в направлении повышения защиты прав пассажиров.

Так как перевозки пассажиров воздушным транспортом связаны с особыми рисками, начиная с 1935 года воздушные кодексы включают правовые нормы об ответственности пассажиров, а также публично-правовые нормы императивного характера. Предусмотрены определённые штрафы за нарушения, возмещение убытков и в целом ряде случаев за отказ в заключении договора и (или) в его исполнении. В действующем ВК нормы об ответственности пассажира усилены. Они направлены на обеспечение безопасности полётов, а также защиту прав самих пассажиров и членов экипажа.

Имеют место случаи отмены полётов. Договор перевозки может быть прекращён как перевозчиком, так и пассажиром. В действующем Воздушном кодексе чётко прописано, в каких случаях перевозчик имеет право в одностороннем порядке прекратить исполнение договора.

Анализируя динамику воздушных кодексов 1932, 1935, 1961, 1983 и 1997 годов относительно пассажирских авиаперевозок, можно сделать вывод о том, что развитие правового регулирования происходило неравномерно, отражая

технологические изменения, необходимость повышения уровня безопасности полётов и защиты прав пассажиров.

Первый ВК заложил основы воздушного законодательства. Правовое регулирование было ограничено нормами об ответственности перевозчика перед пассажирами. ВК РСФСР 1935 г. впервые содержал определение договора воздушной перевозки пассажира и ограниченные нормы, направленные больше на обеспечение порядка при осуществлении перелёта, на ответственность пассажиров. В ВК РСФСР 1961 г. появились чёткие положения о правах пассажира, устанавливалась ответственность за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, за утрату и повреждение ручной клади, ответственность в случае отмены полёта. В ВК РСФСР 1983 г. усилено внимание к вопросам безопасности полётов, повышения ответственности перевозчиков за жизнь и здоровье пассажиров, введено определение договора чартера, появилась дифференциация по оплате багажа. В остальных положениях кодекса идентичны предыдущим. Современный кодекс отражает новую реальность, учитывая рыночные отношения, детально прописаны права и обязанности пассажира, введены меры защиты пассажиров как потребителей, т. е. законодателем сделаны шаги в направлении повышения защиты прав пассажиров. Законодательство развивалось в сторону большей детализации и прозрачности, адаптируясь к современным реалиям.

Динамика нормативных актов показывает эволюцию от простейших правил первой половины 20 века до современного сложного механизма, регулирующего сферу пассажирских авиаперевозок, включающего широкое применение электронно-цифровых технологий.

Так, в настоящее время абсолютное большинство договоров перевозки пассажира воздушным транспортом заключается в электронном виде. Применение цифровых технологий, таких, как электронная подпись, заключение договоров онлайн, использование смарт-контрактов не меняет юридическую природу договора. Договор, в какой бы форме он ни заключался, основан на нормах гражданского права, он остаётся соглашением сторон, выражающим их взаимные права и обязанности независимо от формы заключения. Свободное волеизъявление

сторон договора устанавливается с помощью электронных каналов связи. В соответствии со статьёй 434 ГК РФ договор в письменной форме может быть заключён путём составления документа, подписанного сторонами, либо иным способом, в том числе путём составления электронного документа. То есть электронная форма договора признаётся законом полноценной формой заключения соглашения. Договор перевозки пассажира в электронном виде не требует обязательной электронной подписи, что не может являться основанием для его признания недействительным. Оплата электронного билета автоматически подтверждает согласие пассажира с условиями договора и представляет собой акцепт предложенных перевозчиком условий. Электронный билет служит доказательством заключения договора (пункт 2 статьи 786 ГК). Цифровые технологии позволяют оптимизировать процесс заключения и исполнения договорённостей, обеспечивая удобство, скорость и прозрачность. Важно учитывать нормы действующего законодательства, регулирующего применение электронных документов, чтобы обеспечить юридическую силу таких соглашений. Таким образом, использование электронной формы договора не изменяет его юридической природы, а лишь оптимизирует сам процесс, сохраняя полную правовую защиту обеих сторон договора. Это технологическое сопровождение юридически значимых действий.

Нормы воздушного права обуславливаются всей совокупностью политико-экономических предпосылок. На становление транспортного права и законодательства о пассажирских перевозках воздушным транспортом в России в 20 веке влияние оказывали социально-экономические и политические факторы: всё более возрастающий интерес населения к авиаперевозкам, государственная поддержка авиакомпаний, развитие международного сотрудничества в послевоенный период, допуск советских авиакомпаний на международные рынки. К технологическим факторам относится появление новых моделей самолётов, внедрение реактивной авиации в пассажирские перевозки, совершенствование инфраструктуры. Развитие законодательства было обусловлено необходимостью создания системы управления транспортными средствами, воздушными полётами,

необходимостью обеспечения безопасности полётов, решением проблем пограничного контроля, гражданской ответственности за причинённый вред. Основным принципом, лежащим в основании всего права воздушных передвижений, является необходимость установления гарантий против тех опасностей, которые может представить воздушное передвижение для интересов государства, общества, отдельных лиц.

На наш взгляд, целесообразно выделить четыре основных этапа становления законодательства, регламентирующего воздухоплавание и воздушные перевозки пассажиров:

1. Нормативное ограничение воздухоплавания (18 век).
2. Правовое регулирование воздухоплавания, выполнявшегося в целях удовлетворения военных нужд (XIX – начало XX века).
3. Развитие и совершенствование правового регулирования воздушных перевозок пассажиров в 20 веке.
4. Современные тенденции развития законодательства о пассажирских перевозках – этап цифровой трансформации в 21 веке (является предметом рассмотрения в § 1.2).

В итоге констатируем, что перевозки гражданским воздушным флотом начались в 1921 году, когда получила развитие гражданская авиация, она стала самостоятельной отраслью народного хозяйства страны, в отношении которой осуществлялось единое государственное руководство. Технические особенности воздушного передвижения не могли не оказывать огромного влияния на правовое регулирование. Были определены условия полётов, требования к пилотам и воздушным судам. Совершенствовалось правовое регулирование гражданского воздушного флота, которое было возложено на Совет Труда и Оборона. В середине 30-х годов сформировалась система нормативных правовых актов в области гражданского воздушного транспорта. В сущности, появилась новая отрасль права – воздушное право. За время с 1920 по 1983 год было принято четыре воздушных кодекса. Во всех принятых кодексах содержались положения о пассажирских перевозках, которые регулировались договорными отношениями, вводилась

ответственность за причинение вреда здоровью и жизни пассажира. Проездной билет удостоверял письменную форму договора. Перевозка багажа характеризовалась как отдельный вид договора. Условия воздушной перевозки пассажира, права и обязанности сторон договора, изменение условий договора определялись кодексом.

При социалистической экономике произошёл переход к централизованному административному методу регулирования, что коснулось и пассажирских перевозок воздушным транспортом. На них была установлена государственная монополия. В приоритете были ведомственные интересы, принималось множество ведомственных инструкций и подзаконных актов. Таким образом, была сформирована централизованная, государственная модель регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом. Это был этап становления правового регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом.

В данном параграфе сделан вывод о том, что становление российского транспортного права и воздушного права происходило на различных этапах развития страны – от дореволюционного до настоящего времени. Установлена зависимость правового регулирования пассажирских перевозок от условий общественно-политического характера, социально-экономических факторов, технологических условий.

Обосновано, что использование электронной формы договора не изменяет его юридической природы, однако элементы договорной конструкции, оставаясь неизменными по своей сути, всё-таки подвергаются воздействию электронно-цифровых технологий: расширяется предмет договора – это не просто услуга по перемещению пассажира, а именно комплексная транспортная услуга. А.Р. Муратова в связи с этим отмечает: «Процесс перевозки охватывает не только пространственное перемещение пассажиров, но также включает выполнение различных операций (услуг) как предшествующих перевозке, так и следующих за ней, но непременно с ней связанных. Имеет место сложность перевозочного

правоотношения как обязательства со сложной структурой, включающего относительно самостоятельные правоотношения»<sup>1</sup>.

В связи с передачей перевозчиком части полномочий третьим лицам (уполномоченным агентам, информационным агрегаторам, операторам аэропорта, владельцам соответствующей инфраструктуры, разработчикам программного обеспечения) меняется субъектный состав участников договорных отношений; в содержание договора возможно включение ряда дополнительных услуг по желанию пассажира; традиционный порядок заключения договора перевозки трансформируется в электронно-цифровой формат, заключение договора невозможно без применения специального программного обеспечения; при исполнении договора также используется комплекс способов технологического характера; расширяются основания для применения мер ответственности – так называемые «цифровые основания гражданско-правовой ответственности»: разглашение персональных данных, ошибки программного обеспечения, нарушение требований безопасности при использовании в будущем высокоавтоматизированных летательных аппаратов, нарушения в обеспечении кибербезопасности и др.

Отмечается корреляция публично-правовых и частноправовых норм из-за особенностей использования воздушного транспорта, наличия повышенных рисков. «Нормы права воздушных передвижений являются по преимуществу нормами запретительными, они воспрещают ту пресловутую «свободу полётов», которая может грозить опасностью интересам, требующим защиты. В то же время «право имеет цель стремиться к тому, чтобы ограничения полётов были минимальны и диктовались тщательно взвешенной необходимостью», – отмечает И.С. Перетерский<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Муратова А.Р. К вопросу о понятии перевозочного процесса // Труды Института государства и права РАН. 2025.Т. 20 № 4. С. 140.

<sup>2</sup> Перетерский И.С. Содержание и система воздушного права. Вопросы воздушного права: сборник трудов секции воздушного права СоюзаАвиахим СССР и Авиахима РСФСР / под ред. П.И. Баранова, В.А. Зарзара, Е.А. Коровина и др. М.: Авиахим, 1927. С. 81.

Определены этапы развития правового регулирования воздушных пассажирских перевозок в России. Выявлены предпосылки возникновения, становления частнопроводного регулирования воздушных перевозок пассажиров и определены общие закономерности развития частнопроводного регулирования отношений по воздушной перевозке пассажиров в России.

Обращение к истории развития воздушного права необходимо для правильного определения путей совершенствования правового обеспечения успешной деятельности транспортной отрасли в области пассажирских перевозок. Изучение истории развития законодательства о пассажирских перевозках помогает найти ответы на проблемные вопросы современности, прогнозировать тенденции его развития, позволяет избежать принятия слабых ортодоксальных норм. Знание истории – основа для дальнейшего изучения вопроса. Учёт того, как развивалось законодательство, имеет важное значение с точки зрения развития дальнейшего законодательства и понимания сути перевозочных отношений.

## **§ 1.2. Основы нормативно-правового регулирования цифровой трансформации пассажирских перевозок воздушным транспортом в Российской Федерации**

21 век – это этап цифровизации, использования электронных систем, цифровых платформ бронирования и заключения договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом, развития мобильных приложений и деятельности информационных агрегаторов, появления QR-кодов, использования блокчейн-технологий, смарт-контрактов и искусственного интеллекта, определения цифровой идентичности пассажира. Расширен круг субъектов договора перевозки пассажира – в него дополнительно вошли информационные агрегаторы и уполномоченные агенты, применяющие цифровые платформы, что привело к новому виду правоотношений и изменению способов организации пассажирских перевозок воздушным транспортом. Происходящая технологическая революция влияет на эволюцию правовой регламентации пассажирских перевозок,

формируется новое правовое регулирование: применяется правовой эксперимент, правовое прогнозирование.

Применение термина «электронно-цифровые технологии» оправдано и актуально, так как отражает современные реалии функционирования воздушного транспорта и способствует повышению качества и доступности услуг для пассажиров. Электронные и цифровые технологии – это разные понятия, но на сегодняшний момент мы находимся в переходном периоде, когда происходит смешение этих понятий, взаимозаменяемость, что предопределяет особенности правового регулирования. Современный этап характеризуется активным внедрением цифровых решений в традиционные электронные инфраструктуры: внедрение бортовых компьютеров, интерактивных панелей управления и автоматизированных систем обслуживания пассажиров. Эти изменения приводят к постепенному стиранию границ между электронными и цифровыми технологиями, создавая единую экосистему, обеспечивающую высокую степень автоматизации и оптимизации процессов.

Организация и осуществление перевозок пассажиров воздушным транспортом на современном этапе невозможны без использования электронно-цифровых технологий. Электронно-цифровые технологии – это сочетание методов и средств обработки, хранения и передачи цифровой информации с использованием электронных устройств и компьютерных сетей. Они улучшают процессы управления, планирования и обслуживания пассажирских перевозок.

*Электронные технологии* – это информационные технологии, связанные с представлением информации в электронном виде.

*Цифровые технологии* – технологии, позволяющие создавать, хранить, обрабатывать и распространять данные в электронном виде с использованием компьютера и компьютерных сетей, это совокупность технических, программных и информационных решений, основанных на обработке цифровых данных. «Можно предположить, что в обобщенном виде под цифровыми технологиями следует понимать определенный способ аккумулирования и распространения информации посредством использования электронных, информационно-

телекоммуникационных сетей, включая сеть Интернет, а также сетей связи общего пользования»<sup>1</sup>. К таким технологиям относятся оформление электронного билета – цифрового документа, удостоверяющего договор воздушной перевозки между пассажиром и авиакомпанией, система онлайн-бронирования пассажирского места и провозной ёмкости, онлайн-регистрация на рейс, система биометрического контроля пассажиров, отслеживание передвижения пассажиров по аэропорту, система мониторинга багажа, контроль габаритов ручной клади, применение цифровых бортовых планшетов, облачные технологии: хранение и обработка данных о рейсах, пассажирах, самолётах в облаке и др. В этом аспекте Е.В. Вавилин отмечает, что наибольший прогресс цифровизации транспортной отрасли наблюдается во взаимодействии с клиентами, в том числе посредством цифровых каналов, развития платформ-агрегаторов. Системы управления основаны на современных цифровых технологиях, на современных системах обработки больших объёмов данных и технологиях искусственного интеллекта<sup>2</sup>.

Частноправовые отношения, имеющие место при организации и осуществлении воздушных перевозок пассажиров, регулируются нормами гражданского, воздушного права и договорами перевозки. Электронно-цифровые технологии оказывают значительное влияние на форму заключения договора, способы исполнения обязательств и порядок защиты прав сторон договора. Использование электронно-цифровых технологий повышает качество обслуживания пассажиров, ускоряет процесс оформления документов, автоматизирует процессы, оптимизирует работу отрасли.

Перевозки пассажиров авиатранспортом на сегодняшний день характеризуются активным внедрением цифровизации, применением

---

<sup>1</sup> См.: Грузинская Е. И. Использование цифровых технологий как способ совершения преступлений против мира и безопасности человечества // Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции: Цифровые технологии и право. Казань, 23 сентября 2022 г. В 6 т. Т. 2. Казань: Познание, 2022. С. 79–84.

<sup>2</sup> См.: Вавилин Е.В. Транспортное право в условиях цифровой трансформации: монография / под общей ред. Е.В. Вавилина. М.: Проспект, 2025. С. 4.

искусственного интеллекта<sup>1</sup>. С научной точки зрения, как верно определяет М.Н. Кондратьева, «цифровизация – это процесс эволюции общества, который сопровождается развитием и использованием цифровых технологий, и при котором видоизменяются основные процессы жизнедеятельности общества»<sup>2</sup>.

Цифровизация определяется как процесс, при котором используются цифровые технологии и оцифрованная информация для преобразования бизнес-процессов, это процесс перевода аналоговых данных в цифровой формат. В Модельном законе под цифровизацией понимается процесс внедрения в отдельные аспекты соответствующей деятельности информационно-телекоммуникационных цифровых технологий, обеспечивающих повышение эффективности деятельности и управления<sup>3</sup>. «Цифровизацию можно понимать как стратегию использования цифровых технологий и цифровых данных для получения доходов, улучшения управления транспортом, развития бизнеса и замены бизнес-процессов», – считает Е.А. Нестеров<sup>4</sup>.

В то же время учёные акцентируют внимание и на таком негативном факторе, как возможный риск нарушения нравственных норм при внедрении цифровизации. Так, А.И. Овчинников и В.И. Фатхи считают, что «развитие цифрового права должно протекать под воздействием нравственных норм, существует потребность юридической фиксации нравственных ограничений для регулирования общественных отношений в связи с цифровой экономикой»<sup>5</sup>. Как отмечается в докладе Совета по правам человека при Президенте РФ, «основной недостаток «лавинной» государственной и частной цифровизации состоит в том, что она

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Цифровая реальность пассажирских перевозок // Право и экономика. 2024. № 5. С. 25-30.

<sup>2</sup> Кондратьева М.Н., Комахина А.В. Цифровизация: исследование основных терминов // Экономика и управление. 2022. № 3. С. 138.

<sup>3</sup> См.: «Модельный закон о цифровой трансформации отраслей промышленности государств - участников СНГ» (принят 14.04.2023 г. в г. Санкт-Петербурге Постановлением 55-9) / Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи СНГ. URL: <https://iacis.ru/> (дата обращения: 10.01.2024).

<sup>4</sup> Нестеров Е.А., Цветков В.Я. Цифровая трансформация общества и цифровое право // Транспортное право и безопасность. 2024. № 3 (51). С. 69.

<sup>5</sup> Овчинников А.И., Фатхи В.И. Право и цифровая экономика: основные направления взаимодействия // Философия права. 2018. № 3 (86). С. 133.

ведётся без внимания к праву и защите ключевых конституционных прав граждан, без прогнозирования возможных социальных рисков и без сценарного моделирования последствий цифровизации для будущего людей»<sup>1</sup>.

Возникающие отношения в цифровом пространстве при неопределённости, расплывчатости его границ должны подлежать правовому регулированию. Первый шаг в этом направлении сделан Советом при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека: по поручению Президента Совет разработал в 2022 году проект Концепции защиты прав и свобод человека и гражданина в цифровом пространстве РФ<sup>2</sup>, а в 2025 году представил доклад «Цифровая трансформация и защита прав граждан в цифровом пространстве 2.0»<sup>3</sup>. Цифровое пространство создаётся настолько ускоренными темпами, что обществу в сложившейся ситуации сложно быстро анализировать и осознать происходящие изменения. Это приводит к активизации мошенничества, коррупционных явлений. При внесении поправок в Конституцию РФ в 2020 году в статью 71 дополнительно внесён пункт «м», определяющий, что в ведении Российской Федерации находится обеспечение безопасности личности, общества и государства при применении информационных технологий, обороте цифровых данных<sup>4</sup>. Однако не разработаны детально механизмы для защиты прав и свобод граждан в цифровом пространстве. Нормативно-правовые акты, принимаемые в

---

<sup>1</sup> Доклад Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека от 2021 г. «Цифровая трансформация и защита прав граждан в цифровом пространстве». URL: <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/72194.html> (дата обращения: 10.01.2024).

<sup>2</sup> См.: Концепция Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека от 2022 г. об обеспечении защиты прав и свобод человека и гражданина в цифровом пространстве. Доступ из Справ. правовой системы «Гарант» (дата обращения: 12.01.2024).

<sup>3</sup> См.: Доклад Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека от 2025 г. «Цифровая трансформация и защита прав граждан в цифровом пространстве 2.0». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.07.2025).

<sup>4</sup> Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 1 июля 2020 г.) // Российская газета. 1993. 25 декабря. № 237. Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202210060013> (дата обращения: 12.07.2024).

области цифровизации, не должны ущемлять права и свободы граждан, гарантированные им российским законодательством. В этом аспекте целесообразно привести точку зрения С.Ж. Соловых, которая сосредоточила внимание на том, что «обеспечение прав – это прежде всего деятельность государства по охране, защите, восстановлению и гарантированию прав и свобод человека и гражданина. И в этом смысле обеспечение прав может рассматриваться как синоним понятия «функция государства», которое находит своё выражение в постоянном процессе, направленном на поддержание состояния защищённости гражданина и человека в различных сферах социальной деятельности»<sup>1</sup>.

Объективно цифровой мир максимально сложен и полностью контролировать его практически невозможно, что означает наличие перманентных рисков для безопасности общества. Сейчас уже имеется возможность цифровой идентификации человека с помощью искусственного интеллекта. Следовательно, при внедрении цифровых технологий должны быть просчитаны возникающие немалые риски для общества, и их необходимо отразить в принимаемых правовых актах. Поэтому необходимость правовых исследований, анализ рисков, в том числе информационной безопасности, не вызывает сомнений. При решении проблем неизбежным является применение многопрофильного межотраслевого подхода. Л.Ю. Василевская точно в связи с этим замечает: «С целью исключения ситуаций, когда заинтересованное лицо не может получить надлежащую правовую защиту его нарушенных прав, законодательные новации должны очень тщательно прорабатываться, а складывающаяся правоприменительная практика – проходить экспертную оценку и проверку, что позволит выявить просчёты и недостатки в работающих правовых нормах»<sup>2</sup>.

В настоящее время в России права и свободы граждан при обработке их персональных данных защищаются правовыми нормами Федерального закона 152-

---

<sup>1</sup> Соловых С.Ж. Процессуально-правовой механизм обеспечения прав сторон в арбитражном суде первой инстанции: дис. ... д-ра юрид. наук. Саратов, 2019. С. 46.

<sup>2</sup> Василевская Л.Ю., Рожкова М.А. Оказание электронных услуг онлайн-классифайдами: проблемы правовой регламентации // Хозяйство и право. 2020. № 11 (526). С. 41.

ФЗ<sup>1</sup> и нормами, установленными в статье 152.2 Гражданского кодекса РФ (Об охране частной жизни)<sup>2</sup>. Вопрос защиты персональных данных является сложным во всей цифровой сфере. Чем более активно решаются вопросы внедрения цифровизации, тем больше обостряется проблема защиты персональных данных. Вопрос должен решаться усилением мер ответственности за их разглашение. Положительным фактом является дополнение Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ)<sup>3</sup> в декабре 2023 года новой статьёй 13.11.3, предусматривающей увеличение штрафов в 2-3 раза за размещение биометрических персональных данных в государственной информационной системе с нарушением установленных законодательством РФ требований. Также с 30 мая 2025 года действует Федеральный закон 420-ФЗ<sup>4</sup>, предусматривающий значительное увеличение административных штрафов с физических, юридических и должностных лиц (в 2-5 раз) за разглашение персональных данных, если действия не содержат признаков преступления. С 11 декабря 2024 года вступил в силу Федеральный закон № 421-ФЗ<sup>5</sup>, согласно которому Уголовный кодекс РФ дополнен статьёй 272.1, предусматривающей уголовное наказание за незаконное использование, передачу, сбор, хранение компьютерной информации, содержащей персональные данные. Таким образом, законодательно установлены значительные санкции за нарушение конфиденциальности имеющихся сведений. В этом аспекте целесообразно привести точку зрения В.И. Солдатовой о том, что при подготовке новых нормативно-правовых актов в рассматриваемой сфере необходимо юридически

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных» (в ред. от 24 июня 2025 г.) // СЗ РФ. 2006. № 31 (часть I). Ст. 3451; 2025. № 26 (ч. I). Ст. 3486.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ «Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)» (в ред. от 31 июля 2025 г.) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301; 2025. № 31. Ст. 4669.

<sup>3</sup> Федеральный закон от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в ред. от 29 декабря 2025 г.) // СЗ РФ. 2002. № 1 (часть I). Ст. 1; 2025. № 52 (ч. I). Ст. 8349.

<sup>4</sup> Федеральный закон от 30 ноября 2024 г. № 420-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» (в ред. от 23 мая 2025 г.) // СЗ РФ. 2024. № 49 (части I-IV). Ст. 7411; 2025. № 21. Ст. 2525.

<sup>5</sup> Федеральный закон от 30 ноября 2024 г. № 421-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 2024. № 49 (части I-IV). Ст. 7412.

обеспечить частноправовой подход, гарантируя приоритет защиты прав гражданина<sup>1</sup>.

Внедрение цифровых технологий требует создания специальной системы правового регулирования. В связи с тем, что каждая из отраслей имеет свои особенности, используется индивидуальный подход к каждой из них при разработке нормативных правовых актов. По мнению В.А. Вайпана, «все понятия и общие положения в сфере информационных и цифровых правоотношений, принципы регулирования использования цифровых технологий могут быть собраны в едином кодифицированном федеральном законе»<sup>2</sup>. По нашему мнению, поместить правовые нормы различных отраслей права и отраслей законодательства, хоть и схожих по сфере регулирования, в единый кодекс вряд ли целесообразно.

Правовое обеспечение цифровизации на транспорте должно включать в себя, на наш взгляд, три этапа. На первом необходимо разработать федеральное законодательство в статусе федерального закона или кодекса, касающееся внедрения цифровых технологий в национальную экономику в виде общих положений. Далее конкретизировать правовые нормы по цифровизации всей транспортной отрасли, и на третьем этапе на основе законов, принятых на первых двух этапах, выработать нормативно-правовые акты относительно цифровой трансформации каждого вида транспорта.

Процесс цифровизации происходит во всех отраслях транспорта, однако он наиболее прогрессивен в авиаотрасли. Регулирование цифровой трансформации в авиационной отрасли происходит в формате платформенных решений. Платформенное решение – это вполне определённое решение, которое разработано на цифровой платформе с целью возможности выполнения поставленных задач либо решения проблемных вопросов. В качестве элементов платформенного решения можно рассматривать программное обеспечение, разработанное для

---

<sup>1</sup> См.: Солдатова В.И. Защита персональных данных в условиях применения цифровых технологий // Lex Russica (Русский закон). 2020. № 2 (159). С. 41.

<sup>2</sup> Вайпан В.А. Цифровое право: истоки, понятие и место в правовой системе // Право и экономика. 2024. № 1. С. 16.

решения конкретных задач, например, для сбора и анализа большого объёма информации, предоставления её пользователям. Также элементами платформенного решения являются инструменты и сервисы, обеспечивающие взаимодействие с другими системами и пользователями через платформу. Ю.Н. Гольская определяет платформенные решения цифровой экономики как сложные информационные системы, работа которых обращена на предоставление реализации взаимосвязанных функций субъектов отношений<sup>1</sup>.

В авиаперевозках пассажиров используются платформенные решения, которые автоматизируют процессы в аэропортах, в салонах воздушных лайнеров: автоматизированные системы для регистрации пассажиров и багажа через веб-сайты авиакомпаний или мобильные приложения, управление производственными бизнес-процессами (составление и оптимизация расписания, управление воздушным парком и др.), биометрические технологии, мобильные приложения для обслуживания пассажиров во время полёта: система цифрового двойника, система автоматической сортировки багажа, авиационная сервисная платформа и другие.

Существует несколько направлений цифровой трансформации в области перевозок пассажиров воздушным транспортом, среди которых направление работы с пассажирами в целях повышения качества и оперативности обслуживания, направления обеспечения безопасности полётов, уберизации, использования биометрии др.

Самое инновационное направление в авиаотрасли – организация взаимодействия авиакомпании с пассажирами, двусторонняя коммуникация. В частности, это службы оповещения, различные электронные сервисы, цифровые платформы могут в будущем заменить физических и юридических лиц, выступающих в организации авиаперевозок в качестве посредников (уберизация).

---

<sup>1</sup> См.: Гольская Ю.Н. Формирование цифровой экономики на основе платформенных решений на транспорте // Сборник докладов V Всероссийской научно-практической конференции «Образование – наука – производство». Чита, 7 октября 2021. Чита: Забайкальский институт железнодорожного транспорта – филиал ФГБОУ ВПО «Иркутский университет путей сообщения», 2021. С. 31.

Авиакомпании активно используют искусственный интеллект. Он играет решающую роль в работе беспилотного транспортного средства, его системы задействованы в принятии решений. Учёные В.М. Аврамчиков, А.С. Тимохович, И.П. Рожнов делают справедливый вывод: «Цифровая трансформация авиаотрасли повышает её конкурентоспособность, улучшая качество предоставляемых авиауслуг и снижая производственные издержки. Этому в значительной степени способствует динамично развивающаяся цифровая технология – цифровая платформа»<sup>1</sup>.

В качестве основы правовой регламентации перевозок пассажиров воздушным транспортом в нашей стране сегодня выступают такие нормативные правовые акты, как ГК РФ и ВК РФ. ВК РФ был принят первым транспортным кодексом в качестве федерального закона в 1997 году. Правовая регламентация, касающаяся перевозки пассажиров, во многом направлена на то, чтобы в полной мере обеспечить текущие потребности граждан в перевозках воздушным транспортом, а также их право на безопасность полёта.

Внутренние перевозки воздушным транспортом и перевозки, которые имеют международный статус, отличаются системами правового регулирования: внутренние перевозки регулируются национальным правом, перевозки, которые имеют международный статус, определены договорными системами Варшавской<sup>2</sup>, Монреальской конвенций<sup>3</sup>, и различного рода международными договорами. С принятием ВК РФ устранена монополия одной авиакомпании – Аэрофлота, появились конкурирующие между собой авиакомпании<sup>4</sup>. Но «ВК РФ, к сожалению,

---

<sup>1</sup> Аврамчиков В.М., Тимохович А.С., Рожнов И.П. Цифровая трансформация в авиационной отрасли: возможности и перспективы // Вестник Евразийской науки. 2024. Том 16. № 3. С. 7.

<sup>2</sup> См.: Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12 октября 1929 г.) (в ред. от 28 сентября 1955 г., от 18 сентября 1961 г.). URL: <https://base.garant.ru/10106270/?ysclid=ldohvf7h7u506742882/> (дата обращения: 10.03.2024).

<sup>3</sup> См.: Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28 мая 1999 г.). URL: <https://base.garant.ru/2560361/?ysclid=ldoi0w19ok202713547/> (дата обращения: 10.03.2024).

<sup>4</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Развитие правовой модели регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом // Право и экономика. 2023. № 2. С. 73-77.

не смог организовать цивилизованный рынок авиаперевозок», – отмечают в своей научной статье Б.П. Елисеев и В.Д. Бордунов<sup>1</sup>. Действительно, кодекс не содержит основных понятий, относящихся к регулированию перевозок. Нечётко прописаны функции государства по вопросам регулирования и контроля рынка авиаперевозок.

Сразу же после вступления в силу ВК РФ многие его положения были подвергнуты критике правоведов. В кодексе уменьшилось количество статей по сравнению с предыдущим кодексом (до 137, было 153), в основном за счёт правил, касающихся договора перевозки. Имеется большое количество отсылочных норм к правилам, принимаемым уполномоченными органами, что приводит к регулированию перевозок ведомственными нормативными актами. Не определены взаимоотношения сторон при чартерных перевозках.

Брагинский М.И. и В.В. Витрянский отмечают: «В тексте Воздушного кодекса имеются в немалом количестве нормы, которые вступают в прямое противоречие с положениями Гражданского кодекса. Данное обстоятельство представляет собой реальную опасность деформации всей системы правового регулирования договора перевозки»; по мнению учёных, «ВК РФ никак не может служить образцом урегулирования отношений, связанных с воздушными перевозками, в условиях рыночных отношений. Скорее можно говорить о негативном нормотворчестве, в процессе которого извращаются до «наоборот» цели отдельных транспортных уставов и кодексов (применительно к урегулированию договора перевозки), вытекающие из ГК РФ»<sup>2</sup>. Они говорят об уменьшении в ВК РФ области регулирования договора воздушной перевозки и появлении широкой возможности ведомственного нормотворчества<sup>3</sup>. Далее в закон стали вноситься многочисленные изменения. На данный момент внесено порядка 500 поправок и изменений, большая часть которых так или иначе связана с обеспечением безопасности полётов. И с применением в отрасли электронно-цифровых технологий. Изменения в кодекс внесены в части использования

---

<sup>1</sup> Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. О концепции совершенствования российского воздушного кодекса // Научный вестник МГТУ ГА. 2009. № 144. С. 5-12.

<sup>2</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 134.

<sup>3</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 242-243.

беспилотных воздушных судов. Целый ряд изменений обусловлены применением цифровых технологий в воздушной перевозке пассажира: заключения договора в электронном виде, оформления перевозочных документов в электронном виде, требований к информационной системе оформления воздушных перевозок, персональных данных пассажиров, размеров ответственности перевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а также касаются платы за воздушные перевозки, багаж и ручную кладь, обслуживания инвалидов из числа пассажиров, возможности приобретения пассажирами невозвратных билетов, отказа в заключении договора перевозки лицам, внесённым в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, одностороннего отказа исполнения договора и др.

Относительно Воздушного кодекса РФ Председатель Совета Федерации В.И. Матвиенко высказала мнение о том, что необходимо сформировать более понятный единый документ, регламентирующий работу авиаотрасли, так как из-за внесения многочисленных поправок даже юристам сложно разобраться в документах. Также она считает, что базовые документы необходимо систематизировать для дальнейшего облегчения их использования на практике<sup>1</sup>.

Практика издания многочисленных ведомственных подзаконных актов сложилась ещё в СССР, когда для управления лётной деятельностью существовало около 300 нормативных документов: различные положения, инструкции, методики и другие документы. Такой массив нормативно-правовых актов создаёт опасность субъективного подхода к той или иной ситуации, что не исключено и в настоящее время, когда также существует множество подзаконных актов.

Правоотношения, которые возникают между сторонами договора перевозки пассажиров посредством воздушного транспорта, сегодня урегулированы ст. 100-113, 116-120, 123-130 ВК РФ. Существенная часть вопросов решается не в данном кодексе, а в различных актах, которые относятся к подзаконным. Такие акты во

---

<sup>1</sup> См.: Матвиенко В.И. Отчёт министра транспорта РФ в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27 марта 2025 г. URL: <https://www.interfax.ru/russia/1016886> (дата обращения: 13.07.2025).

многим развивают положения, которые по той или иной причине не нашли своего отражения непосредственно в ВК РФ. В частности, к данным актам стоит отнести Указы Президента РФ, постановления правительства, приказы министерства. Системный анализ ВК РФ показывает, что данный документ содержит множество административных запретов и ограничений для обеспечения безопасности полётов, в связи с необходимостью защиты жизненно важных интересов граждан, для обеспечения минимизации рисков, включаются публично-правовые нормы, обеспечивая безопасность.

Актом прямого действия данный кодекс не является, так как в его содержании множество норм, которые имеют отсылочный характер. Отсылают они к подзаконным актам, но на их подготовку уходит очень много времени, что едва ли можно оценить с положительной точки зрения. Например, только в 2007 году, через 10 лет после принятия ВК РФ, Минтранс утвердил Правила воздушных перевозок, а также требования к обслуживанию, что в ВК РФ попросту не освещается. Правила содержатся в Приказе № 82 (далее – Федеральные авиационные правила)<sup>1</sup>. Статьей 787 ГК РФ ещё в 1996 году предусмотрено, что порядок заключения договора фрахтования и его форма устанавливаются транспортным кодексом или иным законом, однако до настоящего времени этот порядок не разработан.

Бесспорно, что чем больше принимается нормативных актов, касающихся регулирования определённой сферы общественных отношений, тем сложнее их правоприменительная практика, что может приводить к дестабилизации общественных отношений. В связи с чем полагаем, что необходимо ограничение ведомственного нормотворчества. Идеальным было бы принятие такого Воздушного кодекса, который был бы законом прямого действия, включающего в себя правовые нормы в сфере воздушных перевозок.

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (в ред. от 25 декабря 2024 г.) (Зарегистрирован в Минюсте России 27 сентября 2007 г. № 10186) // Российская газета. 2007. № 225.

В организации и осуществлении перевозок граждан воздушным транспортом имеется определённая специфика отношений, которая связана с тем, что использование воздушного судна представляет источник повышенной опасности, и в целях обеспечения безопасности правовое регулирование воздушных перевозок пассажиров имеет свои особенности. Запрещён провоз в воздушном судне оружия, взрывчатых, радиоактивных, отравляющих, легковоспламеняющихся веществ. В соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности»<sup>1</sup> приказом Министерства транспорта РФ утверждены Правила проведения досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности<sup>2</sup>.

Несмотря на публичность договора перевозки пассажира воздушным транспортом, статьёй 107.1 ВК РФ предусмотрен отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесённому в специальный реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком в связи с фактами совершения пассажиром действий, которые подпадают под признаки административного правонарушения (невыполнение законных распоряжений командира судна) или уголовного преступления (хулиганство, грубое нарушение общественного порядка, совершение действий, угрожающих безопасной эксплуатации воздушного судна). Согласно статье 4 ВК РФ, лица, виновные в нарушении воздушного законодательства, несут ответственность в соответствии с законодательством РФ.

К специфике отношений относится заключение договора перевозки в электронном виде с помощью автоматизированной информационной системы. Воздушный перевозчик имеет право вносить изменения в расписание полётов, отменить или задержать рейс, изменить маршрут, заменить тип воздушного судна, если этого требуют условия безопасности (пункт 76 Федеральных авиационных правил).

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (в ред. от 21 апреля 2025 г.) // СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837; 2025. № 17. Ст. 2128.

<sup>2</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 4 февраля 2025 г. № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности» (Зарегистрирован в Минюсте РФ 20 февраля 2025 г. № 81338) // Российская газета. 2025. № 9579.

В силу статьи 137 ВК РФ в воздушном законодательстве возможно установление специального регулирования, отличного от положений ВК РФ. Оно устанавливается программой экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций, утверждённой в соответствии с Федеральным законом № 258-ФЗ. Положения этой программы могут изменять действие положений ВК РФ в случае, если это прямо будет предусмотрено в нём. Правовой эксперимент, правовое прогнозирование предполагают, что в отношении участников экспериментального правового режима применяется специальное правовое регулирование в течение определённого периода времени по направлениям разработки, апробации и внедрения цифровых инноваций<sup>1</sup> (далее – 258-ФЗ). То есть меняется способ регламентации общественных отношений: регулятивный метод уступает место правовому планированию вариантов влияния на общественные отношения, складывающиеся в ситуации научно-технического развития, тестируются проекты регулирования при применении новых технологий. Это новый для российской правовой системы институт, стимулирующий внедрение в экономику цифровых инноваций. Цель правового эксперимента – совершенствование общего регулирования, исходя из результатов, полученных в ходе экспериментального правового режима, оценка возможных рисков для общества, для прав и свобод граждан, причинами которых могут быть планируемые изменения уже действующего законодательства либо принятие новых нормативно-правовых актов, то есть это, в сущности, юридическое прогнозирование.

В правовом эксперименте не устанавливаются ограничения, касающиеся общественных отношений, а прогнозируется, в каком направлении они могут дальше развиваться. После анализа результативности правового эксперимента принимается решение о возможности интегрирования применённых в экспериментальном порядке норм в общую систему законодательства, разработке

---

<sup>1</sup> См.: Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» (в ред. от 31 июля 2025 г.) // СЗ РФ. 2020. № 31 (часть I). Ст. 5017; 2025. № 31. Ст. 4690.

новых регулятивных нормативных правовых актов. Таким образом, правовой эксперимент можно определить как предрегулирование.

Основные обязательные признаки правового эксперимента: ограниченность во времени и территории, определённый круг субъектов, участвующих в эксперименте, цель проведения эксперимента – проверка эффективности выдвинутой гипотезы о полезности, рациональности особого правового регулирования в данной области. Все указанные признаки должны существовать в совокупности. При отсутствии любого из этих признаков правовой эксперимент несостоятелен, это можно рассматривать как обычное правовое регулирование каких-либо общественных отношений под прикрытием правового эксперимента: то есть определённым субъектам официально разрешается действовать вне рамок существующего правового поля. В связи с этим порядок и основания проведения правового эксперимента, критерии его оценки должны определяться нормативным правовым актом. В настоящее время принятие решения об установлении правового эксперимента и утверждении его программы возложено на Правительство Российской Федерации. Однако, на наш взгляд, установление экспериментального правового режима как элемента правового регулирования – это сфера деятельности законодательного органа, а не исполнительного. По мнению Н.И. Матузова и А.В. Малько, «правовой режим – это особое регулирование общественных отношений с использованием системы юридических средств в определённом их сочетании»<sup>1</sup>, то есть любой правовой режим, в том числе и экспериментальный, требует нормативного подхода.

Как уже отмечалось, при положительных итогах экспериментально-правового режима экспериментальные нормы права могут стать общими, для чего необходимо внесение изменений в существующие нормативно-правовые акты. Если речь идёт о законодательных актах, то необходимо принятие соответствующего закона. Учитывая тот факт, что переходный период действия

---

<sup>1</sup> Матузов Н.И., Малько А.В. Правовые режимы: вопросы теории и практики // Правоведение. 1996. № 1 (212). С. 16.

специального регулирования составляет один год, закон должен быть принят не позднее этого периода, то есть в приоритетном порядке.

Отказ от применения отдельных действующих правовых актов в период экспериментального режима отнюдь не означает полного беззакония. Несмотря на специальное правовое регулирование, оно не должно противоречить основному закону страны – Конституции Российской Федерации, федеральным конституционным законам, международным договорам РФ и должно осуществляться таким образом, чтобы отступление от существующего правового регулирования было, по возможности, минимальным и только в случаях, когда оно делает невозможным или затрудняет развитие самого процесса цифровизации. Экспериментальный режим применяется, в частности, при эксплуатации транспортных средств, предоставлении транспортных услуг и организации транспортного обслуживания.

Важно отметить, что в будущем возможно применение беспилотных воздушных судов для пассажирских перевозок, хотя на сегодняшний день такая перевозка ещё далека от практического разрешения, но в перспективе это реально при достижении необходимого технологического развития и решения вопросов инфраструктуры. Внедрение беспилотных аппаратов для перевозки пассажиров требует тщательной разработки законодательной базы. На первоначальном этапе перевозка пассажиров высокоавтоматизированным воздушным судном будет регламентироваться экспериментально-правовым режимом, то есть регулирование будет временным, но после его окончания возникнет проблема перехода к постоянному правовому регулированию, проблема корреляции положений, которые были в экспериментально-правовом режиме, с существующим законодательством. Поэтому уже в ближайшем будущем необходимы предложения учёных по решению проблемы: например, выработка принципов, единых технических требований, взаимодействие с зарубежными партнёрами для обеспечения высокого уровня безопасности и удобства для пользователей. Также актуальной задачей является обеспечение правового регулирования смарт-контрактов. Это должны быть специальные нормы, регулирующие порядок

заключения и исполнения договора перевозки пассажира воздушным транспортом с помощью смарт-контрактов.

В 2024 году Президентом РФ издан указ № 309 о национальных целях развития Российской Федерации на перспективу до 1936 года, среди которых необходимость обеспечения технологической независимости по беспилотным авиационным системам, включая автономные транспортные средства, цифровую трансформацию, искусственный интеллект<sup>1</sup>, и указ № 529, определяющий в качестве приоритетного направления научно-технологического развития интеллектуальные транспортные системы, включая автономные транспортные средства, безопасность получения, хранения, передачи и обработки информации<sup>2</sup>. По поручению Президента Правительством РФ в 2024 году сформирован национальный проект «Эффективная транспортная система», среди задач которого – цифровая трансформация транспортной отрасли.

Появление цифровых технологий и их внедрение в транспортную отрасль потребовало принятия целого ряда нормативных актов. Это Федеральный закон об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций (2020 г.), Указ Президента РФ о стратегии развития информационного общества (2017 г.), постановления Правительства РФ об оснащении транспортных средств аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС (2008 г.), об утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств (2022 г.), о проведении эксперимента по автоматизации процесса управления льготными и субсидированными пассажирскими перевозками на воздушном транспорте (2024), целый ряд распоряжений Правительства РФ и приказов Министерства транспорта РФ в этой области. В 2019 году разработана национальная программа «Цифровая

---

<sup>1</sup> Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СЗ РФ. 2024. № 20. Ст. 2584.

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоёмких технологий» // СЗ РФ. 2024. № 26. Ст. 3640.

экономика Российской Федерации»<sup>1</sup>, система управления реализацией которой утверждена постановлением Правительства<sup>2</sup>. Приказом Росавиации в 2024 году утверждено Положение «Об Управлении цифровой трансформации и обеспечения Федерального агентства воздушного транспорта», среди основных функций которого цифровая трансформация Росавиации, вопросы информационной безопасности<sup>3</sup>.

Одним из направлений этой программы является федеральный проект «Нормативное регулирование цифровой среды». В число задач данного проекта, реализуемого Министерством цифрового развития связи и массовых коммуникаций, входит разработка проектов законов, которые бы сняли существующие в законодательном поле препятствия, осложняющие реализацию процесса цифровизации. Предполагается создание отраслевого правового регулирования, необходимого для цифровой экономики.

Правительством Российской Федерации в 2021 году утверждена Транспортная стратегия до 2030 года с прогнозом до 2035 года<sup>4</sup>, согласно которой одной из главных задач, стоящих перед государством в области пассажирского транспорта, является создание условий для расширения доступа к высококачественным транспортным услугам, в том числе, за счёт внедрения новых цифровых технологий. Должна быть решена задача повышения транспортной доступности для граждан, перевозки должны стать более комфортными,

---

<sup>1</sup> Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», утв. протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019. Доступ из Справ. правовой системы «Гарант» (дата обращения: 15.11.2024).

<sup>2</sup> Постановление Правительства РФ от 2 марта 2019 г. № 234 «О системе управления реализацией национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» (в ред. от 1 августа 2024 г.) // СЗ РФ. 2019. № 11. Ст. 1119; 2024. № 32. Ст. 4876.

<sup>3</sup> Приказ Росавиации от 31 июля 2024 г. № 701-П «Об утверждении Положения об Управлении цифровой трансформации и обеспечения Федерального агентства воздушного транспорта» (в ред. от 26 сентября 2025 г.). Зарегистрирован в Минюсте 30 июня 2025 г. № 82768. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.10.2025).

<sup>4</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г.» (в ред. от 6 ноября 2024 г.) // СЗ РФ. 2021. № 50 (часть IV). Ст. 8613.

безопасными, что, в свою очередь, приведёт к увеличению мобильности населения, повышению его социальной удовлетворённости.

Намечен ряд мероприятий, которые должны обеспечить создание и использование именно российской электронной продукции, отечественного программного обеспечения. Намечается внедрение применения информационных данных в цифровой форме на всех без исключения этапах транспортного процесса. При этом цифровизация пассажирских перевозок определяется как первоочередная задача. Соглашаясь с мнением Н.В. Рубцовой о том, что цифровой бизнес рассматривается шире по сравнению с электронным: это форма осуществления предпринимательской деятельности с использованием цифровых технологий<sup>1</sup>, считаем необходимым акцентировать внимание на том, что в настоящее время исполнение договора перевозки происходит только в «реальном» формате, о перевозке как цифровом бизнесе можно утверждать только в том случае, когда вся динамика договорных отношений перейдёт в цифровой формат – и заключение, и исполнение договора (беспилотный транспорт).

В последние пять лет в России целенаправленно ведётся работа по созданию системного правового регулирования, позволяющего осуществить внедрение цифровых технологий на транспорте. Сегодня стоит задача объединения и совершенствования созданных ранее систем в единую, интеграционную. Для этого, как отмечает В.Н. Воронин, «необходимо создание нового комплексного подхода к правовому регулированию цифрового общества, что, возможно, потребует реформирования и пересмотра некоторых концептуальных правовых основ»<sup>2</sup>. В связи с этим В.А. Вайпан справедливо указывает, что требуется формирование «новой регуляторной среды, обеспечивающей благоприятный правовой режим для возникновения и развития современных цифровых технологий на транспорте. ...

---

<sup>1</sup> См.: Рубцова Н.В. Механизм правового регулирования предпринимательской деятельности: автореферат дис. ... доктора юрид. наук. Екатеринбург, 2023. С. 15.

<sup>2</sup> Воронин В.Н. Вопросы стратегического правового регулирования внедрения цифровых технологий на транспорте // Сибирское юридическое обозрение. 2021. № 18 (2). С. 129.

Необходимы не только точечные изменения в отдельных нормативных правовых актах, но и системные поправки в базовые отраслевые законы»<sup>1</sup>.

Традиционное право и процесс цифровизации, безусловно, влияют друг на друга: «Право существенно влияет на процесс цифровизации, и цифровизация воздействует на правовое регулирование, его формы, правосознание граждан», – отмечает Ю.А. Тихомиров<sup>2</sup>. Недостаточность законодательного регулирования ограничивает развитие инновационного транспорта. Новые технологии развиваются столь стремительно, что законодатели отстают в создании необходимого правового поля, в связи с чем цифровые инновации остаются не регламентированными в достаточной степени и их применение иногда затруднительно по этой причине.

Создание правовой основы цифровизации – одна из актуальнейших задач сегодняшнего дня. Заместитель министра связи А.О. Козырев в связи с этим отмечает: «Новые технологии настолько сильно меняют устоявшиеся правоотношения, что мы теперь начинаем в регулировании идти не от правоотношений, а от технологий»<sup>3</sup>.

Правовая политика России должна быть направлена на опережающее законодательное регулирование в области развития беспилотного транспорта. «Опережающее правотворчество имеет особое значение в условиях цифровизации общественной жизни», – справедливо замечает М.В. Залоило<sup>4</sup>.

Н.А. Духно отмечает, что «несмотря на очевидные достижения отечественной юридической науки, теория российского транспортного права явно отстает от реальных запросов социально-экономического развития страны и одновременно не в полной мере соответствует известным стандартам и принципам

---

<sup>1</sup> Вайпан В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта // Право и экономика. 2021. № 9. С. 6.

<sup>2</sup> Тихомиров Ю.А., Кичигин Н.В., Цомартова Ф.В., Бальхаева С.Б. Право и цифровая информация // Право. 2021. № 2. С. 6.

<sup>3</sup> Козырев А.О. Доклад в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 8 декабря 2017 г. «О создании нормативно-правовой базы для цифровой экономики». URL: <https://digital.gov.ru/events/37679/> (дата обращения: 24.01.2024).

<sup>4</sup> Залоило М.В. Опережающий характер правотворчества и проблема синхронизации правового регулирования // Журнал российского права. 2019. № 9. С. 20.

современного правового государства»<sup>1</sup>. Именно поэтому процесс совершенствования законодательства в области пассажирских перевозок носит перманентный характер. Учитывая социальную значимость пассажирских перевозок, законодатели, Правительство РФ имеют своей целью выработку предложений и принятие нормативных актов, направленных на дальнейшее совершенствование и развитие отрасли, улучшение качества и удовлетворение потребностей пассажиров в перевозках.

По нашему мнению, было бы целесообразным Верховному Суду РФ подготовить обзор судебной практики по вопросам, касающимся перевозки пассажиров воздушным транспортом.

Таким образом, в данном параграфе раскрыты нормативно-правовые основы регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом, с использованием электронно-цифровых технологий. Разработка правовой базы для использования цифровых технологий в авиаперевозках пассажиров не завершена, отдельные правила и нормы не установлены. Решение этой задачи требует комплексного подхода. В частности, необходимо установить конкретные правила оформления электронных билетов, порядок хранения и передачи информации, определить гражданско-правовую ответственность сторон в случае ошибок или сбоев в электронной системе бронирования; требуется урегулирование порядка использования цифровых удостоверений личности при прохождении контроля и посадке на рейс, что позволит обеспечить пассажирам современный уровень сервиса; целесообразно разработать механизмы разрешения споров, возникающих при оказании услуг по бронированию, регистрации на рейс, оформлению багажа; создание и развитие автономных воздушных судов требует тщательной правовой регламентации.

Предлагаем правовое регулирование отношений в сфере цифровой трансформации авиационной отрасли рассматривать в широком и узком смысле. В широком смысле имеется в виду применение правовых средств, направленных на организацию всей системы авиаотрасли при внедрении современных цифровых

---

<sup>1</sup> Духно Н.А. Теория транспортного права: монография. М.: Юрлитинформ, 2016. С. 4-5.

технологий. Правовое регулирование отношений в узком смысле – это конкретные нормы и правила, установленные для субъектов, участвующих во вполне определённых правоотношениях, то есть это более конкретные аспекты регулирования правоотношений. При цифровой трансформации авиационной отрасли правовое регулирование правоотношений в узком смысле можно рассматривать в следующих конкретных областях: в авиастроении, в авиаперевозках (отдельно пассажирских, грузовых, почтовых), в использовании инфраструктурных комплексов, в системе авиационной безопасности, в инфраструктуре программного обеспечения. В область нашего исследования входит частноправовое регулирование цифровой трансформации в сфере перевозок пассажиров воздушным транспортом, которое включает в себя правовое регулирование договорных отношений, направленных на обеспечение процесса перевозки пассажиров, и правовое регулирование отношений непосредственно по перевозке пассажиров.

### **§ 1.3. Система правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями**

Мобильность населения является триггером развития экономических, социальных и культурных связей между регионами и странами, в этом плане пассажирские перевозки имеют большое значение. Понятие «пассажирские перевозки» можно определить как услуги по доставке (перемещению) физических лиц, имеющих в таких случаях статус пассажира, их багажа и ручной клади в определённый пункт назначения путём использования транспортного средства, являющегося пассажирским, под которым понимаются транспортные средства, специально оборудованные и предназначенные для предоставления услуг по перевозке пассажиров. Могут быть заранее установленные маршруты, где гарантируется регулярность движения транспорта, устанавливаются размеры и формы оплаты проезда пассажирами.

Согласно статье 17.2 ВК РФ, непосредственно перевозка пассажира включает в себя периоды нахождения пассажира на борту воздушного судна, посадки

пассажира на борт и высадки пассажира с борта воздушного судна. Период посадки на борт – с момента входа пассажира на трап до момента прохода на борт, период высадки – с момента входа на трап и до момента покидания трапа пассажиром (пункт 7.1 Федеральных авиационных правил).

Согласно ВК РФ, пассажиром воздушного судна является физическое лицо, заключившее договор воздушной перевозки пассажира, либо физическое лицо, в целях перевозки которого заключён договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) (пункт 2 ст. 100 ВК РФ).

Под организацией работы пассажирского транспорта понимается комплекс мероприятий, целью которых является создание условий для благоприятного, удобного передвижения населения, обеспечения доступности, безопасности перевозок, высокого качества предоставления транспортных услуг, формирования маршрутов. Перевозки пассажиров несут в себе определённый риск, поэтому их организация осуществляется в определённой степени и органами государственной власти и местного самоуправления, которые утверждают правовые нормы, устанавливают организационные и экономические основы осуществления пассажирских перевозок на подведомственных территориях, выполняют контрольные функции, а также, выступая в роли заказчиков, проводят конкурсный отбор перевозчиков. В редких, исключительных случаях государство правомочно ввести государственную монополию на пассажирские перевозки отдельными видами транспорта – например, это относится к железнодорожным перевозкам пассажиров.

Транспортный рынок в настоящее время очень динамичен, конкурентен, поэтому в условиях рынка высока степень сложности при осуществлении деятельности, связанной с удовлетворением потребностей населения страны в перевозках. С другой стороны, данные обстоятельства должны служить стимулом для повышения эффективности всей транспортной системы, а также и иных отраслей экономики, задачей которых является обеспечение транспортной отрасли техникой и другими материальными ресурсами. От качества пассажирских перевозок зависит и уровень производительности труда, становится возможным

привлечение трудовых ресурсов в районы массового производства из прилегающих территорий.

Повышение качества пассажирских перевозок невозможно без реализации имеющихся достижений научно-технического прогресса, без внедрения цифровых технологий – искусственного интеллекта, высокоскоростного интернета, системы распределённого реестра (блокчейн), технологии сервиса сбора и аналитической обработки больших баз данных, робототехнических комплексов и устройств. При внедрении цифровых технологий возникают сложности, не всегда достигается планируемый результат, так как сама организация перевозочного процесса нестандартна, в различных случаях имеет место множество нюансов, то есть она сложна с технической точки зрения, требует немалых финансовых затрат, систематического повышения квалификации специалистов транспортных управлений органов власти, в функции которых входит анализ пассажиропотоков, то есть необходим систематический анализ, в результате которого определяются наиболее рациональные маршруты перевозок пассажиров, принимаются решения по малорентабельным маршрутам, определяется вид и количество единиц транспорта, расписание движения.

Общественные отношения могут находить выражение в различной правовой форме, в том числе и в форме договора. Гражданское законодательство определяет договор как соглашение лиц об установлении, изменении и прекращении гражданских прав и обязанностей (статья 420 Гражданского кодекса Российской Федерации). С.Ю. Морозов определяет транспортный договор как «соглашения сторон, которые направлены на реализацию или обеспечение процесса доставки пассажиров и багажа в пункт назначения с помощью самоходных транспортных средств»<sup>1</sup>.

Субъектами правоотношений в транспортной деятельности по осуществлению воздушных перевозок пассажиров являются пассажиры – физические лица, что является особенностью субъектного состава договора;

---

<sup>1</sup> Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: монография. М.: Норма, 2011. С. 34.

эксплуатанты, в качестве которых могут выступать как физические, так и юридические лица, имеющие воздушное судно на законном основании и использующие его для осуществления полётов при наличии сертификата. Согласно статье 100 ВК РФ, эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров и багажа, является перевозчиком. Владелец транспортной инфраструктуры – это также юридическое лицо либо физическое, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя, которые владеют инфраструктурой на законном основании и предоставляют услуги по её использованию. К инфраструктуре, используемой при воздушных перевозках, следует отнести аэродромы, аэропорты и расположенные на их территориях здания и сооружения, предназначенные для оказания услуг по организации воздушных перевозок, систему управления воздушным движением. К субъектам, задействованным в осуществлении пассажирских перевозок воздушным транспортом, относятся разработчики программного обеспечения. При заключении договоров пассажирской перевозки субъектами отношений являются также информационный агрегатор, уполномоченный агент или агент, действующий от своего имени. К субъектам правоотношений относится и федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) – федеральный орган исполнительной власти, в функции которого входит оказание государственных услуг в области воздушных перевозок.

Перевозки воздушным транспортом отличаются многосубъектностью, в связи с чем важное значение имеют процессы оптимизации, которые позволяют снизить издержки и расходы авиакомпаний, ускорить сроки доставки, повысить качество обслуживания пассажиров. В целях оптимизации авиакомпании используют различные модели: технологии оптимизации, представляющие собой технические решения, и более сложные бизнес-модели, включающие в себя взаимодействие субъектов. Структура договорных связей включает в себя состав субъектов договорного обязательства и состав его исполнителей. При совпадении обоих составов структура договорных связей простая, при несовпадении – сложная. В рамках воздушной перевозки пассажиров с использованием

электронно-цифровых технологий присутствуют субъекты, заключающие основной договор, и исполнители договора – имеет место многосубъектность. Такая структура определяется как промежуточная: субъекты, заключающие договор и исполняющие, частично совпадают, а частично нет.

Среди технических решений в перевозках используются разные классы обслуживания (эконом- и бизнес-классы); применение транзитных рейсов и сложных маршрутов; минимизация затрат за счёт отказа от предоставления питания, бизнес-зала, перевозки багажа; использование единого хаба, в котором рейсы распределяются как «спицы»; комбинация базового тарифа плюс всё остальное в качестве платных опций; прогнозирование спроса и применение динамики ценообразования, широкое использование цифровых технологий: мобильные приложения, электронные посадочные и багажные талоны, чат-боты поддержки, автоматические системы управления полётами, прямые продажи перевозок через сайт, минуя посредников, создание своих платформ.

К числу основных бизнес-моделей относится бронирование места и провозной ёмкости для перевозки пассажира. Авиакомпании осуществляют в электронном виде бронирование на рейсы авиакомпаний-партнёров, в результате пассажиру, маршрут которого включает рейсы, выполняемые разными авиакомпаниями, нужно заключить только один договор. Для оптимизации процесса перевозки используется модель код-шеринга – это форма сотрудничества двух или нескольких авиакомпаний, когда один маршрут обслуживается несколькими перевозчиками, один из которых заключает договоры перевозки и непосредственно выполняет перевозку, другие перевозчики наделяются правом заключения договоров перевозки по данному маршруту под собственными или нейтральными кодами. Применяется бизнес-модель интерлайн-соглашение, когда перевозку осуществляют несколько авиакомпаний – участников соглашения. Использование бизнес-модели овербукинга также может оптимизировать процесс перевозки. Овербукинг – это практика, не регламентированная законодательно в Российской Федерации, при которой авиакомпания заключает больше договоров перевозки, чем может исполнить на данном рейсе в расчёте на то, что часть

пассажиров не явится на рейс. Это делается для максимальной заполняемости салона воздушного судна.

Таким образом, следует констатировать, что в процессе организации и осуществления перевозок воздушным транспортом выстраивается целый ряд частноправовых отношений, которые можно представить в виде системы отношений, включающей в себя виды правоотношений, которые опосредуются системой договоров. Договор обеспечивает стабильность, устойчивость и определённую этих отношений.

Предлагается рассматривать заключение договора перевозки пассажира воздушным транспортом и опосредующих его договоров *как единый правовой механизм*. В таком случае система правоотношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом (по критерию направленности содержания отношений) делится на *правоотношения*, обусловленные заключением соглашений, направленных на подготовку и обеспечение пассажирской воздушной перевозки, то есть обеспечивающих подготовительные условия и инфраструктуру для осуществления авиаперевозок пассажиров, и договорные правоотношения (отношения перевозки), непосредственно регламентирующие процесс оказания услуг по транспортировке пассажиров. Первая группа отношений направлена на организацию в будущем обязательственных отношений субъектов. Она включает в себя соглашения код-шеринга; интерлайн-соглашения; отношения между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры, в том числе, разработчиком программного обеспечения; отношения между владельцами транспортных инфраструктур; отношения перевозчика и уполномоченного агента или агента, действующего от своего имени (платформенное решение); отношения перевозчика и информационного агрегатора (информационная платформа); отношения информационного агрегатора и агента, действующего от своего имени (информационная платформа); иные отношения.

Договорные правоотношения (отношения по перевозке) направлены на организацию и обеспечение процесса перевозки пассажира воздушным транспортом. По направленности они подразделяются на бронирование места и

провозной ёмкости в воздушном судне лицами, имеющими намерение стать пассажирами; заключение договора; осуществление договорных отношений по перевозке.

Правоотношения по заключению договора возникают между следующими субъектами:

с конечным потребителем: пассажир – перевозчик, пассажир – информационный агрегатор; пассажир – агент, действующий от своего имени;

между субъектами предпринимательской деятельности: перевозчик – уполномоченный агент; перевозчик – агент, действующим от своего имени; перевозчик – информационный агрегатор; информационный агрегатор – агент, действующий от своего имени.

Осуществление договорных правоотношений по перевозке: пассажир – перевозчик. К осуществлению договорных правоотношений относится исполнение договора, его прекращение, расторжение, изменение, ответственность сторон за нарушение условий договора и деликтные правоотношения.

Система отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом включает в себя и организационные правоотношения. В этом аспекте необходимо обратиться к концепции гражданских организационно-правовых отношений, выдвинутой О.А. Красавчиковым. Последующее развитие концепция получила в работах учёных С.Ю Морозова, К.А. Кирсанова, Б.И. Пугинского. Согласно данной концепции, предметом гражданского правового регулирования являются не только имущественные и личные неимущественные отношения, но и относительно самостоятельные организационные общественные отношения, складывающиеся из организационных действий их участников, направленных на упорядочение организуемых отношений, в частности, по оказанию транспортных услуг.

К.А. Кирсанов представил следующее определение гражданско-правовых организационных отношений: «Организационные отношения как элемент предмета гражданского права представляют собой возникающие между юридически равными участниками, обладающими автономией воли, общественные отношения, содержание которых составляют действия

неимущественного характера, направленные на возникновение и упорядочение имущественных либо личных неимущественных отношений»<sup>1</sup>.

Объектом организационных правоотношений является организация правовых связей участников организуемых правоотношений (например, совместной деятельности), упорядоченность их отношений. Очевидно, что при использовании организационных правоотношений быстрее достигается цель, которую поставили перед собой субъекты. О.А. Красавчиков указывал, что организационные правоотношения представляют собой организационно-правовое средство, используемое субъектами в целях упорядочения своих основных (имущественных и личных неимущественных) отношений. Итогом реализации данных отношений становится развитие имущественно-правовых отношений, появляется предпосылка формирования другой гражданско-правовой связи субъектов<sup>2</sup>. Участники, вступая в организационные правоотношения, преследуют интерес, заключающийся в организации будущих организационно-правовых связей или будущей совместной деятельности.

Среди разнообразных видов гражданско-правовых отношений можно выделить организационные договоры, которые направлены на организацию обязательств. С.Ю. Морозов очень точно следующим образом определяет организационный договор: «По организационному договору стороны обязуются выполнить определенные договором совместные действия, направленные на возникновение иного гражданско-правового обязательства между теми же либо иными лицами и (или) на его исполнение в соответствии с условиями организационного договора»<sup>3</sup>. По данному договору в нашем случае действия сторон направлены на возникновение обязательств по перевозке пассажира.

---

<sup>1</sup> Кирсанов К.А. Организационные отношения в структуре предмета гражданско-правового регулирования // ГлаголЪ правосудия. 2013. № 1 (5). С. 76.

<sup>2</sup> См.: Красавчиков О.А. Гражданские организационно-правовые отношения // Советское государство и право. 1966. № 10. С. 50-57.

<sup>3</sup> Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров: автореферат. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2011. С. 11.

К организационным правоотношениям следует отнести отношения по бронированию пассажирского места и провозной ёмкости на воздушном судне на конкретный рейс и дату лицами, желающими стать пассажирами – имеется в виду бронирование *до заключения договора перевозки*. Согласно пункту 8 Федеральных авиационных правил, условием перевозки пассажира воздушным транспортом является обязательное закрепление на воздушном судне пассажирского места на определённый рейс и дату, то есть обязательное бронирование. При этом конкретное место в салоне воздушного судна определяется только при регистрации на рейс, хотя возможно за дополнительную плату забронировать место при заключении договора перевозки. Необходимо в рамках гражданского права определить понятие бронирования пассажирских мест в транспортных средствах. Т.М. Гандилов представляет бронирование как предварительное соглашение, фиксирующее намерение одной стороны воспользоваться определённой услугой в будущем<sup>1</sup>. Данное определение чёткое, краткое, но, на наш взгляд, слишком общее, не отражает все нюансы. Нельзя не согласиться с М.А. Тарасовым, который полагал, что услуги по бронированию, как и предварительную продажу билетов, можно отнести к числу вспомогательных транспортных операций, которые составляют существо исполнения обязательств по бытовым услугам<sup>2</sup>. Д.С. Федотова полагает, что «в силу соглашения о бронировании пассажирских мест перевозчик обязан воздержаться от предоставления третьим лицам вместимости транспортного средства, закреплённого за пассажиром, до момента регистрации на рейс»<sup>3</sup>. Полагаем, что автор имела в виду случаи, когда пассажиром заключён договор перевозки, так как в силу пункта 26 Федеральных авиационных правил договор бронирования может быть прекращён перевозчиком в

---

<sup>1</sup> См.: Гандилов Т.М., Филиппова А.И., Малышева Н.А. Категории «бронирование», «резервирование», «ожидание» как инструменты регулирования обязательственных отношений // Государственная служба и кадры. 2025. № 2. С. 132.

<sup>2</sup> См.: Тарасов М.А. Транспортное право: учебник. Ростов-на-Дону: Ростовский университет, 1968. С. 113-114.

<sup>3</sup> Федотова Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук. Ульяновск, 2020. С. 113-114.

одностороннем порядке без предупреждения об этом пассажира в случае, если пассажиром не произведена оплата перевозки в установленный перевозчиком срок. При заключении соглашения о бронировании автоматизированной системой резервирования авиабилетов устанавливается срок хранения брони по условиям, которые определяют авиакомпании (пункт 12 Федеральных авиационных правил). Так, например, в Правилах бронирования и оплаты авиабилетов Аэрофлота указано, что Система отменит бронирование автоматически, если не произведена оплата в отведённое для этого время после бронирования перевозки, при этом на одного пассажира возможно забронировать только одно место на одном и том же рейсе. Как правило, срок хранения брони составляет не более 5 суток с момента бронирования, правила бронирования в разных авиакомпаниях отличаются. На срок хранения брони влияет время до даты вылета, популярность рейса, класс перевозки, ситуации, в которых авиакомпания может изменить тайм-лимит: изменение тарифа или курса валют, закрытие продаж билетов по выбранному тарифу.

Пассажир для осуществления бронирования может обратиться к перевозчику или агенту непосредственно в пункты продажи перевозок или по телефону, электронной почте, либо забронировать пассажирское место и провозную ёмкость самостоятельно через информационные системы.

Д.С. Федотова соглашение о бронировании характеризует как организационный договор<sup>1</sup>. Соглашаясь с ней, уточняем, что он направлен на заключение договора перевозки пассажира в случае, если бронирование осуществляется до заключения договора перевозки.

На наш взгляд, наиболее точное полное понятие бронирования в области транспорта предложено С.Ю. Морозовым: «Под бронированием понимается предоставление кому-либо преимущественного права требования перед другими лицами на использование вместимости транспортного средства ... либо (его) части. В силу соглашения о бронировании законный владелец транспортных средств ... обязуется воздержаться от их предоставления в целом либо в части иным лицам, а

---

<sup>1</sup> См.: Указ. соч. С. 114.

другая сторона имеет право требовать от законного владельца воздержания от этих действий». И далее, что особенно важно, подчёркивается, что бронирование транспортных средств не влечёт за собой возникновения обязательств по перевозке<sup>1</sup>. Обязательства по перевозке возникают с момента заключения договора перевозки, то есть с момента оплаты пассажиром перевозки. Данный факт подтверждает согласие пассажира с условиями договора.

Бронирование следует отличать от понятия «резервирование». Резервировать – это значит создать некий запас, резерв, но не всегда для конкретного лица. Забронировать – для конкретного субъекта.

Понятие «бронирование» в воздушных перевозках используется ещё и в случаях, когда заключён договор перевозки с открытой датой отправления, то есть в таком случае договор бронирования заключается пассажиром после заключения договора перевозки. Возможно заключение соглашения о бронировании в момент исполнения договора перевозки – это случаи транзитного перелёта. То есть в воздушных перевозках понятие «бронирование» конкретно означает закрепление на воздушном судне места и провозной емкости для перевозки пассажира до заключения договора перевозки или после, а также во время исполнения договора перевозки. Такая ситуация характерна только для воздушных перевозок, в железнодорожных и в автомобильных перевозках не используется бронирование после заключения договора перевозки или во время его исполнения.

Из сказанного можно сделать вывод о том, что соглашение или договор бронирования нельзя признать договором перевозки. Соглашение о бронировании также не является договором аренды, так как согласно статье 606 ГК РФ, при договоре аренды арендатору предоставляется имущество во временное владение и пользование, в данном случае речь идёт только о бронировании имущества (места в воздушном лайнере).

По своей конструкции договор бронирования имеет общие черты с предварительным договором, так как направлен в абсолютном большинстве

---

<sup>1</sup> Морозов С.Ю. Система транспортных организационных договоров. Указ. соч. С. 144.

случаев на заключение в дальнейшем договора перевозки. Однако в соответствии со статьёй 429 ГК РФ, если стороны заключили предварительный договор, они обязуются в будущем заключить основной договор, в данном случае – перевозки, на условиях предварительного договора. Договор бронирования такой обязанности не предусматривает: перевозчик в установленных случаях может аннулировать бронирование, и лицо, желавшее стать пассажиром, также может в любой момент отказаться от бронирования. Поэтому нет оснований характеризовать договор бронирования как предварительный договор.

Как ранее указывалось, бронирование пассажирского места и провозной ёмкости на воздушном судне может быть осуществлено до и после заключения договора перевозки, а также во время исполнения договора. Понятие договора бронирования, имеющего место до заключения договора перевозки, может быть представлено следующим образом:

По договору бронирования перевозчик обязуется по просьбе пассажира закрепить за ним пассажирское место и провозную ёмкость на воздушном судне на определённый рейс и дату на срок, определённый сторонами договора, в течение которого пассажир обязуется заключить договор перевозки. Пассажир вправе до заключения договора перевозки в одностороннем порядке прекратить правоотношения, возникшие по договору бронирования, с уведомлением об этом перевозчика. По истечении установленного сторонами договора срока перевозчик вправе аннулировать бронирование без предупреждения об этом пассажира в случае, если не заключён договор перевозки.

В соответствии с пунктом 17 Федеральных авиационных правил бронирование пассажирского места и провозной ёмкости после заключения договора перевозки по билету, оформленному с открытой датой отправления, может быть произведено при наличии свободных мест на рейсе. При перевозке с пересадкой перевозчик обязан обеспечить бронирование на всех участках перевозки (пункт 28 Федеральных авиационных правил).

С 2022 года российские авиакомпании начали процесс перехода на отечественные системы бронирования после ухода иностранных компаний с

российского рынка. Например, во многих аэропортах используется отечественная система ORS PSS – это платформа для управления обслуживанием пассажиров в аэропортах.

Цифровые технологии в области бронирования используются в системах бронирования авиакомпаний, на платформах для поиска авиабилетов. Системы обеспечивают безопасность данных. В автоматизированных системах бронирования содержится информация о расписании рейсов, наличии свободных мест, это так называемые инвенторные системы. При бронировании используются цифровые платформы, которые обеспечивают взаимодействие неограниченного круга лиц для обмена информацией и её распространения и посреднические цифровые платформы, обеспечивающие взаимодействие владельца платформы, перевозчика и (или)уполномоченного агента и лица, желающего стать пассажиром. По нашему мнению, бронирование авиабилетов можно отнести к инфраструктуре воздушного транспорта, так как для этой процедуры используются специальные системы для управления ресурсами воздушных перевозчиков, содержащие информацию о расписании рейсов, наличии свободных мест, о бронировании и электронных билетах.

Для обеспечения безопасного хранения персональных данных, получаемых при бронировании, в системах бронирования используются такие цифровые технологии, как протоколы шифрования, двухфакторная аутентификация и токенизация – способ защиты при онлайн-платежах.

К организационным правоотношениям возможно отнести, по нашему мнению, соглашения авиакомпаний о совместной эксплуатации рейса – *код-шеринг*. Правовые основы для заключения соглашений код-шеринга закреплены в Гвадалахарской конвенции (Мексика), заключённой 18 сентября 1961 года<sup>1</sup>. Для России конвенция вступила в силу 21 декабря 1983 года. Конвенция устанавливает возможность перевозки одной авиакомпанией пассажира, который заключил

---

<sup>1</sup> См.: Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору (заключена в Гвадалахаре 18 сентября 1961 г.). Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 07.03.2025).

договор об этой перевозке с другой авиакомпанией. Такую же норму содержит п. 6 Федеральных авиационных правил. Перевозчик как сторона договора вправе передать другому перевозчику исполнение обязательств или их части, что соответствует статьям 313 и 403 ГК РФ, при условии отсутствия в договоре положения о необходимости личного исполнения обязательств стороной договора (должником).

Каждой авиакомпании Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) присвоен код. «Шеринг» в переводе с английского языка «совместно использующий». В авиации под код-шерингом понимается соглашение между несколькими авиакомпаниями о совместной эксплуатации авиарейса (объединение кодов). Авиакомпания, которая непосредственно выполняет рейс – оператор, авиакомпания, с которой заключён договор перевозки воздушным транспортом – маркетинговый партнёр. Партнёры заключают договор перевозки от своего имени. При использовании авиакомпаниями соглашения код-шеринга в авиабилетах указываются коды всех участвующих в соглашении компаний. Таким образом, компания-оператор заключает договоры перевозки пассажира и фактически осуществляет их перевозку, а компании-партнёры только заключают договоры на данный рейс от своего имени, то есть заключают с пассажирами договоры перевозки, фактически перевозку не осуществляя, перелёт будет обеспечен компанией-оператором.

Код-шеринговые рейсы имеют преимущества для перевозчиков, заключающиеся в снижении затрат, оптимизации использования транспортных средств, инфраструктуры, в увеличении заполняемости воздушных судов, расширении маршрутной сети и увеличении частоты полётов. По нашему мнению, для пассажиров такие рейсы также удобны: обеспечивается доступ к большему количеству рейсов и направлений, которые не выполняются напрямую выбранной авиакомпанией; экономия времени; единый билет на весь маршрут; стоимость перевозки, как правило, ниже, чем в случаях заключения договоров на разные рейсы; бронирование места и провозной ёмкости на рейсы с более удобными стыковками; участие в программе лояльности авиакомпании-перевозчика; иск или

претензия о возмещении вреда может быть предъявлен пассажиром к любому участнику соглашения, если иное не установлено договорными отношениями между участниками, которые вправе разграничить ответственность в зависимости от степени вины каждого и других обстоятельств. Однако существуют и некоторые негативные моменты: отсутствие онлайн-регистрации на рейс, оформления онлайн-провоза дополнительного багажа, выбора комфортного места в салоне самолёта.

Правовая природа договора код-шеринга подробно исследована в диссертации на соискание степени кандидата юридических наук Д.С. Федотовой<sup>1</sup>, мы согласны с выводами, изложенными в её исследовании.

Представляет интерес рассмотрение таких организационных правоотношений, используемых в рамках пассажирских перевозок воздушным транспортом, как *интерлайн-соглашения*. Это соглашение между двумя или несколькими авиакомпаниями о признании документов друг друга в целях обеспечения более оптимальных и удобных перевозок пассажиров, следующих по маршрутам, требующим выполнения нескольких рейсов различными авиакомпаниями. Такие соглашения предполагают сотрудничество между авиакомпаниями, которые получают возможность заключать договоры перевозки пассажиров на рейсы своих партнёров. Интерлайн-соглашение особенно удобно для пассажиров при транзитных и стыковочных рейсах, в международных перевозках. Транзитный рейс – это перелёт с пересадкой на рейсы в рамках одного маршрута. Существует вид транзита, имеющий название «стыковочный рейс» (статьи 28, 71 Федеральных авиационных правил): пассажир заключает договор с одной авиакомпанией на весь перелёт, но на разных этапах перевозку могут осуществлять и другие перевозчики, заключившие интерлайн-соглашение с данной авиакомпанией. Посадочные талоны выдаются сразу для каждого этапа маршрута. При пересадке не требуется повторная регистрация.

Существует три вида интерлайн-соглашений:

---

<sup>1</sup> См.: Федотова Д.С. Указ. соч. С. 114-130.

одностороннее соглашение, согласно которому только одна авиакомпания имеет право заключать договоры перевозки на собственных бланках на рейсы, осуществляемые другой авиакомпанией;

двустороннее соглашение, по которому обе компании, заключившие соглашение, правомочны заключать договоры перевозки на собственных либо на нейтральных бланках на рейсы, осуществляемые обеими компаниями;

многостороннее интерлайн-соглашение, дающее право авиаперевозчикам взаимодействовать между собой без заключения отдельных соглашений.

С помощью интерлайн-соглашений увеличивается количество пассажиров, расширяется рынок авиаперевозок и сеть агентов авиакомпаний, повышаются доходы перевозчиков. Для пассажиров главным преимуществом является заключение единого договора перевозки, сколько бы компаний – участников соглашения в ней ни участвовало. В случае заключения договора в электронном виде пассажир при пересадке предъявляет только документ, удостоверяющий личность. В некоторых случаях тарифы в рамках соглашения ниже обычных. Перевозка багажа не требует промежуточной регистрации. Пассажиры имеют возможность выбора наиболее удобных стыковок с рейсами авиакомпаний – участниц интерлайн-соглашения. Средства от продажи всей перевозки в целом поступают на счёт авиакомпании, заключившей договор с пассажиром, затем по специальной системе определяется доход каждого перевозчика.

Для организации заключения договоров перевозки в электронном виде компании заключают ещё одно соглашение. Между компаниями устанавливается электронная связь с помощью системных провайдеров, становится возможным заключение договоров перевозки на рейсы интерлайн-партнёров. Повышается оперативность получения информации и точность взаиморасчётов.

Итак, интерлайн-соглашение представляет собой договор о признании перевозочной документации одного перевозчика другим. В развёрнутом виде понятие интерлайн-соглашения можно представить в следующем виде:

Интерлайн-соглашение – это договор между двумя или несколькими авиакомпаниями о признании документов друг друга с целью сотрудничества в

области заключения и исполнения договоров перевозки пассажиров, обеспечения стыковки авиарейсов в случаях перелёта по маршруту, состоящему из нескольких этапов. В рамках интерлайн-соглашения перевозчики обязуются систематически осуществлять перевозки пассажиров на определённых этапах маршрута по договорам перевозки пассажира, заключённым любым из участников интерлайн-соглашения.

Интерлайн-соглашение является гражданско-правовым договором о совместной деятельности. Договор двусторонний или многосторонний является организационным, направленным в дальнейшем на заключение и исполнение договоров перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Предметом договора является взаимное признание перевозочной документации авиаперевозчиков при выполнении перевозок пассажиров, багажа (грузов). Каждая сторона договора вправе заключать договоры перевозки на собственных бланках, в том числе в электронном виде, на регулярные внутренние и международные линии. При заключении договоров стороны действуют как агенты друг друга. Стороны договора принимают к перевозке пассажиров и багаж по перевозочным документам друг друга.

Сторонами договора являются авиакомпании-перевозчики. Отношения регулируются методом юридического равенства участников правоотношений. Договор является возмездным – партнёры выплачивают друг другу комиссионные за продажу перевозок, также между перевозчиками распределяются доходы, полученные от совместной деятельности, то есть деньги, полученные от пассажиров за перевозку и дополнительные услуги. Права и обязанности имеются у обеих сторон договора, поэтому договор взаимный; консенсуальный. Форма договора письменная и в электронном виде.

Условия об ответственности сторон содержатся в интерлайн-договоре. В большинстве случаев каждая сторона несёт ответственность по искам и претензиям, которые вытекают из перевозок по её линиям. При невозможности установить вину конкретного перевозчика ответственность распределяется между сторонами пропорционально суммам доходов, полученным за перевозку по своему

этапу. Также пассажир вправе предъявить иск перевозчику, с которым у него заключён договор. После удовлетворения претензий данный перевозчик вправе предъявить требования в регрессном порядке к другим перевозчикам, осуществлявшим перевозку по данному маршруту.

Однако, например, Первый кассационный суд общей юрисдикции Определением от 17.01.2024 по делу № 88-310/2024 согласился с выводами суда первой инстанции и отклонил жалобы истцов по иску к ПАО «Аэрофлот». В данном случае авиабилеты были оформлены на бланке ПАО «Аэрофлот» на основании многостороннего соглашения IATA – Международной ассоциации воздушного транспорта по интерлайнным перевозкам пассажиров. ПАО выступало в качестве агента по заключению договоров перевозки на рейсы другой компании «Air France», которая и являлась перевозчиком. Полная информация об этом была представлена истцам при заключении ими договора. В дальнейшем Air France аннулировало бронирование. Так как доказательств того, что французская компания передала часть своих обязанностей ПАО «Аэрофлот», в суде не представлено, и ПАО Аэрофлот свои обязанности исполнил надлежащим образом, суд определил, что требование о компенсации ущерба необходимо направить в адрес Air France<sup>1</sup>.

При использовании код-шеринга и Интерлайн-соглашений договоры между авиакомпаниями заключаются в электронном виде, а также договоры перевозки пассажира компаниями – участницами соглашений в большинстве случаев заключаются с использованием цифровых платформ. Взаиморасчёты между авиакомпаниями осуществляются с помощью системы взаиморасчётов на воздушном транспорте (СВВТ), то есть с помощью электронных технологий, которые позволяют обеспечить контроль за движением денежных средств, сокращаются сроки расчётов между авиакомпаниями и их контрагентами, снижаются риски потерь выручки от финансовой несостоятельности участников

---

<sup>1</sup> См: Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 17 января 2024 г. № 88-310/2024. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 23.02.2025).

системы. Применяется автоматизированная система сбора и обработки отчётности, система обмена электронными документами.

*Отношения между перевозчиками и владельцами транспортной инфраструктуры* также, на наш взгляд, имеют организационный характер. Перевозчики заключают соглашение о наземном обслуживании авиарейсов – хендлинг (организация обслуживания), под которым подразумевается комплексное организационное обеспечение коммерческого и технического обслуживания воздушных судов, пассажиров, багажа, экипажей в аэропортах и на аэродромах. Возможно заключение отдельных договоров по предоставлению конкретной услуги. Существует несколько видов хендлинга:

аэропортовый – обеспечение стоянки, прилёта, вылета воздушных судов, обслуживание пассажиров и багажа, обеспечение пассажиров и экипажа питанием, обеспечение безопасности и др.;

вне аэропортовый хендлинг – заказ в аэропорту необходимых видов обслуживания воздушного судна, обеспечение информацией о рейсе, обеспечение визовой поддержки экипажам и пассажирам;

гостиничный хендлинг для пассажиров;

хендлинг охраны;

оперативно-правовой хендлинг.

Цель заключаемого соглашения – обеспечение обязательного и факультативного обслуживания воздушных судов. Сторонами соглашения являются перевозчик и хендлинговая компания, которая, в свою очередь, заключает договоры с владельцами инфраструктуры и службами аэропортового комплекса. В случае заключения отдельных договоров на оказание конкретной услуги сторонами договора будут перевозчик и владелец инфраструктуры.

Наряду с соглашением о наземном обслуживании существует система договоров по отдельным видам обслуживания: договор на обеспечение аэронавигационного обслуживания, сторонами которого являются перевозчик и Уполномоченный государственный орган по использованию воздушного пространства и управлению воздушным движением; договор на поставку

авиационного топлива, стороны договора перевозчик и компания-продавец; договор на метеорологическое обслуживание полётов воздушных судов между перевозчиком и территориальным отделом Росгидромета; договор по обеспечению бортовым питанием между перевозчиком и компанией.

Все перечисленные договоры являются договорами по оказанию услуг. Предметом договора являются услуги по использованию инфраструктуры. Договоры характеризуются как взаимные, двусторонние, возмездные, заключаемые в абсолютном большинстве случаев в электронном виде.

Отношения между перевозчиком и владельцем программного обеспечения для управления ресурсами авиаперевозчика могут быть выстроены путём приобретения лицензии на право использования программного обеспечения либо оформлением договора между перевозчиком и правообладателем программного обеспечения на использование продукта. Программное обеспечение является объектом авторского права. Предмет договора заключается в создании интеллектуального продукта и дальнейшей передаче созданных прав путём отчуждения либо временной передачи прав.

При заключении договора перевозки возникают определённые гражданские правоотношения между пассажирами, перевозчиками, агентами и информационными агрегаторами: имущественные и неимущественные.

Информационный агрегатор (метапоисковик) – онлайн-платформа, на которой имеются сведения от различных авиакомпаний и агентов о наличии мест и стоимости перевозки на конкретные рейсы. Функция агента – бронирование и заключение договоров перевозки. Агент не занимается перевозкой пассажиров.

При оплате пассажиром перевозки на сайте авиакомпании непосредственно заключается договор перевозки пассажира и багажа. Сторонами договора являются пассажир и авиакомпания, у которых возникают взаимные права, обязанности и ответственность. Предмет договора – действия перевозчика по доставке пассажира и багажа в пункт назначения и действия пассажира по оплате перевозки.

Важнейшим этапом успешной деятельности авиакомпаний является оптимальная, удобная для пассажиров организация продаж перевозок с

использованием цифровых технологий. Авиакомпании осуществляют их продажу не только в своих офисах, но и, конечно же, в электронном виде, тесно сотрудничая с агрегаторами-информационными посредниками и агентами по продажам перевозок. При этом между указанными субъектами, включая пассажиров, возникают различные правовые отношения, представленные договорами. Следует определить их правовую природу.

Определим правовую природу договора *между потенциальным авиапассажиром и информационным агрегатором*, направленного в дальнейшем на заключение договора перевозки. Информационный агрегатор по предложению перевозок воздушным транспортом – это цифровая платформа, поисковик, работающий по соглашению с авиакомпаниями и агентами по продажам перевозок. В его функции входит сбор информации от авиакомпаний о ценах на перевозки в режиме реального времени, наличии мест на конкретный авиарейс, дополнительных услугах и акциях. Пассажир, обращаясь к агрегатору, имеет возможность на одной платформе сравнить предлагаемые различными авиакомпаниями тарифы, их доступность на требуемые даты, выбрать оптимальный маршрут и дополнительные услуги.

Отношения между агрегатором и пользователем (потенциальным пассажиром) можно рассматривать как партнёрские, в результате которых оба участника получают собственные выгоды. Агрегатор выступает посредником между потенциальным пассажиром и перевозчиком или агентом по продаже перевозок. Он не является стороной дальнейших соглашений. Считаем возможным рассматривать такие отношения как организационный договор, который в дальнейшем направлен на заключение договора перевозки. Дефиниция договора также может быть представлена следующим образом:

По договору на оказание информационных услуг агрегатор обязуется по просьбе лица, имеющего намерение стать авиапассажиром, предоставить ему информацию о перевозчиках или агентах по продаже перевозок, наличии мест на конкретный авиарейс, стоимости перевозки, наличии дополнительных услуг и их стоимости. Так, при заключении договора перевозки пассажира при помощи

информационного агрегатора устанавливаются преддоговорные контакты, то есть имеют место организационные правоотношения, направленные на возникновение в дальнейшем личных имущественных отношений субъектов перевозки – заключения и исполнения договора перевозки пассажира. Организационные правоотношения прекращаются после заключения основного договора.

Сторонами договора являются информационный агрегатор и пользователь. В этом случае агрегатор не является стороной договора перевозки, так как он непосредственно не осуществляет бронирования и не заключает договоры перевозки. Агрегатор – компьютерная программа, с помощью которой потенциальный авиапассажир осуществляет выбор перевозчика, уполномоченного агента либо агента, действующего от своего имени. Данный организационный договор направлен на бронирование или заключение в последующем договора перевозки. Агрегатор не оказывает услуги по перевозке.

Предметом договора являются действия агрегатора по предоставлению площадки для получения информации о перевозках, их стоимости, характеристиках в целях последующего заключения договора воздушной перевозки пассажира. Условия оказания услуги информационного агрегатора содержатся в публичной оферте, размещённой на сайте или в мобильном приложении, например, в виде Правил пользования определённым сервисом. Использование сервиса, если это предусмотрено условиями оферты, может рассматриваться в качестве акцепта. Агрегатор обязан предоставить пользователю сервиса полную и достоверную информацию. Ответственность наступает в случае непредоставления полной информации или её недостоверности из-за наличия собственных ошибок в информации, которые привели к убыткам потребителя. В таких случаях ответственность наступает в соответствии с общими положениями об ответственности ГК РФ (глава 25) и в соответствии со статьёй 12 Закона О защите прав потребителей (далее – Закон № 2300-1)<sup>1</sup>. Агрегатор не отвечает за ошибочные данные об услугах, предоставленные перевозчиком или агентом, так

---

<sup>1</sup> См.: Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. от 7 июля 2025 г.) // Ведомости СНД и ВС РФ. 1992 г. № 15. Ст. 766.; СЗ РФ. 2025. № 28. Ст. 3834.

как в его функции не входит независимая проверка предоставляемой поставщиками услуг информации.

Данный договор является односторонним, безвозмездным, публичным, относится к числу консенсуальных и заключается в электронном виде. Агрегатор владеет цифровой платформой.

Договор *между агрегатором, оказывающим только информационные услуги пассажирам в целях заключения в дальнейшем договора перевозки, и авиакомпанией или агентом, действующим от своего имени*, относится к агентскому договору. В данном случае агрегатор по поручению авиакомпании или агента оказывает информационные услуги потенциальным пассажирам от своего имени, но за счёт принципала, получая от последнего вознаграждение.

В качестве владельца информационного агрегатора может выступать юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель, в любом случае, это посредник между перевозчиком либо агентом, действующим от своего имени, и потенциальным пассажиром.

Предметом договора являются действия по поиску потенциальных пассажиров с целью заключения ими в дальнейшем договоров перевозки непосредственно с авиакомпанией или агентом, действующим от своего имени, информирование пассажиров о стоимости перелёта, предоставление им возможности поиска предложений по заданным параметрам, то есть предоставление цифровой платформы для возможности оптимального выбора перевозчика либо агента с целью заключения в дальнейшем договора перевозки. Данный договор является двусторонним, взаимным – права и обязанности возникают у каждой из сторон, возмездным, консенсуальным. Форма договора – письменная: в электронном виде или на бумажном носителе. Авиаперевозчик или агент обязаны предоставлять агрегатору достоверную информацию о наличии мест и стоимости перевозки и других услуг, предоставляемых авиапассажирам, в обязанности агрегатора входит распространение предоставленной информации потенциальным авиапассажирам. Конечно, каждая авиакомпания или агент, действующий от своего имени, могут размещать на своих платформах

необходимую информацию, однако, как уже отмечалось, пассажирам удобнее видеть информацию, предоставленную разными авиакомпаниями и агентами, на единой платформе.

*Договор между авиакомпанией и агентом, уполномоченным действовать от имени перевозчика*, в большинстве случаев является агентским. Авиакомпания предоставляет агенту право в отношениях с пассажиром действовать от имени авиакомпании (пункт 6 Федеральных авиационных правил). По агентскому договору агент, действуя за счёт принципала от его имени, осуществляет бронирование и заключение договоров на перевозку на регулярные рейсы авиакомпании, получая вознаграждение.

Договор определяет порядок взаимодействия сторон. В качестве агента выступает юридическое лицо либо индивидуальный предприниматель. В большинстве случаев авиаперевозчики предпочитают заключать договоры с агентами-юридическими лицами. Агент осуществляет бронирование и заключение договоров на регулярные авиарейсы на перевозочных документах перевозчика, продажу других услуг, связанных с авиаперевозкой, на условиях заключённого с перевозчиком соглашения и в соответствии с правилами применения тарифов и инструкциями перевозчика, что и составляет предмет договора. Договор является возмездным: агент получает вознаграждение от перевозчика за бронирование, заключение договоров перевозки и других услуг; двусторонним, так как у обеих сторон есть права и обязанности; консенсуальный; заключается в письменной форме: в электронном виде или на бумажном носителе. Ответственность сторон договора заключается в возмещении путём компенсации убытков, причинённых вследствие нарушений условий договора. Договор, как правило, предусматривает обязанность агента иметь финансовое обеспечение для покрытия рисков от продажи пассажирских перевозок, при этом возможно использование банковской гарантии.

Уполномоченные агенты, оказывающие услуги по бронированию и заключению договоров перевозки пассажира воздушным транспортом, могут быть зарегистрированы в Глобальной дистрибутивной системе авиаперевозчиков (далее

– ГДС), которая представляет собой автоматизированную систему, обеспечивающую размещение, хранение и отображение информации в онлайн-режиме о расписании рейсов, наличии мест в воздушных лайнерах на определённый рейс, тарифах перевозчиков – участников данной системы. Следует отметить, что бронирование и заключение договоров перевозки через систему ГДС возможно только на международные и смешанные рейсы. Агенты, зарегистрированные в ГДС, могут вести свою деятельность на международных авиарейсах и внутренних зарубежных, то есть взаимодействовать с иностранными перевозчиками. На внутренних воздушных линиях России с 2022 года используются системы «ТАИС», «Леонардо» («Сирена Трэвел» – разработчик системы бронирования Леонардо). «Астра» является разработчиком системы регистрации пассажиров и багажа. Леонардо – глобальная система, российская платформа бронирования авиабилетов, разработанная Госкорпорацией «Ростех». Она позволяет автоматизировать основные процессы воздушных перевозчиков: бронирование, продажу авиабилетов, управление доходами, регистрацию пассажиров на рейс. Иностранные перевозчики также могут работать в данной системе. Переход на отечественные системы позволил России стать обладателем цифрового суверенитета в гражданской авиации.

Среди основных мировых глобальных дистрибутивных систем авиаперевозчиков можно назвать Amadeus, Sabre, Galileo, Abacus и другие. ГДС позволяют авиакомпаниям бронировать и продавать свои авиабилеты и услуги через международную сеть агентов. Агент передаёт сведения о бронировании в ГДС, с которой взаимодействует перевозчик, подтверждающий бронирование, и далее через агента заключается договор перевозки.

Также существует универсальная система взаиморасчётов – BSP в авиации (дословно – план выставления счетов и расчётов). Это глобальная система международной ассоциации воздушного транспорта – IATA. BSP используется для оформления авиабилетов и взаиморасчётов между воздушными перевозчиками и агентами (в России – BSP Russia). Агенты, получившие аккредитацию в BSP, имеют право заключать договоры перевозки пассажиров от имени любой

авиакомпания, участвующей в системе BSP. Данная система заменяет индивидуальные схемы отношений между агентами и перевозчиками, при этом агенту необходимо иметь договор с IATA. При заключении договора используется электронный бланк билета стандартного образца.

Аккредитованный агент принимает от пассажиров платежи за перевозку и в конце отчётного периода вместе с отчётом перечисляет всю сумму в BSP, а BSP, в свою очередь, автоматически распределяет платежи между авиакомпаниями. За отчётный период авиакомпания получает единый платёж за проданные всеми агентами билеты.

Аккредитованный в IATA агент имеет статус уполномоченного агента IATA, но обязан, кроме стандартов IATA, соблюдать правила авиакомпаний и Федеральные авиационные правила. В то же время в России агент, аккредитованный в BSP, считается и уполномоченным агентом каждой авиакомпании, участвующей в BSP. Агент действует от имени перевозчика, заключает договор перевозки через ГДС. Билет, оформленный агентом BSP, считается перевозочным документом воздушного перевозчика.

Существуют агенты, действующие от своего имени: они покупают определённое количество перевозок у авиакомпании и далее продают их конечному потребителю от своего имени, обязательно указывая при этом конкретного перевозчика, то есть агент выступает в роли продавца услуги. Такая схема не типична, она в основном характерна для туроператоров. В таком случае агент несёт ответственность как продавец услуги: отвечает непосредственно за продажу перевозки и возврат в случае необходимости уплаченных пассажиром денежных средств. Такой агент несёт риск реализации билетов. Туроператоры в качестве агентов действуют от своего имени без аккредитации в IATO и BSP (блоки мест и чартерные перевозки) – применим договор комиссии. Турагентство получает в IATO уникальный код TIDS, который позволяет бронировать и продавать авиабилеты от своего имени. Агенты работают через систему ГДС, минуя BSP, они не являются уполномоченными агентами перевозчика, не имеют с ним агентского договора. В России такая практика ограничена – это могут быть

крупные туроператоры или турагентства, продающие пакет услуг (например, бронирование отеля и бронирование и продажа перевозки).

Применение цифровых технологий сделало возможным заключение договора перевозки пассажира воздушным транспортом в электронном виде как при перевозках внутри страны, так и для международных авиаперевозок. Пункт 2 статьи 3 Монреальской конвенции позволяет вместо авиабилета на бумажном носителе использовать любые другие средства, сохраняющие запись информации, предоставленной пассажиром. Из пункта 2 статьи 434 ГК РФ также следует, что договор в письменной форме может быть заключён путём составления электронного документа, что подтверждает юридическую силу договора перевозки пассажира воздушным транспортом, заключённого в электронном виде. Данная форма тождественна письменной. Пункт 52 Федеральных авиационных правил также содержит положение о возможности оформления билета в электронном виде. Приказом Минтранса РФ установлена форма электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации<sup>1</sup>. А так как согласно пункту 2 статьи 105 ВК РФ, авиабилет удостоверяет факт заключения договора перевозки, следовательно, приобретение билета и в электронной форме удостоверяет данный факт. В этом аспекте Е.А. Нестеров справедливо полагает, что электронный билет задаёт обязательственные права между пассажиром и перевозчиком. В случае невыполнения перевозчиком своих обязательств пассажир может потребовать компенсацию в виде физической выплаты. В результате операций с цифровыми объектами он получает физические деньги, относящиеся к нецифровой сфере<sup>2</sup>.

По требованию авиапассажира перевозчик обязан выдать из автоматизированной информационной системы выписку, содержащую условия договора (ст. 105 ВК РФ). Выбрав электронную форму заключения договора перевозки воздушным транспортом, пассажир получает дополнительные

---

<sup>1</sup> См.: Приказ Министерства транспорта РФ от 8 ноября 2006 г. № 134 «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации» (в ред. от 15 февраля 2016 г.) (Зарегистрирован в Минюсте РФ 24 января 2007 г. № 8835) // Российская газета. 2007. № 22.

<sup>2</sup> Нестеров Е.А., Цветков В.Я. Объекты транспортного цифрового права // Транспортное право и безопасность. 2025. № 4 (56). С. 49.

возможности, к числу основных из которых относится возможность бронирования пассажирского места и провозной ёмкости для перевозки пассажира и багажа и заключения договора перевозки с помощью сети Интернет. Электронный билет невозможно утратить, в любой момент можно подтвердить факт заключения договора. В настоящее время форма заключения договоров в электронном виде получила широкое распространение. Однако существуют и некоторые проблемы, среди которых сложность в определении достоверности информации, представленной на различных сайтах, её многообразие, наличие мошеннических, недостоверных сайтов, опасность раскрытия личных данных, автоматическое заключение договоров на предоставление дополнительных услуг без согласия пассажира, ошибочное внесение данных при заключении договора в электронном виде – исправить такие данные можно только за дополнительную плату.

Заключить договор перевозки пассажира воздушным транспортом возможно с помощью автоматизированной информационной системы оформления воздушной перевозки. В настоящее время подавляющее большинство пассажиров заключают договор перевозки в электронном виде. Согласно постановлению Правительства РФ, под электронным билетом понимается билет, оформленный в электронном виде с размещением всех его реквизитов в автоматизированной информационной системе, предназначенной для хранения таких реквизитов, а под автоматизированной информационной системой – совокупность программно-аппаратных средств, предназначенных для автоматизации деятельности, связанной с хранением, передачей и обработкой информации<sup>1</sup>. Постановлением Правительства РФ утверждены требования к системе<sup>2</sup>, в частности, она должна

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» (в ред. от 23 марта 2024 г.) // СЗ РФ. 2020. № 41. Ст. 6428; 2024. № 14. Ст. 1904.

<sup>2</sup> См.: Постановление Правительства РФ от 8 августа 2022 г. № 1393 «Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в её состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной автоматизированной информационной системы, к её оператору, а также мер по защите информации, содержащейся в ней, и порядка её функционирования и изменении и признании утратившими силу некоторых актов правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 33. Ст. 5906.

обеспечивать защиту персональных данных пассажиров от несанкционированного использования, хранение и отображение информации о расписании рейсов, наличии мест, тарифах и сборах на рейсах перевозчиков; бронирование и продажу (оформление) воздушных перевозок, регистрацию пассажиров и багажа при выполнении внутренних воздушных перевозок. В состав автоматизированной системы входят справочные информационные системы, системы регистрации пассажиров и багажа, инвенторные системы бронирования, обеспечивающие наличие информации о расписании движения, тарифах, наличии мест на воздушных судах, о бронировании, данные электронных билетов и др.

Применение электронных билетов удобно и для пассажиров, и для авиаперевозчиков. Положительные моменты онлайн-оплаты перевозки заключаются в возможности быстрого выполнения действий, оплаты полёта удобным для пассажира способом, моментальное получение маршрутной квитанции, возможность отследить появление льготных или более дешёвых перевозок, возможность анализировать цены у разных перевозчиков, подобрать наиболее приемлемый маршрут перелёта, осуществить онлайн-регистрацию на рейс.

Электронное оформление значительно упрощает процедуру бронирования, делает ее более доступной для граждан. Например, с 1 января 2025 года вступило в силу Постановление Правительства РФ, согласно которому проводится эксперимент по автоматизации процесса управления льготными и субсидированными пассажирскими перевозками на воздушном транспорте. Эксперимент проводится в период до 2 ноября 2026 года, одной из его целей является использование цифрового сервиса, который проверяет право пассажира на оформление перевозки по специальному льготному тарифу в электронном виде. Будет использоваться информационная система «Портал субсидированных перевозок» в рамках межведомственного электронного взаимодействия<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Постановление Правительства РФ от 13 декабря 2024 г. № 1776 «О проведении эксперимента по автоматизации процесса управления льготными и субсидированными пассажирскими перевозками на воздушном транспорте» (в ред. от 17 июня 2025 г.) // СЗ РФ. 2024. № 52. Ст. 8323; 2025. № 25. Ст. 3423.

Доля заключения договоров с помощью цифровых платформ постоянно растёт, поэтому авиакомпании концентрируются на создании удобных систем для пассажиров, при помощи которых пассажиры могут не только заключить договор в электронном виде, но и забронировать дополнительные услуги. Перевозчики увеличивают количество сервисов по продаже перевозок, сокращают расходы, осуществляют интерактивный учёт финансовых поступлений. При этом используются технологии обработки больших данных и технология искусственного интеллекта.

*Договор пассажира с агентом по бронированию и заключению договора перевозки* является договором по возмездному оказанию услуг.

Согласно статье 1005 ГК РФ, если агент в отношениях с пассажиром действует за счёт авиакомпании и от её имени – права и обязанности возникают у авиакомпании; если же по сделке агента с третьим лицом, в данном случае третьим лицом является пассажир, агент действует за счёт авиакомпании, но от своего имени, именно агент приобретает права и обязанности, хотя авиакомпания была названа в сделке и (или) она вступила с пассажиром в непосредственные отношения по исполнению договора перевозки. То есть агент всегда действует за счёт принципала (авиакомпания). Вопрос в том, как понять, действует агент от своего имени или от имени принципала, что важно при предъявлении в дальнейшем претензий. Кроме указания в договоре между авиаперевозчиком и агентом, возможно определить статус агента следующим образом: если агент действует от своего имени, то он обязан иметь свой расчётный счёт (агентский договор, абз. 2 п. 2.2 ст. 12 Закона РФ № 2300-1), если же он действует от имени авиаперевозчика, то он действует по доверенности, все расчёты производятся через расчётный счёт авиакомпании. Заключая договор, пассажиру необходимо обратить внимание на данное обстоятельство, чтобы определить адресата предъявления претензии в случае, например, возврата денег, оплаченных за перевозку при отказе от полёта. Согласно ст. 786 ГК РФ, ст. 103 ВК РФ, заключая договор у агента, пассажир заключает и договор перевозки с авиакомпанией, однако агент не является стороной договора перевозки.

Правовая характеристика договора пассажира с агентом по бронированию и заключению договора перевозки включает следующие аспекты. Предметом договора являются действия по оказанию агентом услуг по бронированию и заключению договора перевозки на регулярные пассажирские перевозки в соответствии с установленными перевозчиком правилами, тарифами и инструкциями. Сторонами договора являются заказчик (пассажир) и исполнитель – агент в случае, когда он действует от своего имени, авиаперевозчик в случае, когда агент действует от имени перевозчика. Договор публичный, консенсуальный, возмездный – при заключении договора агент вправе взимать плату за свои услуги (п. 6 Постановления Пленума Верховного Суда РФ № 26) (далее: ПП ВС РФ № 26)<sup>1</sup>, двусторонний, взаимный – права и обязанности имеются у обеих сторон договора. Пассажир обязан оплатить услуги агента, в обязанности агента входит оформление проездных документов, предоставление необходимой информации, уведомление пассажира об изменениях условий исполнения договора, оформление процедуры возврата или обмена билета. Является договором присоединения: размещённый на платформе агента типовой договор является публичной офертой об оказании услуг по бронированию, продаже и оформлению перевозок. Совершение будущим пассажиром действий по выполнению условий, указанных в оферте, считается акцептом согласно пункту 3 статьи 438 ГК РФ. В силу пункта 2 статьи 786 ГК РФ удостоверением заключённого договора перевозки является билет в бумажном или электронном виде.

При отмене рейса или отказе пассажира от полёта в правоприменительной практике постоянно возникают вопросы, связанные с возвратом денег, уплаченных пассажиром за перевозку агенту. Согласно пункту 231 Федеральных авиационных правил, возврат провозной платы производится перевозчиком или по его поручению уполномоченным агентом по месту оплаты перевозки. Агенты полагают, что возврат денег должен быть произведён авиаперевозчиком, так как

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.11.2024).

они перенаправили деньги ему. В случае необходимости возврата денег, уплаченных за перевозку непосредственно авиаперевозчику, заявитель должен обратиться к авиаперевозчику. Однако в случае оплаты перевозки агенту возникают проблемы, касающиеся определения субъекта, к которому необходимо обратиться с заявлением о возврате денег: агент или авиакомпания. Пункт 231 Федеральных авиационных правил не даёт точного ответа на данный вопрос. Полагаем, что, если пассажир оплатил перевозку агенту, действующему от своего имени, обязанность по возврату денежных средств возникает у агента, если иное не установлено договором между агентом и перевозчиком. При неисполнении данной обязанности или при нарушении срока её исполнения суд вправе взыскать с агента штраф и по заявлению пассажира компенсацию морального вреда. Правоотношения между авиакомпанией и её агентами не должны влиять на права потребителя. Если же агент действует от имени перевозчика, обязанность по возврату денежных средств возникает у перевозчика, к которому потребитель и должен непосредственно обратиться, если иное не указано в договоре агента с перевозчиком. Необходимо более чётко сформулировать положение пункта 231 Федеральных авиационных правил. В качестве аналогии возможно применение положения пункта 18 ПП ВС РФ № 26, согласно которому лицо, к которому обращается клиент для заключения договора перевозки, отвечает перед пассажиром за причинённый в процессе перевозки вред, если оно заключило договор перевозки от своего имени.

При заключении договора пассажира с агентом ответственность сторон договора определяется действующим законодательством, в частности, агент возмещает расходы пассажира в связи с неправильным оформлением документов, нарушением порядка бронирования и заключения договора перевозки, правил применения тарифов, несвоевременным извещением пассажира об изменениях условий исполнения договора. Ответственность за задержку, отмену или перенос рейса, за уровень обслуживания на рейсе несёт перевозчик. Пассажир несёт ответственность за причинённый по его вине ущерб агенту или третьей стороне, за правильность и достоверность предоставленных им данных.

В организации и осуществлении пассажирских перевозок воздушным транспортом важную роль играет платформенная экономика за счёт внедрения *цифровых платформенных решений* в процессы, обеспечивающие функционирование данной транспортной системы. Следует обратить внимание на появившееся совсем недавно законодательное регулирование платформенной экономики. В июле 2025 года принят Федеральный закон «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации» (не вступил в силу)<sup>1</sup> (далее – ФЗ о платформенной экономике). В статье 2 данного закона представлена чёткая дефиниция платформенной экономики: Платформенная экономика – *совокупность организационных и имущественных отношений, складывающихся в результате взаимодействия неограниченного круга лиц посредством цифровых платформ для осуществления предпринимательской деятельности или в иных целях*». Отношения, возникающие в рамках организации и осуществления перевозки пассажиров воздушным транспортом, о которых говорилось выше, точно вписываются в данное определение. Далее следует обратиться к понятию цифровой платформы. В.Ю. Патенкова рассматривает данное понятие с технической, юридической и научной точек зрения. С технической – это автоматизированная информационная система, позволяющая неограниченному кругу лиц использовать её возможности с помощью сети «Интернет»; с юридической точки зрения – это также информационная система, через которую взаимодействуют участники платформы посредством сети «Интернет»<sup>2</sup>. То есть с технической и юридической точек зрения представленные понятия практически идентичны. А.А. Ситник рассматривает понятие цифровой платформы в нескольких аспектах. Делая вывод, он отмечает, что цифровая платформа включает в себя технологические, экономические, социальные и правовые аспекты: это цифровые сервисы для взаимодействия участников и новая

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 31 июля 2025 г. № 289-ФЗ «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации» // СЗ РФ. 2025. № 31. Ст. 4643 (не вступил в силу).

<sup>2</sup> См.: Патенкова В.Ю. Развитие и экспансия цифровых платформ в Российской Федерации: правовые аспекты // Право и экономика. 2024. № 11. С. 5-6.

цифровая реальность, в рамках которой происходит такое взаимодействие<sup>1</sup>. По нашему мнению, наиболее чёткое, конкретное определение дано в ФЗ о платформенной экономике: *цифровая платформа* – это информационная система, сайт в сети «Интернет», программа для ЭВМ, которые обеспечивают технические, организационные, информационные и иные возможности для взаимодействия неограниченного круга лиц, в том числе в целях обмена и распространения информации, оказания услуг (п.п. 2 статья 2). Указанным законом введено понятие *посреднической цифровой платформы* – это тоже цифровая платформа (информационная система, сайт), которая обеспечивает взаимодействие оператора, партнёров и пользователей в целях заключения гражданско-правовых договоров, такая платформа предоставляет техническую возможность разместить заказ услуг и осуществить их оплату. А.Р. Муратова классифицирует цифровые платформы, используемые в транспортной деятельности, по двум основным категориям: платформы, которые лишь объединяют участников перевозочного процесса, не выступая в качестве участников организации перевозки, и на платформы, которые обеспечивают участников перевозочных процессов ИТ-сервисами и являются полноценными участниками с возложением на них гражданско-правовой ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договоров перевозок. Появляются новые участники перевозочного процесса, что усложняет его<sup>2</sup>.

В рамках нашего исследования представляют интерес следующие субъекты, владеющие цифровыми платформами и использующие их: *владелец* цифровой платформы – лицо, организующее взаимодействие пользователей цифровой платформы и определяющее порядок её использования; *партнёр-исполнитель* посреднической цифровой платформы – заключивший договор с оператором посреднической цифровой платформы и осуществляющий деятельность на данной платформе по оказанию услуг пользователям-заказчикам; *пользователь*

---

<sup>1</sup> См.: Ситник А.А. Роль цифровых платформ в организации финансового рынка // Lex Russica. 2023. Том 76. № 7 (200). С. 122.

<sup>2</sup> См.: Муратова А.Р. Указ. сочинение. С. 151.

посреднической платформы – лицо, использующее возможности данной платформы для получения результатов оказания услуг; *оператор* посреднической цифровой платформы (её владелец либо лицо, с которым владелец заключил договор об эксплуатации платформы) оказывает услуги по организации взаимодействия партнёров и пользователей на данной платформе; цифровая платформа рассматривается в качестве объекта.

Таким образом, рассматриваются две платформы – цифровая и посредническая цифровая. Следует определить критерии отнесения цифровой платформы к посреднической. Они вытекают из дефиниции платформы. Такая платформа должна предоставить возможность взаимодействовать трём сторонам: оператору, партнёру и пользователю. Посредническая платформа создаётся с целью заключения гражданско-правовых договоров. Её технические возможности должны обеспечивать возможность размещения заказа услуг и их оплату.

Используя представленные понятия, возможно выстроить *правоотношения между субъектами*, возникающие при использовании цифровых платформ и посреднических цифровых платформ в целях заключения договоров об организации и осуществлении перевозки пассажиров воздушным транспортом. Полагаем, что заключение договора перевозки с использованием цифровых технологий возможно посредством следующих цифровых платформ:

– Цифровая платформа-агрегатор. Пассажир (пользователь), вступает в правоотношения с владельцем цифровой платформы-агрегатора в целях получения информации об условиях и тарифах перевозки, наличии билетов на рейсы для определения возможности заключения в дальнейшем договора перевозки. Платформа-агрегатор перенаправляет пользователя для заключения договора на конкретные цифровые платформы, представленные далее.

– Цифровая платформа уполномоченного агента. Пассажир-пользователь вступает в правоотношения с владельцем цифровой платформы (уполномоченным агентом) в целях заключения договора перевозки.

– Цифровая платформа перевозчика. Пассажир-пользователь вступает в правоотношения с владельцем цифровой платформы-перевозчиком в целях заключения договора перевозки.

– Цифровая посредническая платформа. Пассажир-пользователь вступает в правоотношения с оператором посреднической цифровой платформы и партнёром-исполнителем. В лице партнёра выступает уполномоченный агент, заключивший гражданско-правовой договор с оператором и осуществляющий деятельность на платформе по заключению договоров перевозки. Пользователь соединяется с агентом через платформу оператора в случае, когда агент не имеет собственной цифровой платформы.

Организационные правоотношения и правоотношения, возникающие при непосредственном осуществлении перевозки пассажира воздушным транспортом, имеют общей целью обеспечение эффективного функционирования системы воздушного транспорта. Поэтому данные отношения взаимосвязаны, субъекты правоотношений взаимодействуют друг с другом. Критерии взаимодействия направлены на достижение общей цели. Критериями взаимодействия могут быть следующие:

- наличие общего плана действий для получения требуемого результата;
- установленный порядок принятия решений;
- чёткое распределение обязанностей; координация действий различных участников транспортного процесса;
- оперативное обслуживание в аэропортах и создание комфортных условий для пассажиров в результате активного использования цифровых технологий;
- обеспечение безопасности в аэропортах и салонах воздушных лайнеров с помощью применения цифровых технологий;
- увеличение количества продаж перевозок в электронном виде;
- эффективное использование транспортной инфраструктуры;
- надлежащее исполнение договоров.

Таким образом, в данном параграфе проанализированы особенности частноправового регулирования отношений, складывающихся при оказании услуг

воздушной перевозки пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями. Исследована система частноправовых отношений, возникающих в процессе организации и осуществления договоров воздушной перевозки пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями. В процессе организации и реализации перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий возникает ряд частноправовых отношений, которые предлагается представить в виде системы отношений, и рассматривать заключение договора перевозки пассажира воздушным транспортом и опосредующих его договоров как единый правовой механизм. Установлено, что данная система по критерию направленности отношений делится на правоотношения, обусловленные заключением соглашений, направленных на подготовку и обеспечение пассажирской воздушной перевозки, и договорные отношения, направленные на реализацию самого процесса перевозки.

Определена правовая природа отношений, возникающих при использовании электронно-цифровых технологий в целях заключения договора перевозки пассажиров воздушным транспортом. Представлены виды договоров, направленных на обеспечение подготовительных условий и инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров воздушным транспортом, разработаны их дефиниции и правовая природа. Предложено понятие договора бронирования, имеющего место до заключения договора перевозки. Представлены понятие и правовая характеристика договора код-шеринга и интерлайн-соглашения между авиаперевозчиками. Разработана правовая природа правоотношений между перевозчиками и владельцами транспортной инфраструктуры.

Раскрыты виды правоотношений в форме договоров, возникающих между пассажирами, перевозчиками, агентами и информационными агрегаторами, определена правовая природа каждого из них, в частности, между потенциальным авиапассажиром и информационным агрегатором; между агрегатором, оказывающим только информационные услуги пассажирам в целях заключения в дальнейшем договора перевозки, и авиакомпанией или агентом, действующим от своего имени; между авиакомпанией и агентом, уполномоченным действовать от

имени перевозчика; между пассажиром и агентом по бронированию и заключению договора перевозки.

Обозначена роль цифровых платформенных решений в организации перевозок пассажиров воздушным транспортом и их правовое регулирование. Представлены определения субъектов данных цифровых платформ, проанализированы понятия цифровой платформы, владельца и оператора цифровой платформы, партнёра и пользователя. Систематизированы частноправовые отношения, возникающие при использовании цифровых платформ и посреднических цифровых платформ в целях заключения договора перевозки пассажиров воздушным транспортом, при этом использованы положения принятого в июле 2025 года Федерального закона «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации». Представлены функции каждой из цифровых платформ, используемых в организации перевозок пассажиров воздушным транспортом: цифровой платформы-агрегатора, цифровой платформы уполномоченного агента, цифровой платформы перевозчика, цифровой посреднической платформы. Определены критерии взаимодействия субъектов договорных отношений.

## ГЛАВА 2. РЕАЛИЗАЦИЯ ДОГОВОРНЫХ ОТНОШЕНИЙ ПО ПЕРЕВОЗКЕ ПАССАЖИРОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ОПОСРЕДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОННО-ЦИФРОВЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ

### § 2.1. Порядок заключения договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий

Договор воздушной перевозки пассажира выступает основанием для формирования частноправовых отношений между субъектами договора. Эффективное регулирование обязательств сторон договора обеспечивают принципы договорных отношений. Они являются основополагающими положениями, на которых строится регулирование договорных отношений. В них заложена существующая в обществе система ценностей.

Принципы правового регулирования в области пассажирских перевозок с использованием цифровых технологий – это базисные отправные положения, основные идеи, которые определяют наиболее общие характерные черты правового регулирования общественных отношений в данной сфере. По мнению Г.Ф. Шершеневича, принципы права – «это общее направление, раскрываемое в ряде юридических норм»<sup>1</sup>. А.А. Волос подчёркивает мысль о том, что «принципы могут и не быть прямо закреплены в законе, но вытекать из его основных идей, смысла, направленности на решение конкретных задач»<sup>2</sup>.

С учётом цифровизации пассажирских перевозок специально-отраслевые принципы правового регулирования данной отрасли можно представить следующим образом.

Принцип слияния интересов пассажиров, государства и транспортных компаний или близкий к нему по содержанию *принцип сбалансированности прав и интересов всех субъектов правоотношений*, возникающих при цифровизации пассажирских перевозок: должны быть учтены интересы и потребности всех

---

<sup>1</sup> Цит. по: Волос А.А. Генезис учения о принципах гражданского права // Теоретическая и прикладная юриспруденция. 2022. № 4 (14). С. 8.

<sup>2</sup> Там же. С. 8.

участников процесса. С точки зрения законодательного регулирования это означает, что положения принимаемых законов и условия заключаемых договоров не должны ущемлять права любого из субъектов транспортных отношений и действовать во благо общих интересов, направленных на развитие экономики государства в целом, учёт интересов пассажиров и защиту их прав, а также интересов транспортного сообщества. *Принцип свободного передвижения пассажиров* состоит в том, что федеральные, региональные и местные органы власти не вправе законодательно либо иными нормативно-правовыми актами устанавливать ограничения в передвижении пассажиров путём запретов либо введения пошлин и сборов. *Принцип свободы транспортного договора или автономии воли* предполагает, что каждый из физических и юридических лиц самостоятельно принимает решение о заключении договора перевозки, исключение составляют случаи, когда обязанность заключения договора предусмотрена законодательно, например, в случае использования транспорта общего пользования, когда договор является публичным, в частности при перевозке пассажиров воздушным транспортом. Стороны свободны в выборе контрагента, в определении условий договора, своих прав и обязанностей, способов заключения, изменения или расторжения договора. Договор перевозки пассажиров воздушным транспортом является договором присоединения, потому в случае несогласия с условиями договора пассажир может только рассмотреть заключение договора с другой авиакомпанией с более приемлемыми условиями. Принцип свободы договора определяет требования технологической нейтральности к выбору модуля онлайн-продаж, выбора условий сервисов. Пределы ограничения действия принципа свободы договора обусловлены патерналистской целью.

*Принцип обеспечения законности при сборе, хранении и распространении информации*, получаемой при использовании цифровых технологий в пассажирских перевозках, в процессе заключения договора перевозки, включает в себя соблюдение конституционных прав граждан при получении и использовании персональных данных, обеспечение конфиденциальности информации. Данный

принцип является наиболее актуальным в настоящее время, когда внедрение цифровых технологий значительно опережает принятие необходимых законодательных норм. Особенно опасным с этой точки зрения является массовый сбор биометрии, который уже широко распространяется при осуществлении воздушных перевозок, необходимы гарантии в отношении защиты прав человека. Цифровой мир должен быть безопасным, государство обязано защищать цифровые следы граждан, которым должна быть законодательно предоставлена возможность контроля своих данных и право на отказ от отслеживания и использования персональных данных. В цифровом регулировании должно участвовать гражданское общество.

Важен *принцип обеспечения доверия к цифровым технологиям*, для этого необходимо соблюдение прозрачности, отчётности, этичности, оценки рисков при разработке и внедрении цифровых технологий. Нормы права должны защищать от распространения дезинформации, несущей угрозы для общественной и личной жизни граждан. Комплекс законодательных эффективных мер для борьбы с дезинформацией в цифровом мире является одной из главных задач современности. В настоящее время высокий уровень доверия к цифровым технологиям наблюдается при заключении договоров перевозки пассажира воздушным транспортом – заключение договоров и регистрация пассажиров на рейс происходит в основном в электронном виде.

*Принцип обеспечения прав человека, защиты достоинства и личной независимости, неприкосновенности частной жизни при использовании искусственного интеллекта* должен быть положен в основу законодательства. Уважение свободы и воли человека при принятии решений – это главный приоритет. Стремительное развитие технологий искусственного интеллекта требует управления ими строго этическим образом, технологии не должны нарушать нравственных ценностей. Искусственный интеллект не является субъектом права, по крайней мере, на данном этапе, поэтому ответственность за результат, полученный путём его применения, должны нести в нормативно-правовых рамках физические и юридические лица – разработчики программ,

владельцы и пользователи. Прозрачность работы систем искусственного интеллекта позволит эффективно применять законодательство, в том числе при оспаривании решений в судебных органах, а также обеспечит возможность ограничения применения той или иной системы. Обязанностью разработчиков искусственного интеллекта должна быть оценка рисков и угроз от его использования. Необходимо установить классификацию рисков для осуществления соответствующего контроля.

Также важен *принцип научности*, под которым, понимается, по мнению И.В. Спирина, «формирование транспортных отношений в соответствии с известными фундаментальными и прикладными (отраслевыми) научными результатами и теоретическими положениями, подкреплёнными опытом практического использования, результатами теоретических и экспериментальных исследований и разработок»<sup>1</sup>.

*Принцип приоритета использования электронных документов, безбумажного взаимодействия* направлен на использование электронной услуги при оформлении договора перевозки пассажира и договора фрахтования (чартера), однако при цифровом развитии транспортной отрасли важным является и сохранение традиционных форм получения услуги, особенно на первоначальном этапе.

При внедрении цифровых технологий *принцип приоритета отечественных программ и доступа российских организаций к обработке и хранению персональных данных* имеет важное значение. Основой всего является приоритет российских нравственных ценностей при использовании цифровых технологий. Это закреплено в Указе Президента России «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017–2030 годы» (далее – Указ Президента РФ № 203)<sup>2</sup>. Например, как указывалось ранее, на внутренних

---

<sup>1</sup> Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник. М.: Издательский центр «Академия», 2014. С. 30.

<sup>2</sup> Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 – 2030 годы» // СЗ РФ. 2017. № 20. Ст. 2901.

воздушных линиях России с 2022 года используются отечественные системы «Леонардо» и «ТАИС» – российские платформы бронирования авиабилетов.

Среди общеправовых принципов следует назвать *принцип эффективности правового регулирования*: при разработке новых правовых норм в связи с широким использованием цифровых технологий на транспорте и, в частности, в воздушных перевозках пассажиров, каждая правовая норма должна обеспечить в качестве последствий социально-полезные результаты, социальные преобразования, упорядочение общественных отношений. Цели правового регулирования должны быть чётко определены. Нормативно-правовые акты обязаны предполагать меры их реализации, создание механизма реализации.

Важен *принцип определённости правового регулирования*, согласно которому нормы воздушного права, принимаемые на современном уровне в целях обеспечения эффективного и безопасного использования электронно-цифровых технологий, должны быть абсолютно точными, ясными, исключая двусмысленность, так как от этого зависит действие механизма правового регулирования. Нормативно-правовые акты должны, в том числе, соответствовать целям и задачам цифровизации пассажирских перевозок. В случае несовершенства правовых норм возникают практические проблемы. Конечно же, важны *принципы законности, равенства субъектов правоотношений, справедливости, добросовестности и разумности* и другие. К числу отраслевых принципов следует отнести принцип обеспечения безопасности полёта, заключающийся в минимизации рисков, связанных с авиационной деятельностью; принцип недопустимости дискриминации предполагает, что все пассажиры имеют равные возможности доступа к услугам авиакомпании на всех этапах обслуживания; принцип ответственности перевозчика, принцип обязательной сертификации и лицензирования. Применение *принципа ограниченной ответственности перевозчика* в настоящее время носит дискуссионный характер. Принцип виновной ответственности в транспортном праве является его особенностью.

Не менее важны и *методы правового регулирования частноправовых отношений*, под которыми понимается комплекс способов, оказывающих влияние

на субъекты общественных отношений, в данном случае, в области пассажирских перевозок пассажиров. Для частноправовых отношений характерны диспозитивные методы регулирования, субъекты таких отношений вправе самостоятельно устанавливать правовое регулирование, но оно не должно противоречить закону, и установленные сторонами отношений правила обязательны к исполнению. При диспозитивном методе воздействие на субъекты происходит с помощью дозволений. Диспозитивность выражается, например, через принцип свободы договора. Гражданское законодательство приоритетно определяет принцип свободы договора. В этом аспекте Г.П. Савичев указывал, что именно на договорно-правовом этапе развития всего транспортного права соотношение договора и закона существенно изменилось. В частности, транспортное законодательство, несмотря на свой императивный характер, ушло на второй план, а на первый план, соответственно, выдвинулось право договорное<sup>1</sup>. С этой точкой зрения весьма затруднительно не согласиться. При организации воздушных перевозок пассажиров заключается множество договоров, правовая природа которых представлена в параграфе 1.3.

Специфика методов регулирования частноправовых отношений в том, что участие государства минимально. Публично-правовые нормы включаются для обеспечения безопасности. Нормы обязывания и запрета предназначены для охраны прав, для того чтобы не допустить злоупотребления правами.

Императивный метод правового регулирования применим в случае, когда речь идёт о защите персональных данных, получаемых при цифровизации пассажирских перевозок. Лица, получившие доступ к таким данным, не имеют права их разглашать без согласия правообладателя. Обязывание – тоже императивный метод, например, при публичности договора перевозчик обязан оказать услугу по перевозке в отношении любого обратившегося к нему лица. Императивный метод не требует наличия согласия или желания субъекта договора

---

<sup>1</sup> См.: Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку // Сборник научных статей преподавателей кафедры гражданского права юридического факультета МГУ: Гражданское право России при переходе к рынку: памяти проф. В.П. Грибанова. М.: Де-Юре, 1995. С. 211.

перевозки. При обязывании одна сторона обязана совершать определённые действия, другая – вправе требовать их совершения. Метод императивной регламентации в транспортном праве, особенно воздушном, необходим для обеспечения безопасности при использовании источника повышенной опасности.

Следует отметить, что методы правового регулирования отношений на транспорте являются комплексными. Тем не менее, императивный метод в условиях рыночной экономики всё чаще уступает место диспозитивности.

Применение методов правового регулирования пассажирских перевозок позволяет обеспечить безопасность использования транспортных средств, координацию деятельности перевозчиков, защиту прав пассажиров, что особенно актуально при цифровизации отрасли.

Таким образом, в итоге отмечаем, что в условиях цифровизации общества в целом и транспортной отрасли в частности принятие новых законов, внесение изменений и дополнений в существующие невозможно без учёта принципов гражданского права, принципов правового регулирования в области пассажирских перевозок с использованием цифровых технологий. Принципы помогают унифицировать правовое регулирование в сфере пассажирских перевозок воздушным транспортом. Создание правовых норм, соответствующих принципам права, и есть залог сохранения законности в обществе.

В процессе заключения договора перевозки пассажира воздушным транспортом возникают договорные правоотношения. В.Ф. Попондопуло определяет договорное правоотношение следующим образом: «Договорное правоотношение – это правовое отношение, основанное на соглашении частных лиц, т.е. на их равенстве, автономии воли и имущественной самостоятельности»<sup>1</sup>. Предлагается рассматривать заключение договора перевозки пассажира воздушным транспортом и опосредующих его договоров как единый правовой механизм, состоящий из четырёх стадий: преддоговорные отношения (преддоговорная стадия), отношения по заключению договора перевозки (стадия

---

<sup>1</sup> Попондопуло В.Ф. Договор – средство частноправового регулирования // Известия высших учебных заведений. Правоведение. 2009. № 4 (285). С. 142.

заключения договора), отношения, возникающие на предполётной стадии перевозки, осуществление договорных отношений (стадия исполнения договора) – стадии представлены в динамике.

*Преддоговорная стадия* – это этап взаимодействия сторон, предшествующий непосредственному заключению договора перевозки. К преддоговорной стадии, по нашему мнению, относятся частноправовые отношения, возникающие между потенциальным пассажиром и информационным агрегатором; между потенциальным пассажиром и уполномоченным агентом (до заключения договора); коммуникация лица, намеревающегося стать пассажиром, напрямую с перевозчиком; договор бронирования места и провозной ёмкости в случае, когда ещё не заключён договор перевозки; при ознакомлении потенциального пассажира с условиями оферты, предложенной перевозчиком.

Используется цифровая платформа, на которой содержится информация, предоставляемая авиакомпаниями в режиме реального времени, о тарифах и наличии возможности заключить договор перевозки на конкретный рейс. С помощью цифровой платформы потенциальный пассажир выбирает наиболее удобный для него рейс, авиакомпанию, с которой в дальнейшем будет заключён договор перевозки, либо уполномоченного агента, действующего от имени авиакомпании, или агента, действующего от своего имени, с помощью которых может быть заключён договор перевозки.

В случае, если потенциальный пассажир не взаимодействует с информационным агрегатором, а *для получения требуемой ему информации* по предстоящей перевозке коммуницирует напрямую с перевозчиком или уполномоченным агентом, используя их цифровые платформы, такие отношения между потенциальным пассажиром и перевозчиком или уполномоченным агентом также относятся к преддоговорной стадии.

Далее к преддоговорной стадии заключения договора следует отнести правоотношения, возникающие при заключении договора бронирования места и провозной ёмкости между потенциальным пассажиром и перевозчиком в случае,

когда ещё не заключён договор перевозки. В этом случае договор бронирования является организационным, как справедливо указывает Д.С. Федотова<sup>1</sup>.

Авторские определения организационного договора между информационным агрегатором и лицом, желающим стать пассажиром, договора бронирования между потенциальным пассажиром и перевозчиком, а также их правовая характеристика представлены ранее в § 1.3.

К преддоговорной стадии в контексте заключения договора воздушной перевозки пассажира возможно отнести размещение на цифровой платформе авиакомпании или уполномоченного агента публичной оферты. Согласно пункту 2 статьи 437 ГК РФ, под публичной офертой понимается предложение, из которого усматривается воля лица, делающего предложение, заключить договор на указанных в предложении условиях с любым, кто отзовется. На цифровой платформе авиаперевозчика или уполномоченного агента размещается содержание договора перевозки пассажира и любому лицу, желающему стать пассажиром, предлагается заключить договор перевозки, который является договором присоединения. На наш взгляд, такая оферта относится к преддоговорной стадии заключения договора. Стадия преддоговорных отношений имеет факультативный характер, за исключением оферты.

Вторая стадия – *непосредственное заключение договора перевозки*. В соответствии со статьёй 784 ГК РФ перевозки пассажиров осуществляются на основании договора перевозки, условия перевозки также определяются транспортными уставами. Определение договора воздушной перевозки пассажира содержится в статье 103 ВК РФ: по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира и его багаж (при наличии) в пункт назначения, предоставив ему место на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в авиабилете. Пассажир обязан оплатить воздушную перевозку и провоз сверхлимитного багажа. Норма бесплатного провоза багажа устанавливается перевозчиком. В договоре перевозки пассажира воздушным транспортом имеют место в большей степени частноправовые отношения. Деятельность по

---

<sup>1</sup> См.: Федотова Д.С. Указ. соч. С. 114.

осуществлению перевозок является на данный момент в России предпринимательской и также представляет собой услугу. Статья 3 ФЗ-67<sup>1</sup> подтверждает, что перевозка пассажира – это *услуга*, признаваемая транспортными уставами, кодексами, иными федеральными законами. В соответствии с Госстандартом РФ ГОСТ Р 50646-2012<sup>2</sup> услуга – это результат непосредственного взаимодействия исполнителя и потребителя, а также собственной деятельности исполнителя по удовлетворению потребности потребителя. Наиболее широко определял услугу Ю.Х. Калмыков: «...это деятельность, направленная на создание удобств или предоставление льгот контрагенту по обязательственному правоотношению»<sup>3</sup>. М.И. Брагинский и В.В. Витрянский отмечали: «Договоры о перевозке и об иных услугах в сфере транспорта рассматриваются в контексте общей системы гражданско-правовых договоров. В этом смысле все указанные договоры относятся к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг»<sup>4</sup>. По мнению Н.А. Баринова, потребности граждан в перемещении удовлетворяются путём заключения и исполнения договора перевозки пассажира, который представляет собой разновидность договора об оказании услуг<sup>5</sup>. Таким образом, перевозку пассажиров можно однозначно трактовать как услугу.

Особенности правового регулирования отношений субъектов пассажирской перевозки воздушным транспортом обусловлены спецификой используемых транспортных средств, необходимостью обеспечения безопасности полётов, то есть наличием повышенных рисков. В связи с этим перевозка пассажира осуществляется на основании договора, в котором содержатся не только нормы

---

<sup>1</sup> Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном" (в ред. от 24 июня 2023 г.) // СЗ РФ. 2012. № 25. Ст. 3257); 2023. № 26. Ст. 4686.

<sup>2</sup> См.: ГОСТ Р 50646-2012 Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги населению. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 29 ноября 2012 г. № 1612-ст). Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 02.04.2024).

<sup>3</sup> Калмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве // Советское государство и право. 1966. № 5. С. 116.

<sup>4</sup> Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 4.

<sup>5</sup> См.: Баринов Н.А. Услуги (социально-правовой аспект): монография. Саратов: Стило, 2001. С. 17.

частного права, но также и административного. Необходимость наличия в договоре императивных правовых норм связана именно с высокими рисками. Такие нормы касаются, например, ответственности пассажира в случае несоблюдения им авиационных правил и ответственности самого перевозчика, так как его деятельность по использованию авиационного транспортного средства является источником повышенной опасности.

Существенным условием договора является его предмет – то, о чём договариваются стороны. Следовательно, под предметом договора понимаются действия субъектов договора: действия перевозчика по доставке пассажира и его багажа в пункт назначения, выдаче багажа управомоченному лицу и действия пассажира по оплате перевозки. Договор закрепляет условия взаимного сотрудничества сторон. В договоре обозначаются пути решения возможных проблемных ситуаций, которые могут возникнуть в процессе исполнения договора. Гражданский кодекс (статья 784) установил, что стороны договора перевозки, перевозчик и пассажир – могут самостоятельно определять и условия договора, и ответственность, заключая между собой соответствующее соглашение, но только если законодательством или утверждёнными правилами, не противоречащими нормам права, не определено иное.

Субъектами частноправовых отношений на стадии заключения договора являются пассажир и перевозчик, возможно, агент, действующий от своего имени. Сторонами договора перевозки являются пассажир и перевозчик. Пассажир – физическое лицо, заключившее договор перевозки, или лицо, в отношении которого заключён договор фрахтования. В статье 100 ВК РФ содержится понятие «перевозчик», под которым понимается эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки. Кто может выступать в роли эксплуатанта, в данной статье не указано и не имеется отсылки к другой статье закона. Применив всё-таки отсылочный способ изложения, недостающую информацию находим в пункте 3 статьи 61 ВК, где под эксплуатантом понимается гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на законных основаниях, использующее его для полётов при наличии сертификата эксплуатанта. В статье 786 ГК РФ под перевозчиком

понимается лицо, осуществляющее перевозку пассажира и его багажа в пункт назначения. Непосредственно осуществляет перевозку экипаж воздушного судна, однако у него не возникает правоотношений с пассажиром, а потому он не является стороной договора. Следует согласиться с мнением М.А. Бажиной о том, что перевозчик – это лицо, которое заключает договор перевозки и является стороной перевозочных отношений<sup>1</sup>. Перевозчик является предпринимателем, так как он оказывает услугу по перевозке пассажиров возмездно с целью получения прибыли. Согласно статье 789 Гражданского кодекса, перевозчик, как правило, коммерческая транспортная организация. Отношения между субъектами договора являются обязательственно-правовыми.

Предлагается создать цифровой профиль авиапассажира, к которому будут иметь доступ авиакомпании. Цифровой профиль может использоваться для отраслевой статистики, анализа пассажиропотоков, для более персонализированных предложений пассажирам, для определения пассажиров, которым может быть отказано в заключении договора перевозки, для обеспечения безопасности, для определения льготных пассажиров и пассажиров, к которым не может быть применён механизм овербукинга (в случае, если он будет узаконен). В таком цифровом профиле могут быть отражены персональные данные, включающие фамилию, имя, отчество пассажира, дату рождения, пол, гражданство, данные документа, удостоверяющего личность пассажира, пункты отправления, назначения, вид маршрута (беспересадочный или транзитный). Сейчас имеются цифровые профили, связанные с обеспечением безопасности, с льготным приобретением авиабилетов, но не во всех случаях авиакомпании имеют доступ к этим системам, а также более удобным для использования будет единый профиль, в котором имеются все сведения.

Заключение договора происходит в случае, когда стороны достигли соглашения по всем существенным условиям договора. Так как договор перевозки пассажира воздушным транспортом является договором присоединения, то для его

---

<sup>1</sup> См.: Бажина М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук. Екатеринбург, 2022 С. 182.

заклучения необходимо согласие лица, желающего стать пассажиром, с условиями договора, составленного перевозчиком и размещённого на цифровой платформе либо в другом общедоступном месте. В случае несогласия лица, желающего стать пассажиром, с условиями договора, он не может быть заключён. Акцепт – это ответ лица о принятии оферты на условиях, которые в ней изложены. Акцептом являются конклюдентные действия потенциального пассажира, направленные на заключение договора, в частности – оплата за перевозку. Таким образом, полагаем, что договор воздушной перевозки считается заключённым с момента оплаты перевозки. В соответствии с пунктом 2 статьи 432 ГК РФ оферта и её акцепт имеют обязательный характер при заключении договора. Не допускается понуждение к заключению договора.

Воздушный кодекс не содержит требования к форме договора, следовательно, в соответствии с пунктом 1 статьи 434 ГК РФ договор перевозки может быть заключён в любой форме. Однако, учитывая тот факт, что в воздушных перевозках используется электронная форма договора, следует сделать вывод о том, что используется письменная форма договора, электронная форма приравнивается к письменной (пункт 2 статьи 434 ГК РФ). Также оферта перевозчика содержится на платформе, что подтверждает письменную форму договора. Согласно пункту 2 статьи 434, договор в письменной форме может быть заключён путём составления одного документа, в том числе электронного, а также путём обмена документами посредством электронной связи. Данное положение является основанием для признания юридической силы договора перевозки пассажира воздушным транспортом, заключённого в электронном виде. Положение статьи 105 ВК РФ устанавливает возможность заключения договора перевозки пассажира в электронном виде. Статья 3 Монреальской конвенции 1999 года также допускает возможность использования вместо перевозочного документа любые средства, сохраняющие запись о перевозке.

Текст предлагаемого договора, условия перевозки размещаются в системе бронирования на цифровой платформе перевозчика или на посреднической цифровой платформе уполномоченного агента. Потенциальный пассажир, выбрав

нужный рейс, формирует на платформе электронный документ, указывая персональные данные и перечень заказанных услуг, далее оплачивает перевозку и выбранные дополнительные услуги. После выполнения указанных действий договор считается заключённым. На электронный адрес заказчика приходит маршрут-квитанция, представляющая собой отображение информации, содержащейся в электронном билете. Согласно пункту 3 статьи 105 ВК РФ, по требованию пассажира перевозчик обязан выдать выписку из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок, содержащую условия заключённого договора. Формы билета, багажной квитанции утверждены приказом Минтранса РФ<sup>1</sup>.

Договор заключается по взаимной воле сторон. «Свобода волеизъявления участников отношений, – определяет Е.М. Тужилова-Орданская, – проявляется в том, что основным юридическим фактом, который порождает, изменяет и прекращает имущественные транспортные правоотношения, является транспортный договор (...договор перевозки пассажира)»<sup>2</sup>. Основная цель договора – регулирование поведения людей с указанием пределов возможного и должного, то есть установление гражданских прав и обязанностей лиц и последствий в случае нарушения обязательств.

Договор перевозки пассажира двусторонний – стороны имеют взаимные права и обязанности. Договор является консенсуальным. Он признаётся заключённым с момента осуществления пассажиром платы за воздушную перевозку согласно установленным тарифам. В.В. Витрянский акцентирует внимание на том, что существуют виды транспорта, на которых перевозчик приступает к обязанностям сразу же после приобретения пассажиром проездных документов, ещё до момента занятия им места в транспорте<sup>3</sup>. К таким обязанностям

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 29 января 2008 г. № 15 «Об установлении формы пассажирского билета и багажной квитанции купонного автоматизированного оформления в гражданской авиации» (в ред. от 15 февраля 2016 г.). (Зарегистрирован в Минюсте РФ 3 апреля 2008 г. № 11466) // Российская газета. 2008. № 80.

<sup>2</sup> Тужилова-Орданская Е.М. Транспортные правоотношения // Транспортное право. 2022. № 4. С. 31.

<sup>3</sup> Цит. по: Егоров Н.Д. [и др.]. Гражданское право: учебник, часть 1 /отв. ред. А.П. Сергеев, Ю. К. Толстой. М.: Проспект, 1996. С. 231.

относится необходимость соблюдения расписания, обеспечение времени посадки в транспортное средство, пользование вокзальным помещением. Всё это относится и к воздушному транспорту.

Факт заключения договора подтверждается электронным билетом. Билет не является формой договора перевозки. Допущенные ошибки при его оформлении не могут рассматриваться перевозчиком как основания для признания договора незаключённым – об этом указано в ПП ВС РФ № 26. Билет является именованным. В отличие от авиабилета на бумажном носителе электронный билет представляет собой цифровую запись в базе данных авиакомпании.

Перевозчик не вправе взимать дополнительную плату за оформление договора, так как договор не содержит раздела или пункта, обязывающего пассажира оплатить оформление, оплачивается перевозка пассажира и багажа. Но если для заключения договора используются услуги агента, то последний вправе за свои услуги взимать плату (статья 1005 Гражданского кодекса).

Договор перевозки пассажира имеет возмездный характер, так как пассажиру вменено в обязанность оплатить свой проезд. Законодательством Российской Федерации или законами субъектов Российской Федерации для определённых категорий граждан установлен бесплатный либо льготный проезд, что не свидетельствует в таких случаях о безвозмездности договора, так как понесённые перевозчиком расходы компенсируются ему соответствующим бюджетом. Некоторые перевозчики предоставляют льготы определённым категориям пассажиров за счёт авиакомпаний, например, Аэрофлот, Уральские авиалинии, Алроса и другие.

Публичность договора перевозки пассажира связана с обязанностью перевозчика осуществить перевозку любого обратившегося гражданина. Данный факт подтверждает и Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда со ссылкой на пункт 1 статьи 426 и пункт 2 статьи 789 ГК РФ<sup>1</sup>. Из публичности

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 декабря 2021 г. № 17АП-15292/2021-ГК по делу № Ф60-33410/2021. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.01.2025).

договора вытекает вывод о том, что такая перевозка является перевозкой транспортом общего пользования. Это подтверждают и постановления Семнадцатого<sup>1</sup> и Четырнадцатого<sup>2</sup> арбитражных апелляционных судов. Условия договора должны быть идентичными для всех потребителей, исключение составляет только льготная категория пассажиров. Перевозчик вправе отказать в заключении договора, если не имеется свободных мест в транспортном средстве либо при форс-мажорных обстоятельствах. Он не должен оказывать преимущества отдельным пассажирам. Исключения могут быть установлены только нормативно-правовыми актами.

Федеральным законом № 376-ФЗ от 2017 года о внесении изменений в ВК РФ введена статья 107.1, согласно которой перевозчик вправе отказать в заключении договора перевозки пассажиру, если он внесён в специальный реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена<sup>3</sup>. Внесение данных в электронный реестр принимает руководитель перевозчика при наличии постановления о назначении лицу административного наказания за неподчинение законным распоряжениям командира воздушного судна (часть 6 статьи 11.17 КоАП РФ) либо при наличии приговора суда о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, состоящего в грубом нарушении общественного порядка (пункт «в» части 1 статьи 213 УК РФ) или совершении действий, угрожающих безопасности воздушного судна (статья 267.1 УК РФ). Пассажир исключается из реестра по истечении одного года с даты вступления в силу административного постановления либо приговора суда.

Содержание договора перевозки пассажира – это все условия, в нём содержащиеся. В абсолютном большинстве случаев они определяются правами и

---

<sup>1</sup> См.: Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 24 декабря 2021 г. № 17АП-15905/2021-АК по делу № А50-12349/2021. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.01.2025).

<sup>2</sup> См.: Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 октября 2020 г. № 14АП-7297/2020 по делу № А05-1819/2020. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.01.2025).

<sup>3</sup> Федеральный закон от 5 декабря 2017 г. № 376-ФЗ "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации" (в ред. от 3 апреля 2023 г.) // СЗ РФ. 2017. № 50 (части I-III). Ст. 7547.

обязанностями сторон, в связи с чем содержание договора, как правило, трактуют в контексте рассмотрения прав и обязанностей.

Права и обязанности сторон договора перевозки пассажира обозначены в статье 786 ГК РФ и статьях 100, 103, 104, 106-108 ВК РФ. Пассажир имеет следующие права: занять место согласно приобретённому билету либо свободное место более высокой категории, доплатив разницу стоимости билета; вылететь воздушным лайнером, отправляющимся ранее, при наличии в нём свободных мест; перевозить с собой детей на льготных условиях; провозить бесплатно ручную кладь в пределах установленной нормы; перевозить багаж за плату согласно установленному тарифу; отказаться от договора. т.е. расторгнуть договор перевозки, при этом сумма возмещения стоимости проезда зависит от времени возврата билета; пассажир имеет ограниченное право изменять условия заключённого им договора перевозки.

На пассажира распространяется действие Закона о защите прав потребителей, так как он является одновременно и потребителем, пользуясь услугами транспортной организации для личных целей, не связанных с предпринимательской деятельностью. В апелляционном определении Свердловского областного суда акцентируется внимание на применении Закона 2300-1 «О защите прав потребителей» на отношения, возникающие из договора перевозки пассажира, если договор заключён для нужд, не связанных с предпринимательской деятельностью.<sup>1</sup> В соответствии с нормами данного закона потребителю, в данном случае пассажиру, убытки должны быть возмещены полностью. Однако, согласно судебному толкованию, Закон о защите прав потребителей может быть применён только в части, не урегулированной специальными законами<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Апелляционное определение Свердловского областного суда от 2 октября 2020 г. № 33-13328/2020. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.01.2025).

<sup>2</sup> См.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 08.11.2024).

На стороны договора перевозки пассажира возлагаются определённые обязанности. Обязанность пассажира – оплатить проезд и провоз багажа. Иные обязанности состоят в необходимости соблюдать надлежащее поведение в транспортном средстве, в аэропортах и не нарушать права и интересы других пассажиров. Для нарушающих установлены правила проезда пассажиров определены меры ответственности: они могут понести административное наказание, а также возможно удаление их из транспортного средства.

Основные права авиаперевозчика связаны с обеспечением безопасности полёта. Так, он может в одностороннем порядке расторгнуть договор при нарушении пассажиром таможенных, санитарных, паспортных и других требований, установленных федеральными правилами, при отказе пассажира от установленной оплаты, при угрозе возникновения чрезвычайных ситуаций. Согласно статье 11.15.1 КоАП РФ, при неисполнении требований на гражданина может быть наложен административный штраф, в установленных законом случаях наступает уголовная ответственность.

У перевозчика более широкий спектр обязанностей: доставить пассажира и его багаж в пункт назначения в установленный срок согласно расписанию движения; строго соблюдать график движения; предоставить пассажиру определённое в проездном документе место; обеспечить безопасность в пути следования; предоставить качественные услуги, оплаченные пассажиром; создать для пассажира комфортные условия поездки в определённых рамках, определяемых возможностью перевозчика, и в соответствии с желанием пассажира, в большинстве случаев за дополнительную плату; обеспечить пассажиров достоверной информацией о предоставляемых услугах; является обязательным страхование ответственности владельца воздушного судна перед пассажиром за вред, причинённый жизни, здоровью или имуществу.

Перевозчик обязан обеспечить перевозку багажа в случае наличия у пассажира багажной квитанции, подтверждающей дополнительное обязательство перевозчика. Перевозка багажа не оформляется самостоятельным, отдельным договором, она осуществляется по неделимому договору. В этом следует

согласиться с законодателем: договор перевозки пассажира определяет, что действия субъектов договора по сдаче багажа и его перевозке – это действия по выполнению обязательств, определённых договором перевозки пассажира. Но данный вопрос является дискуссионным. Ряд цивилистов высказывают противоположное мнение. Например, Г.П. Савичев указывает: «Включение в единое понятие перевозки как пассажира, так и его багажа не даёт оснований для вывода о правовом единстве этих двух договоров. Тем более что признаки их различны: договор перевозки пассажира – консенсуальный, а договор перевозки багажа – реальный. Письменное оформление этих договоров также различно»<sup>1</sup>. Т.А. Фаддеева поддерживает мнение коллеги, она считает, что при перевозке пассажира и его багажа заключается два договора, различных по своей правовой природе<sup>2</sup>. На наш взгляд, доставка багажа – это акцессорное обязательство перевозчика при перевозке пассажира, что следует из определения договора. Если нет пассажира, то не может быть и багажа. Без перевозки пассажира перевезти возможно только груз, но здесь уже будет другая квалификация договора.

На практике в целях минимизации убытков авиакомпаний имеет место заключение договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом сверх установленного лимита (овербукинг, в переводе с англ. – избыточное бронирование), то есть перевозчик, полагая, что не все лица, заключившие договоры перевозки, явятся на рейс, принимает обязательств по перевозке пассажиров (заключает договоры перевозки) на определённом рейсе в количестве, большем возможного исполнения. В последнее время такие факты становятся всё более частыми. В Российской Федерации отсутствует правовая регламентация овербукинга, хотя нет и законодательного запрета на его использование. Такая ситуация порождает ряд правовых затруднений, связанных с неправомерным

---

<sup>1</sup> Гражданское право. Том II. Полутом 2: учебник / Отв. ред. Е.А. Суханов. М.: Бек, 2000. С. 42-43 (автор главы Савичев Г.П.).

<sup>2</sup> См.: Барина И.И., Егорова Л.М., Фаддеева Т.А. [и др.] Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г.Г. Иванова. М.: Спарк, 2000. С. 322.

нарушением условий заключения договора. Проблема требует правового решения. Подробнее на ней остановимся в § 2.2.

В силу статьи 103 ВК РФ пассажир вправе заключить один из видов договора воздушной перевозки: договор, предусматривающий условие о возврате провозной платы в случае расторжения договора либо с условием её невозврата. Как правило, стоимость перевозки во втором случае ниже, однако заключая такой договор, пассажир рискует получить убытки в связи с отсутствием возможности вернуть провозную плату при отказе от полёта. Так, Апелляционным определением Московского городского суда были отклонены требования истца об обязанности перевозчика поменять неиспользованные авиабилеты на следующий рейс, так как истец выбрал невозвратный тариф при заключении договора<sup>1</sup>.

При заключении договора с возможностью возврата стоимости перевозки можно бесплатно провезти не менее 10 кг багажа, при «невозвратном» договоре такая бесплатная услуга может и не предоставляться, так как стоимость перевозки ниже. При заключении любого из указанных договоров пассажиру должна быть предоставлена полная информация об условиях договора (п. 15 Федеральных авиационных правил), в случае её непредоставления или неполного предоставления виновное лицо несёт бремя ответственности согласно законодательству.

Статья 108 ВК РФ содержит условия возврата провозной платы в случае отказа пассажира от воздушной перевозки при заключённом договоре с условием возврата провозной платы. Если отказ пассажира не является вынужденным, то в случае предупреждения перевозчика об отказе не менее, чем за 24 часа до окончания регистрации на рейс, провозная плата возвращается полностью за минусом произведённых расходов перевозчика. При предупреждении менее, чем за 24 часа, размер провозной платы уменьшается на 25 процентов. При сообщении об отказе от полёта после окончания регистрации на рейс плата не возвращается.

---

<sup>1</sup> См.: Апелляционное определение Московского городского суда от 4 марта 2020 г. по делу № 33-9437/2020. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.03.2025).

При вынужденном отказе (болезнь, смерть близкого родственника, вина перевозчика) провозная плата возвращается полностью при условии уведомления перевозчика до окончания времени регистрации на рейс. Перечень фактических расходов перевозчика утверждён приказом Минтранса РФ № 386<sup>1</sup>.

В отдельных случаях заключения договора с условием невозврата провозной платы она также может быть возвращена при отказе пассажира от полёта. Такие случаи оговорены в ВК РФ (п. 2 ст. 108): болезнь пассажира или его родственника в случае намечавшегося совместного перелёта, смерть близкого родственника, действия перевозчика, влекущие ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки. Вызывает некоторые проблемы ситуация, когда заболел кто-либо из членов семьи потенциального пассажира, за ним требуется уход, однако не планировался его перелёт совместно с пассажиром. В таких случаях существующие нормативно-правовые акты конкретно не предусматривают признание отказа от полёта вынужденным, проблема может иметь положительное или отрицательное решение по усмотрению перевозчика. Так, гражданка Л.Э. Балудина заключила договор перевозки с авиакомпанией «Смартавиа» – был приобретён единый авиабилет по маршруту Санкт-Петербург – Самара – Санкт-Петербург. Однако перед полётом у неё заболел ребёнок, полёт которого с матерью не планировался, но ему требовался уход, в связи с чем она была вынуждена отказаться от полёта. Рассмотрев сложившуюся ситуацию, авиакомпания возвратила ей провозную плату только за обратный билет: пункт 227 Федеральных авиационных правил предусматривает возможность авиаперевозчика признать отказ пассажира от полёта вынужденным и по другим причинам, а не только по указанным в Правилах, ВК РФ такого положения не содержит.

Балудина пыталась во всех судебных инстанциях оспорить отказ авиакомпании в возврате ей провозной платы в полном объёме. Её требования не были удовлетворены, так как авиакомпания действовала в соответствии с ВК РФ.

---

<sup>1</sup> См.: Приказ Министерства транспорта РФ от 31 октября 2024 г. № 386 «Об утверждении Порядка взимания платы за регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, рассчитанной на основе тарифов и сборов» (Зарегистрирован в Минюсте России 29 ноября 2024 г. № 80392) // Российская газета. 2024. № 9515.

Конституционный Суд РФ, в котором Балудина пыталась оспорить конституционность пункта 2 статьи 108 ВК РФ и пункта 227 Федеральных авиационных правил, отказал в принятии к рассмотрению жалобы Балудиной в связи с тем, что разрешение поставленного заявителем вопроса не подведомственно Конституционному Суду<sup>1</sup>. Вместе с тем, КС РФ в своём Определении указал, что гражданское законодательство имеет диспозитивный характер, предполагающий, что пассажир при заключении договора перевозки добровольно соглашается с его условиями (договор присоединения), и, таким образом, в данном случае нет нарушения конституционных прав и свобод гражданина.

Проанализировав возникшую на практике ситуацию, учитывая, что в гражданско-правовых отношениях с перевозчиками пассажиры являются более зависимой стороной, заключая договор присоединения, и законодателю необходимо обеспечить защиту их прав, полагаем, что было бы правильным внести дополнения в пункт 2 статьи 108 ВК РФ и в пункт 227 Федеральных авиационных правил, предусмотрев возможность признать вынужденным отказ пассажира от полёта по причине болезни члена семьи или близкого родственника, нуждающихся в уходе, но не планировавших авиарейс совместно с пассажиром.

Третья стадия договора – это отношения, возникающие на предполётной стадии перевозки: прибытие пассажира в аэропорт, его нахождение в аэропорту до вылета рейса, регистрация на рейс, прохождение досмотра, сдача багажа. Субъектами правоотношений на данной стадии являются пассажир, собственники и (или) владельцы, операторы аэропорта, инфраструктурных организаций аэропортовых комплексов, разработчики программного обеспечения, операторы цифровых платформ, осуществляющих регистрацию пассажиров, досмотр пассажира и его багажа, приём багажа, предоставляющих необходимую информацию.

---

<sup>1</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 9 июля 2024 г. № 1761-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гр. Балудиной Л.Э. на нарушение её конституционных прав п. 2 ст. 108 ВЗК РФ, а также п. 227 Федеральных авиационных правил». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.02.2025).

Четвёртая стадия – непосредственное исполнение договора перевозки. Субъектами правоотношений являются пассажир, перевозчик, собственники и (или) владельцы аэропорта и соответствующих инфраструктурных организаций аэропорта, разработчик программного обеспечения, оператор и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства (подробно об этой стадии в § 2.2).

А.Р. Муратова в подтверждение нашего предложения о рассмотрении заключения договора перевозки пассажира воздушным транспортом и опосредующих его договоров как единого правового механизма, состоящего из нескольких стадий, указывает: «Перевозочный процесс как система характеризуется интегративностью, предполагающей соединение его стадий во внутреннюю организованную структуру. Это означает, что отдельная стадия и входящие в неё транспортные операции и работы, отделённые от целостной системы, не в состоянии обеспечить искомый результат. Лишь в единстве с остальными стадиями перевозочного процесса достигается его конечная цель – пространственное перемещение пассажиров»<sup>1</sup>.

Подводя итог исследованию, проведённому в данном параграфе, следует отметить следующее. Определены принципы и методы правового регулирования в области пассажирских перевозок с использованием цифровых технологий. Сделан вывод о том, что использование информационных технологий модифицирует содержание принципов гражданского законодательства без изменения их аксиологической сущности. В параграфе представлена система принципов, имеющая непосредственное отношение к цифровизации воздушных перевозок пассажиров: принцип сбалансированности прав и интересов субъектов правоотношений в условиях цифровизации пассажирских перевозок; принцип обеспечения законности при сборе и хранении персональных данных пассажиров; принцип обеспечения прав человека, защиты достоинства, неприкосновенности частной жизни при использовании искусственного интеллекта и других цифровых технологий в организации пассажирских перевозок; принцип обеспечения доверия

---

<sup>1</sup> Муратова А.Р. Указ. соч. С. 143.

пассажирам к цифровым технологиям; принцип приоритета электронного оборота документов; принцип приоритета отечественных программ и доступа российских организаций к обработке и хранению персональных данных.

Представлена специфика заключения договора воздушной перевозки пассажиров, опосредованного электронно-цифровыми технологиями, юридическая конструкция и особенности правовой регламентации данного договора (юридическая конструкция договора – это специальный правовой механизм-регулятор, который обеспечивает удовлетворение интересов определённых субъектов гражданского права).

Предложено рассматривать заключение договора перевозки пассажира воздушным транспортом и опосредующих его договоров как единый правовой механизм, состоящий из четырёх стадий: преддоговорные отношения (преддоговорная стадия), отношения по заключению договора перевозки (стадия заключения договора), отношения, возникающие на предполётной стадии перевозки, осуществление договорных отношений (стадия исполнения договора). Определены субъектные составы правоотношений, возникающих на каждой стадии.

Представлена правовая природа договора перевозки пассажира воздушным транспортом с применением электронно-цифровых технологий. Проанализированы точки зрения учёных, рассматривающих перевозку пассажиров как услугу. Обосновано, что доставка багажа осуществляется не по отдельному договору, это акцессорное обязательство перевозчика при перевозке пассажира.

Сделан вывод о том, что было бы правильным предусмотреть в нормативно-правовых актах возможность признания вынужденным отказ пассажира от полёта по причине болезни члена семьи или близкого родственника, нуждающихся в уходе, но не планировавших авиарейс совместно с пассажиром.

Предлагается создать цифровой профиль авиапассажира, к которому будут иметь доступ авиакомпании в целях анализа пассажиропотоков, для более персонализированных предложений пассажирам, для определения пассажиров, которым может быть отказано в заключении договора перевозки, для обеспечения

безопасности, для определения льготных пассажиров и пассажиров, к которым не может быть применён механизм овербукинга.

## **§ 2.2. Исполнение договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий**

Рассматривая четвертую стадию договорных отношений в области перевозок пассажиров воздушным транспортом – стадию исполнения договора, анализируя нормы ВК РФ и Федеральных авиационных правил, приходим к выводу о том, что согласно статье 17.2 ВК РФ, непосредственно перевозка пассажира включает в себя периоды нахождения пассажира на борту воздушного судна, посадки пассажира на борт и высадки пассажира с борта воздушного судна. Период посадки на борт – с момента входа пассажира на трап до момента прохода на борт, период высадки – с момента входа на трап и до момента покидания трапа пассажиром (пункт 7.1 Федеральных авиационных правил).

На стадии исполнения договора субъектами частноправовых отношений являются пассажир, перевозчик, собственники и (или) владельцы аэропорта и соответствующих инфраструктурных организаций аэропорта, разработчик программного обеспечения, оператор и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства.

В силу статьи 309 ГК РФ исполнение договора заключается в исполнении всех его условий надлежащим образом. Надлежащим исполнением договора перевозки является своевременная доставка пассажира и его багажа в пункт назначения и выдача багажа управомоченному лицу.

Если приобретён единый билет на авиаперевозку, которая состоит из нескольких участков маршрута (перелёт в обратном направлении в этом случае также относится к участку маршрута), то в силу п. 27 Федеральных авиационных правил, в случае когда пассажир не воспользовался полётом на одном из участков маршрута, что расценивается как изменение условий договора, он обязан сообщить перевозчику о намерении продолжить перевозку на последующих маршрутах (если такого намерения нет, то речь пойдёт о расторжении договора). При отсутствии

такого сообщения на каждом следующем участке бронирование аннулируется без уведомления об этом пассажира.

Следует отметить, что изменение условий договора возможно только по обоюдному согласию, как и его расторжение, если иное не предусмотрено другими законами или договором (пункт 1 статьи 450 ГК РФ). В условиях договора содержится положение о его расторжении в случае не уведомления перевозчика о намерении продолжить перевозку в случае пропуска одного из участков маршрута. А поскольку договор перевозки является договором присоединения, пассажир, заключая договор, соглашается с его условиями. В таких случаях, как отмечалось в Определении Конституционного Суда<sup>1</sup>, права и свободы граждан не нарушаются. Если же пассажир приобретает отдельный билет на каждый участок маршрута, то есть заключает несколько договоров перевозки, то при расторжении одного из них, естественно, все другие остаются в силе.

С 1 сентября 2025 года вступил в силу приказ Министерства транспорта РФ № 386, пункт № 60 которого дополняет и уточняет пункт № 27 Федеральных авиационных правил: в случае опоздания пассажира на регистрацию рейса или посадку в самолёт он должен заявить о намерении продолжить перевозку не позднее двух часов после вылета рейса. Однако если следующий рейс по маршруту перевозки отправляется ранее, чем через два часа, то заявить нужно до окончания регистрации на данный рейс. При этом должно быть соблюдено ещё одно условие: промежуток времени между отправлением рейса, на который пассажир опоздал, до вылета рейса на его следующем участке маршрута должно составлять не менее 24 часов. Только при соблюдении данных требований условия перевозки на последующих участках маршрута не изменяются.

При исполнении договора перевозки пассажира воздушным транспортом может возникнуть ситуация овербукинга, в результате которой наблюдается

---

<sup>1</sup> Определение Конституционного Суда РФ от 17 июля 2014 г. № 1664-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Мельникова Дениса Александровича на нарушение его конституционных прав статьёй 108 Воздушного кодекса Российской Федерации». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.02.2025).

ненадлежащее исполнение договора перевозки<sup>1</sup>. Имеет смысл рассмотреть данную ситуацию в случае принятия закона, регламентирующего сверхлимитную продажу перевозок пассажиров воздушным транспортом. Полагаем, что такой закон может быть принят, так как актуальность проблемы уменьшения доходности авиакомпаний обостряется в последние годы в связи с санкциями, введёнными иностранными государствами в отношении Российской Федерации, закрытием воздушного пространства Европы для самолётов, контролируемых Россией. Пассажиропоток аэропортов России сократился, компании закрыли многие рейсы за рубеж и также снизилась интенсивность рейсов внутри страны. Количество пассажиров, перевезённых российскими авиакомпаниями по итогам 2022 года, составило 95,21 млн человек (снижение на 14,21 % к 2021 году)<sup>2</sup>, в 2023 году рост составил 10,7% к 2022 году - перевезено по данным Министерства транспорта 105,4 млн пассажиров<sup>3</sup>, в 2024 году перевезено 111,7 миллионов пассажиров – рост на 5,9 % – достигнут только уровень 2021 года<sup>4</sup>.

Вышеперечисленные факторы побуждают авиакомпании использовать методы, позволяющие минимизировать убытки при перевозках пассажиров, но главным является вопрос защиты прав пассажиров. Одним из способов повышения эффективности на востребованных рейсах является использование зарекомендовавшего себя в мировой практике механизма овербукинга, не имеющего на данный момент правовой регламентации в Российской Федерации.

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Овербукинг в авиaperезовках: проблемы и пути их решения // Актуальные проблемы российского права. 2023. №12 (157). С. 84-92.

<sup>2</sup> См.: Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2022 г., основных задачах на 2023 г. и среднесрочную перспективу» от 10 марта 2023 г. С. 4. URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/8/d/f/9/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf?ysclid=1hrhu9v3r9747169077/> (дата обращения: 30.04.2024).

<sup>3</sup> См.: Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «О результатах деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый период до 2026 года» от 20 марта 2024 г. С. 2. URL: <https://favt.gov.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially?id=13433> (дата обращения: 30.10.2024).

<sup>4</sup> См.: Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «О результатах деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации за 2024 год, целях и задачах на 2025 год» на заседании коллегии Росавиации от 14 марта 2025 г.. URL: <https://favt.gov.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially?id=13433> (дата обращения: 05.04.2025).

Возможная корректировка действующего законодательства, в частности ВК РФ и Федеральных авиационных правил, позволит изменить существующий порядок процедуры бронирования – допустить сверхлимитную продажу билетов на авиарейсы.

Более 10 лет авиакомпании безуспешно пытаются легализовать сферу овербукинга: Правительство РФ и Госдума не принимают положительного решения, вероятно, из-за риска возникновения социальной напряжённости и отсутствия должного теоретического обоснования. Минтранс России ещё в 2015 г. предлагал регламентировать сферу овербукинга, но предложение не было поддержано. В 2021 году в Госдуму был внесён противоположный законопроект: предлагалось запретить перевозчикам продавать больше перевозок, чем мест в воздушном лайнере, и ввести в случае нарушения запрета штрафные санкции в размере 10-кратной стоимости приобретённого билета. Комитет Госдумы по транспорту отрицательно отнёсся к данному законопроекту и 31 октября 2023 г. он был отклонён<sup>1</sup>. В 2025 году аналогичный законопроект снова внесён в Госдуму, но ещё не рассматривался. В это же время Минтранс РФ предлагает узаконить овербукинг на частых рейсах. Отсутствие в законодательстве нормы, позволяющей и регламентирующей применение овербукинга, провоцирует авиаперевозчиков применять его завуалированно, в скрытой форме, объясняя заключение большего количества договоров перевозки техническим сбоем или перегрузкой воздушного судна, что недопустимо. В качестве примера можно привести решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 29 января 2020 года<sup>2</sup>. Авиакомпания «Ютэйр» в июне 2019 г. отказала в регистрации и посадке в самолет двум пассажирам, которые заключили договор перевозки с авиакомпанией и заблаговременно прибыли в аэропорт, и предложила им

---

<sup>1</sup> См.: Проект Федерального закона № 1122806-7 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации». URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bül/1122806-7> (дата обращения: 05.04.2024) (законопроект отклонён).

<sup>2</sup> См.: Решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 29 января 2020 г. по делу № А75-20435/2019. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 11.03.2025).

бронирование на следующий рейс. Перевозчик указал, что причиной отказа явилось превышение предельной коммерческой загрузки воздушного судна.

В октябре 2019 г. Роспотребнадзор вынес постановление о признании авиакомпании виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 14.4, и назначил ей наказание в виде административного штрафа в размере 30 000 рублей.

При оспаривании данного решения в рамках судебного разбирательства авиакомпания не представила доказательств, подтверждающих принятие соответствующего решения.

Суд отказал в удовлетворении заявления авиакомпании «Ютэйр» о признании недействительным постановления Роспотребнадзора о привлечении перевозчика к административной ответственности.

Также решением 9-го Арбитражного апелляционного суда от 24 февраля 2022 г. было оставлено в силе решение Арбитражного суда г. Москвы от 6 декабря 2021 г. о наложении штрафа на лоукостер «Победа» в сумме 100 тысяч рублей за овербукинг<sup>1</sup>.

В рассмотренных случаях наиболее вероятной причиной отказа пассажирам в посадке на рейс стал овербукинг. Указанная практика сама по себе законом не запрещена, но, как видно из рассмотренных дел, она может повлечь негативные для авиакомпании последствия, а права пассажиров не будут защищены надлежащим образом.

Запрет овербукинга, по нашему мнению, неэффективен ввиду возможности его обхода авиакомпаниями, ухода в «серую зону». Более того, ответственность за нарушение запрета будет иметь административный характер, а не гражданско-правовой, то есть пассажир остаётся в уязвимом положении, к тому же перевозчики будут компенсировать риски за счет повышения тарифов за перевозки.

---

<sup>1</sup> См.: Решение 9-го Арбитражного апелляционного суда от 24 февраля 2022 г. по делу № А40-178142/21-33-1311. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.01.2025).

Как показывает статистика, на любой рейс приходит меньше пассажиров, чем заключено договоров. Причиной этого является, во-первых, отказ от полёта за определённый срок до вылета. Если этот срок не менее суток, провозная плата возвращается полностью, а билеты на освободившиеся места могут быть проданы повторно. Поскольку в настоящее время заключение договоров перевозки осуществляется в основном в электронном виде, вероятность убытка для авиакомпании не так высока. Второй причиной является неявка лиц, заключивших договоры перевозки, но не явившихся к моменту регистрации на рейс и не заявивших об отказе от договора. В данном случае, согласно ст. 108 ВЗК РФ, провозная плата не возвращается (за исключением случаев болезни пассажира или членов его семьи или смерти родственников пассажира, о чём необходимо уведомить перевозчика до окончания времени регистрации на рейс). Здесь следует говорить об упущенной выгоде. Если же пассажир отказался от полёта менее чем за сутки до вылета, то убытки перевозчика оцениваются в 75 % от стоимости перевозки (эта сумма возвращается пассажиру), т.к. повторно заключить договор в этом случае ограниченного времени значительно сложнее и чаще всего нереально. Авиакомпании при легализации овербукинга, конечно же, будут заключать сверхлимитные договоры в пределах разумного количества, т. к. они не заинтересованы в том, чтобы отказать пассажиру в посадке на запланированный рейс, поскольку в итоге их общие расходы могут превысить доходы от повторной продажи билетов. Перевозчик под угрозой экономических рисков заинтересован максимально точно определить число продаж перевозок сверх количества мест. В соответствии с пунктом 99 Федеральных авиационных правил сохраняется обязанность по перевозке пассажира и предоставлению ему услуг, связанных с задержкой рейса, а потому злоупотреблять таким механизмом перевозчикам невыгодно. Перед экспертами авиакомпаний будет поставлена задача проведения мониторинга и анализа неявок пассажиров и отказов от договоров по конкретным рейсам с помощью применения математических методов. Компьютерные программы, цифровые технологии позволят перевозчику заранее оценить размер материальных затрат на компенсации, а также оценить, какое количество

договоров можно заключить сверх вместимости и какой доход при этом будет получен. При моделировании можно определить пределы компенсационных затрат, оптимальные размеры выплат. Очевидно, что передовые технологии в области искусственного интеллекта, нейросетей найдут здесь своё применение. И только после оценки экономической выгоды компания примет решение о применении механизма овербукинга. Он будет применяться преимущественно на тех рейсах, долговременный мониторинг которых показывает высокую долю вероятности неявки части пассажиров. Думается, что авиакомпании уже длительное время проводят такую оценку, так как они давно лоббируют принятие положительного решения по данному вопросу. Авиаперевозчики должны заранее оценить, на каких рейсах овербукинг будет экономически целесообразен. По нашему мнению, не имеет смысла использовать сверхлимитные заключения договоров перевозки на дальнемагистральных рейсах, так как велики затраты по пересадке пассажира на альтернативные рейсы. Механизм овербукинга должен быть исключён на рейсах с минимальной частотой – менее 2-3 раз в неделю.

Перевозчику *законодательно* должно быть предоставлено право в одностороннем порядке изменить условия договора воздушной перевозки пассажира при использовании им механизма сверхлимитной продажи перевозок при условии применения мер компенсационного характера, определённых федеральными авиационными правилами.

Проблема заключается в определении «лишнего» пассажира. Некоторые правоведы, например Ю.А. Тарасенко<sup>1</sup>, предлагают за основу параметров взять цель перевозки, что, на наш взгляд, является излишне казуистичным и абсолютно неприемлемым. Установить цель перелёта достоверно довольно сложно. Определить, например, приоритет командировки над свадьбой неразумно. Аналогично и с другими ситуациями.

---

<sup>1</sup> См.: Тарасенко Ю.А. Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1 (37). С. 109-110.

Законом можно предусмотреть несколько вариантов определения «лишних» пассажиров, указав при этом алгоритм их применения. Это, например, те пассажиры, кто:

– добровольно согласен отказаться от полёта или полететь другим рейсом, получив компенсацию. Европейская практика овербукинга показывает, что вероятность найти среди пассажиров тех, кто добровольно готов отложить рейс на некоторое время в обмен на компенсацию, весьма высока и в некоторых случаях добровольцев оказывается больше, чем требуется;

– кто заключает договоры в последнюю очередь, последними приходят на регистрацию рейса, опаздывают на регистрацию рейса (кроме пассажиров льготной категории);

– пассажир может оплатить перевозку по льготной цене, но без гарантии, что его не коснется овербукинг, а может оплатить по повышенному тарифу, будучи застрахованным от овербукинга.

По нашему мнению, приоритетным после добровольно согласившихся на изменение договора пассажиров является вариант отказа в посадке на рейс пассажирам, которые приобрели билеты последними и без указания места. И ещё раз подчёркиваем, что потенциальному пассажиру априори должно быть известно, что существует вероятность применения механизма овербукинга на данном рейсе.

Применение механизма сверхлимитной продажи перевозок не может быть допустимым в отношении следующих лиц: инвалидов, лиц с ограниченными возможностями, лиц, нуждающихся в сопровождении, пассажиров с несовершеннолетними детьми и беременных женщин, пассажиров стыковочных рейсов, отдельных членов семьи при условии осуществления полёта семьёй. О наличии льготной категории пассажиру необходимо заявить во время заключения договора перевозки. Также этому может способствовать создание цифрового профиля авиапассажира, как нами предлагалось ранее. Определение «лишнего» пассажира происходит сразу после окончания регистрации пассажиров на рейс до занятия мест в салоне воздушного лайнера.

При исполнении договора перевозки пассажира воздушным транспортом возможно применение блокчейн-технологий (блокчейн в пер. с англ. – цепочка блоков). Эта технология представляет собой децентрализованную систему хранения и передачи информации. Вводимые данные шифруются и объединяются в блоки. Информация в такой системе хранится в виде цепочки блоков, отсутствует единый центр управления или сервер, а информация расположена на множестве узлов. В результате изменить или удалить запись практически невозможно таким образом, чтобы это не заметили все пользователи сети. Каждый блок содержит информацию о предыдущем блоке, изменения отражаются сразу на всех блоках. Если будут выведены из строя единичные блоки, на системе в целом это существенно не отразится.

Система блокчейна используется для цифровой идентификации авиапассажира. Пользователь в мобильном телефоне создаёт «токен» со своими данными – удостоверение личности, перевозочные документы, биометрию. В аэропорту специальный сканер считывает введённую в телефон информацию, и программа подтверждает факт принадлежности конкретной информации данному пассажиру или отрицает её. Таким образом расширяется практика самообслуживания в аэропорту, меньше затрачивается времени на прохождение контроля и регистрацию пассажира и багажа. При трансферных полётах поиск багажа происходит быстрее, увеличивается пропускная система аэропорта. Кроме того, система блокчейна может информировать пассажиров о событиях, происходящих в аэропорту. Блокчейн и искусственный интеллект также используются для обнаружения и предотвращения аварийных ситуаций, оптимизируют заполняемость воздушного судна, используются для бронирования и перебронирования – пассажир напрямую связывается с авиакомпанией, минуя посредников.

Негативные стороны использования блокчейн-технологий, по нашему мнению, заключаются в следующем:

- сложность использования системы;

– уязвимость данных – введённая информация открыта для всех пользователей публичного блокчейна или для ограниченного числа пользователей частного блокчейна; не обеспечивается полная конфиденциальность данных, это более возможно только в модели приватного блокчейна;

– пароль устанавливается единожды, если он раскрыт, доступ к данным навсегда будет открыт;

– медленная скорость обработки данных огромного объёма.

Нормативно-правовое регулирование блокчейна на данный момент отсутствует, что является определённым препятствием для внедрения технологии. Необходимо закрепить понятие блокчейна в Гражданском кодексе РФ и затем внести отдельные конкретные нормы в отраслевые законы.

Блокчейн-технологии обеспечивают основу для *смарт-контрактов* – программных контрактов, автоматизирующих сам процесс заключения и исполнения соглашений между сторонами договора, посредники (банки) исключаются. Специальный программный код смарт-контракта проверяет, выполнены ли условия контракта, и после проверки делает следующий шаг к исполнению договора, например, автоматически осуществляет оплату, то есть если выполнено условие договора, то выполнено и последующее действие в автоматическом режиме. Условия контракта отражаются в блокчейне, при этом существует возможность проверки – ошибки минимизированы. Цифровые технологии блокчейна и смарт-контрактов используются в юриспруденции, в логистике для автоматического заключения и исполнения договоров. В авиаперевозках пассажиров воздушным транспортом смарт-контракты могут применяться во взаимоотношениях уполномоченного агента с перевозчиком, с информационным агрегатором, перевозчика и информационного агрегатора в целях автоматизации заключения и исполнения договора между указанными сторонами. Также с помощью смарт-контрактов обеспечивается заключение и исполнение договора между перевозчиком и поставщиком топлива. Существует возможность автоматически отслеживать информацию о соблюдении сроков исполнения авиарейсов и при их задержке – автоматическая выплата штрафов.

Основная проблема при использовании смарт-контрактов заключается в масштабировании процесса – в этих случаях процесс замедляется.

М.А. Бажина подчёркивает, что смарт-контракт – это способ подтверждения исполнения какого-либо гражданско-правового обязательства в специальной электронной форме в виде математического кода, и его использование позволяет добиться автоматического признания исполненным всего договора или отдельной обязанности, входящей в конструкцию договора<sup>1</sup>. Юридическая сущность смарт-контракта состоит в возникновении правовых отношений при его заключении между сторонами договора. Наиболее значимые отличия от традиционного договора проявляются в ходе исполнения обязательств, однако он может быть задействован и на других стадиях перевозки пассажира. А.А. Волос полагает, что возможны различные подходы к пониманию сущности смарт-контракта: он может рассматриваться как компьютерная программа (технологический аспект), как гражданско-правовой договор, обладающий специфическими чертами и как не поименованный в законе способ исполнения обязательств<sup>2</sup>. Применение смарт-контрактов также пока не имеет нормативного регулирования, но постепенно формируется практика его использования, а значит и признание его юридической силы. Правовая природа смарт-контракта заключается, в том числе, и в обеспечении баланса между традиционными элементами права и новыми возможностями при применении цифровых технологий.

Актуален вопрос использования искусственного интеллекта при исполнении договора перевозки пассажира. По мере развития искусственного интеллекта авиационная отрасль становится более эффективной и комфортной для пассажиров. Универсального общепризнанного определения понятия искусственного интеллекта на данный момент не существует. Согласно подпункту

---

<sup>1</sup> См.: Бажина М.А. Применение смарт-контрактов в транспортно-логистической деятельности: особенности правового регулирования // Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности». Уфа, 23 ноября 2023. Уфа: Научно-исследовательский институт проблем правового государства, 2023. С. 47.

<sup>2</sup> См.: Волос А.А. Гражданско-правовая сущность смарт-контракта // Юрист. 2019. № 7. С. 27.

«а» пункта 5 Национальной стратегии развития искусственного интеллекта, под искусственным интеллектом понимается комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека и получать результаты, сопоставимые с результатами интеллектуальной деятельности человека или превосходящие их<sup>1</sup>.

Е.В. Вавилин предлагает понимать под искусственным интеллектом систему программного обеспечения, наделённую мыслительными способностями и возможностью автономного участия в гражданских правоотношениях в качестве электронного лица<sup>2</sup>. Понятия искусственного интеллекта в основном сведены к понятию компьютерных программ и технологий. Ю.Г. Арзамасов предлагает рассматривать искусственный интеллект в более широком смысле: как новую отрасль знаний технотнауки, как различные технологии по созданию «умных машин», как компьютерные программы и как объект правовых отношений<sup>3</sup>. При этом Л.Ю. Василевская полагает, что «на современном этапе развития информационных технологий искусственный интеллект представляет собой сложное программирование, созданное человеком для решения конкретных поставленных задач. В целом с большинством задачи искусственный интеллект справляется, не выходя за рамки, обозначенные программистом»<sup>4</sup>. М.В. Ковальчук также подчёркивает ограниченные возможности искусственного интеллекта, считая, что он «в настоящее время ничего общего с интеллектом не имеет, это просто увеличение объёма вычислений, это облако»<sup>5</sup>.

С юридической точки зрения, один из главных вопросов состоит в том, можно ли искусственный интеллект идентифицировать как субъект права, является ли само беспилотное транспортное средство субъектом права, обладает ли оно

---

<sup>1</sup> См.: Указ Президента РФ от 10 октября 2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (в ред. от 15 февраля 2024 г.) // СЗ РФ. 2019. № 41. Ст. 5700; 2024. № 8. Ст. 1102.

<sup>2</sup> См.: Вавилин Е.В. Статус искусственного интеллекта: от объекта к субъекту правовых отношений // Вестник Томского государственного университета. Право. 2022. № 45. С. 149.

<sup>3</sup> См.: Арзамасов Ю.Г. Комплексный подход к определению искусственного интеллекта // Вестник Воронежского государственного университета. 2022. № 3. С. 258.

<sup>4</sup> Л. Ю. Василевская. Указ. соч. С. 36.

<sup>5</sup> Цит. по: Василевская Л.Ю. Указ. соч. С. 37.

правосубъектностью<sup>1</sup>. Данный вопрос важен с точки зрения определения ответственности субъектов при осуществлении перевозки пассажиров беспилотным транспортным средством, в том числе авиалайнером.

Вопрос определения элементов правосубъектности в теории гражданского права является дискуссионным. По мнению С.С. Алексеева, «правосубъектность охватывает два элемента: правоспособность – способность обладать субъективными правами и нести юридические обязанности; дееспособность – способность самостоятельно, своими действиями приобретать и осуществлять права, создавать для себя обязанности и исполнять их»<sup>2</sup>. Важнейшими вопросами для правоведов являются определение способности искусственного интеллекта иметь права и обязанности, нести ответственность. Так, Е.В. Вавилин отмечает, что «наиболее релевантной характеристикой любого цифрового участника гражданских отношений необходимо признать его роль в осуществлении прав и исполнении обязанностей»<sup>3</sup>.

Наделение искусственного интеллекта правосубъектностью возможно только лишь путём нормативного закрепления. Безусловно, соглашаемся с учёными в том, что признаком субъекта права является самостоятельная реализация им своих прав и обязанностей, но функционирование искусственного интеллекта зависит от таких субъектов права, как разработчик и пользователь. Для реализации собственных интересов у субъекта права должно быть наличие воли, но искусственный интеллект зависим от воли разработчика. В настоящее время ни одна правовая система не признаёт искусственный интеллект в качестве субъекта права. Его в большинстве случаев рассматривают как объект в правовых рамках.

Отвечая на вопрос о правосубъектности беспилотного транспортного средства, воздушного лайнера в том числе, можно констатировать, что

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. К вопросу о правосубъектности беспилотного автотранспорта и субъектах ответственности // Транспортное право. 2025. № 1. С. 12-15.

<sup>2</sup> Алексеев С.С. Право – Азбука, Теория, Философия: опыт комплексного исследования: монография. М.: Статут, 1999. С. 79.

<sup>3</sup> Вавилин Е.В. Искусственный интеллект как участник гражданских отношений: трансформация права // Вестник Томского государственного университета. Право. 2021. № 42. С. 136.

применяемый в нём искусственный интеллект не является субъектом права и не будет в ближайшее время таковым рассматриваться. Он имитирует умственные способности человека, но не обладает волей, ему невозможно реализовать свои права и обязанности и нести ответственность. Существование правосубъектности у искусственного интеллекта возможно только в долгосрочной перспективе в цифровом пространстве, «человечество и близко не подошло к тому, чтобы признавать искусственный интеллект субъектом права»<sup>1</sup>.

Сильный (общий) искусственный интеллект (AGI – Artificial general intelligence), умеющий решать задачи широкого диапазона, мыслить и действовать на уровне или выше человеческого, ещё не создан. Технологии искусственного интеллекта в настоящее время не достигли уровня качеств и поведения человека, а современные достижения в области искусственного интеллекта узкоспециализированные (Narrow AI), не выходящие за рамки определённой области применения, то есть он имитирует умственные способности человека, но не обладает волей, ему невозможно реализовать свои права и обязанности и нести ответственность. Задачей программистов является наделение искусственного интеллекта возможностью с помощью информации, получаемой от датчиков, в режиме онлайн анализировать ситуацию и выбирать подходящий вариант действия.

Возникает вопрос и об ответственности при использовании искусственного интеллекта в области организации и осуществления перевозки пассажиров, при причинении вреда беспилотным транспортным средством. Анализируя существующие российские и зарубежные правовые нормы об ответственности в случаях применения искусственного интеллекта, приходим к выводу о том, что законодатели и правоведы на сегодняшний день не считают возможным возложение ответственности на само транспортное средство, так как искусственный интеллект не является субъектом права. У искусственного интеллекта отсутствует сознание, нет воли, а следовательно, нет элемента состава

---

<sup>1</sup> Василевская Л.Ю. Искусственный интеллект: проблемы гражданско-правовой квалификации // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). 2023. № 5. С. 35.

правонарушения – вины. В то же время, в силу закона, в ряде случаев вина не является обязательным условием гражданско-правовой ответственности. В этой связи В.И. Лаптев подчёркивает, что «в предпринимательской деятельности с использованием искусственного интеллекта наступление ответственности не должно зависеть от наличия вины. Это предпринимательно-правовая ответственность, освобождение от неё возможно только в случаях непреодолимой силы»<sup>1</sup>. Вместе с тем, деликтоспособность субъекта требует имущественной обособленности, представить наличие собственного имущества у беспилотного транспортного средства даже в среднесрочной перспективе непросто. Деятельность узкоспециализированного искусственного интеллекта в сфере беспилотного транспорта определяется уже существующими субъектами права, которые и должны нести ответственность. Искусственный интеллект задействован в беспилотном транспортном средстве в ограниченном виде, то есть он выполняет только функцию осуществления полёта, поэтому такие элементы правосубъектности, как правоспособность и дееспособность ему не присущи. Более того, в настоящее время системы искусственного интеллекта по уровню ниже по сравнению с возможностями человека в плане оценки возникающих нестандартных ситуаций.

Основные опасения применения искусственного интеллекта в перевозках пассажиров воздушным транспортом и соответственно сложности правовой регламентации и способы их решения можно представить в общем виде следующим образом:

- закрепление в законе применения системы искусственного интеллекта, делегирование ему решений, которые бы не несли угрозы безопасности пассажирам;
- определение субъектов, ответственных перед пассажирами и третьими лицами за негативные последствия авиапроисшествия с участием автопилотов;

---

<sup>1</sup> Лаптев В.А. Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его работу // Право. 2019. № 2. С. 91.

– решение вопросов кибербезопасности, влияния посторонних лиц на авиатехнику;

– ответственность за разглашение получаемых персональных данных (вопросы геолокации, фото- и видеоизображений).

В недалёком будущем прогнозируется возможность использования искусственного интеллекта для авиаперевозок пассажиров без участия пилотов (аэротакси) либо, что более вероятно, с участием одного пилота, а технологии с искусственным интеллектом будут использоваться авиакомпаниями для замены второго пилота. При этом законодательно следует определить критерии надёжности и безопасности, которым в данном случае должен соответствовать искусственный интеллект, так как его использование всё-таки связано с определёнными рисками. Уже сейчас следует задуматься над вопросом правовой ответственности при использовании искусственного интеллекта при перевозке пассажиров на беспилотных авиатранспортных средствах. Е.А. Нестеров и В.Я. Цветков в своей научной статье подчёркивают: «Проблемными в настоящее время являются правовые вопросы искусственного интеллекта. Развитие технологий искусственного интеллекта, роботов, нейронных сетей, «умных вещей» определяет тенденцию развития «цифровых объектов» в сфере искусственного интеллекта. В то же время правовые особенности объектов искусственного интеллекта не определены и недостаточно урегулированы действующими правовыми нормами»<sup>1</sup>.

Согласно общему принципу гражданского права, обязательство должно исполняться именно той стороной, которая приняла на себя соответствующие обязанности. Это значит, если стороны заключили соглашение о перевозке пассажира, ответственность за исполнение этого соглашения несёт тот перевозчик, которого согласовали стороны, если договором специально не оговорено иное распределение обязанностей.

Цифровизация повышает риски для пассажиров за счёт передачи перевозчиком части полномочий третьим лицам: уполномоченным агентам, операторам инфраструктуры, которые также правомочны делегировать

---

<sup>1</sup> Нестеров Е.А., Цветков В.Я. Объекты транспортного цифрового права. Указ. соч. С. 53.

исполнение полномочий другим организациям после уведомления перевозчика или без такового (согласно договору). Перечень передаваемых полномочий достаточно большой и включает в себя следующее: наземное обслуживание, услуги по противообледенительной обработке воздушных судов, по заправке судов топливом, по уборке воздушных судов, буксировку воздушного судна, эксплуатацию компьютерных устройств, обеспечение взлёта-посадки, безопасности на территории аэропорта, досмотр пассажиров и багажа, предоставление услуг аэровокзального комплекса, автоматизированную регистрацию пассажиров и выдачу посадочных талонов, информирование пассажиров, контроль, обработку и транспортировку багажа, сопровождение пассажиров на посадку и после высадки. Создаётся целая цепочка ответственности, усложняется контроль качества обслуживания пассажиров со стороны перевозчика.

Положения ВК РФ определяют случаи, когда возможно изменение, расторжение и прекращение договора перевозки пассажира.

В соответствии со статьёй 107 ВК РФ расторжение договора в одностороннем порядке по инициативе перевозчика возможно в случаях нарушения пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и других требований, установленных законодательством и Федеральными авиационными правилами, по состоянию здоровья пассажира, нарушения правил поведения на борту, при отказе пассажира от предполётного досмотра (статья 85 ВК РФ). Если в багаже имеются предметы, перевозка которых нормативными актами запрещена, перевозчик также правомочен прекратить действие договора. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций перевозчик в одностороннем порядке может изменить условия договора или отказаться от его исполнения, в таких случаях право отказа от воздушной перевозки в одностороннем порядке предоставлено и пассажиру. По требованию одной из сторон договор может быть изменён или расторгнут по решению суда при существенном нарушении условий договора другой стороной.

В ВК РФ содержатся как публично-правовые, так и частноправовые элементы, что говорит о его комплексном характере. Превалируют правовые

нормы публично-правового характера. Так, если рассматривать вопросы обеспечения безопасности при авиаперелётах (глава 12 ВЗК РФ) с формально-юридической стороны, то соответствующие положения закона и правил перевозок нельзя отнести к гражданско-правовым, не относятся они и к регулированию перевозки путём договора между сторонами, но в то же время нарушение данных положений ставит под сомнение исполнение договора. Данное утверждение связано с тем, что Воздушным кодексом предусмотрен досмотр пассажира и его багажа перед началом полёта, и, если пассажир уклоняется от досмотра, договор априори считается расторгнутым согласно пункту 3 статьи 85 ВЗК РФ. Цель предполётного досмотра – своевременно предупредить попытки нанесения вреда жизни, равно как и здоровью пассажиров, не позволить создать угрозу безопасности полёта. Авиационный транспорт более рискованный, чем какой-либо иной, и поэтому указанные требования являются обоснованными. Ключевая особенность воздушного транспорта состоит в том, что основное значение имеют вопросы, непосредственно связанные с безопасностью полетов.

По инициативе пассажира договор перевозки может быть прекращён в любое время, однако возврат провозной платы зависит от времени уведомления перевозчика об отказе от полёта.

Резюмируя вышесказанное, отмечаем следующее.

Определена специфика исполнения договора воздушной перевозки пассажиров, опосредованного электронно-цифровыми технологиями. На стадии осуществления договорных отношений рассмотрено применение цифровых технологий, используемых в перевозках пассажиров: блокчейн-технологии, смарт-контракты, искусственный интеллект. Доказано, что искусственный интеллект, используемый в высокоавтоматизированном воздушном лайнере, не является субъектом права. Обоснован вывод о необходимости правовой регламентации сверхлимитной продажи авиаперевозок, разработан механизм определения пассажиров, которым может быть отказано в посадке на данный рейс в связи с использованием авиакомпанией механизма овербукинга.

Доказано, что искусственный интеллект, используемый в высокоавтоматизированном воздушном лайнере, не является субъектом права и на него не может быть возложена ответственность за причинение вреда пассажирам и третьим лицам.

Акцентируется внимание на том, что процесс цифровизации увеличивает риски для пассажиров за счёт передачи перевозчиком части полномочий третьим лицам.

### **§ 2.3. Основания и пределы гражданско-правовой ответственности участников договорных отношений по услуге воздушной перевозки пассажиров**

Согласно статье 309 ГК РФ, обязательства должны исполняться надлежащим образом. Однако, как справедливо замечает А.С. Васильев: «Идеальная картина мира, в которой каждый долг оплачен, каждая работа выполнена качественно, а услуга оказана в установленные сроки, – если не утопия, то по меньшей мере крайне маловероятное состояние гражданского оборота»<sup>1</sup>. Для предотвращения и устранения последствий, возникающих при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательств, и существует институт ответственности.

Гражданско-правовая ответственность – это форма частноправовой ответственности. Гражданский кодекс РФ не содержит понятия гражданско-правовой ответственности. Учёные-цивилисты в доктринальной литературе предлагают различные дефиниции данного понятия. Ряд учёных рассматривают гражданско-правовую ответственность как государственное принуждение к исполнению обязанности. Так, В.М. Горшенёв под ответственностью понимает признаваемую государством способность лица отдавать отчёт в противоправном деянии и претерпевать на себе меры воздействия в форме лишения благ<sup>2</sup>. Если со

---

<sup>1</sup> Гражданское право: учебник / под ред. С.А. Степанова. В 2-х т. Т. 1. М.: Проспект, 2017. С. 553. (автор параграфа Васильев А.С.).

<sup>2</sup> См.: Горшенёв В.М. К вопросу о понятии юридической ответственности в советском праве // Сборник докладов к конференции «Вопросы теории советского права». Новосибирск, 1966. Новосибирск: факультет Свердловского юридического института, 1966. С. 45.

второй частью определения можно согласиться, то первая часть, на наш взгляд, неприемлема, так как способность и ответственность – не аналогичные понятия, можно быть способным нести ответственность, но опять же это не сама ответственность. С.Н. Братусь в понятие ответственности вкладывал реализацию обязанности, основанной на принуждении государства или общества<sup>1</sup>. И.А. Кузьмин также полагает, что юридическая ответственность – это меры государственного принуждения, обозначенные в санкциях норм права, представляющие собой ограничения личного, имущественного или организационного характера, либо, если рассматривать данное понятие в субъективном смысле, цивилист считает, что это обязанность правонарушителя претерпевать меры государственного принуждения в виде конкретных лишений за противоправное деяние<sup>2</sup>. В целом соглашаясь с данной точкой зрения, нужно понимать, что принуждение необходимо лишь в случае, когда обязанность нести ответственность не исполняется добровольно, государственное участие наступает в случаях обращения к нему субъектов.

Другая точка зрения на понятие гражданско-правовой ответственности заключается в том, что сторона, нарушившая первоначальные обязательства, должна подвергнуться неблагоприятным последствиям с юридической точки зрения. В этом плане В.П. Грибанов представлял гражданско-правовую ответственность как особую форму принуждения со стороны государства путём имущественных санкций для восстановления нарушенных прав одной из сторон<sup>3</sup>. При этом имущественные санкции в отношении стороны -правонарушителя выходят за пределы первоначальных обязательств.

О.С. Иоффе подчёркивал, что «ответственность всегда составляет определённый вид имущественных или личных лишений, она должна выражаться в каком-то дополнительном бремени, тем самым вызывая для нарушителя

---

<sup>1</sup> См.: Братусь С.Н. Юридическая ответственность и законность: очерк теории: монография. М.: Юридическая литература, 1976. С. 85.

<sup>2</sup> См.: Кузьмин И.А. Теоретические проблемы понимания и реализации юридической ответственности: автореферат дис. ... канд. юрид. наук. СПб, 2012. С. 6.

<sup>3</sup> См.: Грибанов В.П. Осуществление и защита гражданских прав: монография. М.: Статут, 2000. С. 310.

определённые отрицательные последствия»<sup>1</sup>. Аналогичной точки зрения придерживается О.А. Красавчиков, указывая, что сущность гражданско-правовой ответственности за гражданское правонарушение состоит в лишении правонарушителя определённых гражданских прав или возложении мер имущественного характера<sup>2</sup>. На наш взгляд, в данном аспекте лишение гражданских прав вряд ли может применяться. В.А. Тархов под ответственностью понимает «несение последствий нарушения обязанностей, предусмотренных законом или договором»<sup>3</sup>.

Анализируя мнения учёных, приходим к выводу, что гражданско-правовая ответственность является мерой принуждения, направленной на восстановление нарушенного права, компенсацию убытков, это следствие совершения лицом гражданского правонарушения. Ответственность за правонарушение регулируется как законом, так и условиями договора. Предлагается следующее авторское определение гражданско-правовой ответственности: гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств – это возможность применения к правонарушителю предусмотренных нормативно-правовыми актами государства либо условиями договора мер имущественного или организационного характера в виде неблагоприятных правовых последствий за пределами первоначальных обязательств в целях защиты и восстановления нарушенных прав субъекта гражданских правоотношений.

Особенностями гражданско-правовой ответственности при нарушении обязательств являются её имущественный и компенсационный характер: возмещение убытков в пользу потерпевшей стороны; применяется для восстановления нарушенных прав и компенсации морального вреда. Имеет диспозитивный характер, заключающийся в том, что стороны договора до момента наступления ответственности могут договориться относительно оснований

---

<sup>1</sup> Иоффе О.С. Указ. соч. С. 52.

<sup>2</sup> См.: Красавчиков О.А. Советское гражданское право: учебник. В 2-х т. Т. 1. М.: Высшая школа, 1985. С. 502.

<sup>3</sup> Тархов В.А. Гражданское право. Общая часть: учебник. Уфа: Уфимский юридический институт МВД РФ, 1998. С. 281.

наступления ответственности и её размеров, при этом учитывая некоторые ограничения, установленные законом.

Основаниями, при которых наступает гражданско-правовая ответственность, являются правонарушения либо нарушение условий, согласованных сторонами в договоре, ненадлежащее исполнение этих условий, фактические обстоятельства. Так, для применения мер ответственности при ненадлежащем исполнении договора перевозки пассажира воздушным транспортом основаниями ответственности будут являться сам факт нарушения обязанности, установленной законом или предусмотренной условиями договора; наличие негативных последствий в отношении стороны договора (вреда, убытков), связанных с фактом нарушения обязательств; причинно-следственная связь между нарушением и возникшим вредом (убытками); наличие вины правонарушителя- субъекта, который исполнил обязательства ненадлежащим образом или не исполнил их. Важным является тот факт, что согласно положению пункта 3 ст. 401 ГК РФ, если одной из сторон договора является лицо, осуществляющее предпринимательскую деятельность, например, авиаперевозчик пассажиров, то ответственность при нарушении обязательств возникает вне зависимости от вины, если иное не предусмотрено законом или договором. Законодатель исходил из того, что предпринимательская деятельность основана на риске. Однако в положениях об ответственности перевозчика в Воздушном кодексе РФ имеет место указание на необходимость наличия вины (например, статья 118 ВЗК РФ). Факт нарушения может заключаться как в деятельности субъекта договора, так и в его бездействии. Все указанные элементы необходимо рассматривать в совокупности.

Гражданско-правовую ответственность классифицируют как договорную и внедоговорную. В случае нарушения сторонами договора его условий ответственность определяется как договорная. Когда речь идёт о внедоговорной ответственности, стороны не вправе изменить установленные законом нормы.

Классификация гражданско-правовой ответственности лиц, организующих и осуществляющих перевозку пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий может быть представлена следующим

образом *по критерию оснований ответственности* (с указанием ответственных лиц):

– непредоставление информации, предоставление неполной, неактуальной, неверной информации пассажиру (перевозчик, информационный агрегатор, уполномоченный агент, агент, действующий от своего имени, оператор посреднической цифровой платформы, оператор аэровокзала);

– нарушения, допущенные при заключении договора бронирования в электронном виде (перевозчик, информационный агрегатор, уполномоченный агент; агент, действующий от своего имени, оператор цифровой платформы);

– нарушения условий договора (перевозчик; лицо, от имени которого заключён договор перевозки пассажира);

– задержка отправления и прибытия воздушного судна (перевозчик, оператор аэропорта и соответствующего объекта инфраструктуры воздушного транспорта);

– причинение вреда жизни или здоровью пассажира (перевозчик, оператор аэропорта и соответствующего объекта инфраструктуры воздушного транспорта);

– недостача, утрата, повреждение багажа, ручной клади (перевозчик, оператор аэропорта и соответствующего объекта инфраструктуры воздушного транспорта);

– причинение морального вреда, в том числе в случаях нанесения имущественного вреда пассажиру (перевозчик, оператор аэропорта и соответствующего объекта инфраструктуры воздушного транспорта);

– ошибки, сбои работы программных комплексов, в том числе искусственного интеллекта (разработчик программного обеспечения, оператор цифровой платформы);

– разглашение получаемых персональных данных (перевозчик, информационный агрегатор, уполномоченный агент, агент, действующий от своего имени, оператор аэропорта, оператор цифровой платформы);

– нарушения в обеспечении кибербезопасности (руководители соответствующих отраслевых организаций и компаний, перевозчик);

- несостоявшаяся отправка пассажира из-за невозможности предоставить ему место на рейс и дату, указанные в билете (перевозчик);
- вынужденный отказ пассажира от перевозки по обстоятельствам, наступление которых обусловлено виной перевозчика (перевозчик);
- нарушение пассажирами требований, установленных нормативно-правовыми актами (пассажиры);
- нарушение безопасности при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств (аварии и предаварийные ситуации) (собственник, владелец транспортного средства, разработчик программного обеспечения, оператор и (или) диспетчер высокоавтоматизированного транспортного средства, производители беспилотных воздушных судов при системных ошибках).

Классификация *гражданско-правовой ответственности* лиц, организующих и осуществляющих перевозку пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий может быть представлена по следующим критериям:

- по субъектам воздушной перевозки: индивидуальная, долевая, солидарная, субсидиарная;
- по основаниям наступления ответственности: нормативная, договорная, внедоговорная (деликтная), преддоговорная;
- по целям наступления ответственности: восстановительная (компенсационная), превентивная, репрессивная;
- по порядку взыскания: полная, ограниченная;
- по времени наступления: перспективная и ретроспективная;
- по степени неизбежности наступления ответственности: наступает в любом случае или при определённых условиях;

В преддоговорных отношениях субъектами ответственности перед лицом, имеющим намерение стать пассажиром воздушного судна, являются информационный агрегатор, разработчик программного обеспечения, уполномоченный агент, перевозчик. Ответственность наступает за непредоставление информации, за предоставление неполной, неактуальной,

неверной информации, за технические неисправности программного обеспечения. Приказом Министерства транспорта РФ от 15 октября 2025 года № 341 (далее: приказ Минтранса № 341) (действие приказа с 1 марта 2026 г.) в пункт 15 Федеральных авиационных правил внесены изменения: конкретно, чётко указываются виды информации (всего 16), которые должны быть предоставлены пассажиру при бронировании места и провозной ёмкости<sup>1</sup>. Так как бронирование в абсолютном большинстве случаев осуществляется в электронном виде, следовательно, информация также должна быть предоставлена с использованием цифровых технологий. Приказом Минтранса № 341 внесено уточнение в пункт 30 Федеральных авиационных правил: информация о тарифах и сборах должна быть размещена в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок.

Полагаем, если потенциальному пассажиру предоставлена неполная, неверная или неактуальная информация, в результате чего он понёс убытки, и ему не представляется возможным установить виновное лицо, ответственность указанных субъектов должна быть солидарной.

По нашему мнению, при осуществлении договорных отношений ответственность за любые нарушения условий договора несёт перевозчик, являющийся стороной договора, который в дальнейшем после удовлетворения требований пассажира может предъявить претензии виновным лицам в регрессном порядке.

К мерам гражданско-правовой ответственности относится возмещение убытков для восстановления нарушенного права потерпевшего, убытки рассматриваются как реальный ущерб плюс упущенная выгода; взыскание неустойки договорной или законной и процентов за пользование чужими денежными средствами, компенсация морального вреда.

---

<sup>1</sup> Приказ Министерства транспорта РФ от 15.10.2025 г. № 341 "О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей" (Зарегистрирован в Минюсте 26.11.2025 № 84281). Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.12.2025).

Гражданско-правовая ответственность направлена на достижение определённых целей. К основным её функциям следует отнести восстановительную, направленную на возвращение утраченного, и компенсационную, предполагающую замену утраченного, она может быть реализована как в рамках имущественных отношений, так и личных неимущественных. Важную роль играет превентивная функция ответственности, которая направлена на предотвращение правонарушений в будущем. Стимулирующая функция заключается в побуждении к надлежащему исполнению и соблюдению условий договора.

Актуальным является анализ правовых норм, определяющих ответственность субъектов договора перевозки пассажира воздушным транспортом. При перевозках всегда имеются риски как материального, так и нематериального характера<sup>1</sup>. В частности, если заключённый договор перевозки пассажира не исполняется перевозчиком или его исполнение не соответствует полностью или в части нормам закона, к перевозчику будут применены штрафные санкции, которые определены гражданским и транспортным законодательством, но могут содержаться и в соглашении сторон. Что касается перевозки пассажиров – если законодательно установлен конкретный размер штрафных санкций, то уменьшить его соглашением сторон невозможно (п. 2 ст. 793 ГК РФ). Но могут заключаться соглашения, направленные на ограничение ответственности пассажира. Возможно соглашение об усилении ответственности перевозчика при условии указания об этом в транспортных уставах или кодексах. Однако практически эта правовая норма не работает. Г.П. Савичев указывает: «Трудно представить ситуацию, когда перевозчик соглашается принять на себя более высокую, чем это предусмотрено законодательством, ответственность. Вероятно, это возможно лишь при достаточно сильной конкуренции на рынке транспортных

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика за нарушение договора перевозки пассажира // Наукосфера. 2022. №11(2). С. 502-505.

услуг»<sup>1</sup>. М.И. Брагинский и В.В. Витрянский акцентируют внимание на том, что если договор перевозки пассажира является договором присоединения, то соглашение о повышении пределов ответственности перевозчика должно оформляться дополнительным соглашением, «представить себе подобное ... можно лишь при весьма богатой фантазии»<sup>2</sup>.

В ПП ВС РФ № 26 даны разъяснения судам по вопросам, касающимся ответственности перевозчика. Целью данных разъяснений является выработка единой судебной практики при применении транспортного законодательства. Так как договор перевозки пассажира является договором присоединения, пассажир находится в некоторой зависимости от перевозчика, а потому защита прав пассажира должна быть чётко отражена в договоре. Для обеспечения баланса интересов субъектов договора Гражданский кодекс и транспортные уставы, позволяя перевозчику определять условия договора перевозки, вместе с тем защищают права пассажира-потребителя, устанавливая ответственность перевозчика при нарушении договора.

При авиаперевозках пассажиров имеют место риски, носящие материальный характер, а также связанные с возможностью нанесения вреда жизни и здоровью пассажиров. Поэтому вопросы ответственности по договору воздушной перевозки пассажира продолжают оставаться наиболее актуальными в рамках защиты прав пассажиров. В ГК РФ и ВК РФ содержатся правовые нормы, которые во многом направлены на защиту прав и законных интересов пассажиров, также установлена ответственность за нарушение таковых. Одновременно с этим, говорить о том, что пассажир защищен в максимальной степени, едва ли представляется возможным, причем максимальной защиты затруднительно добиться как договором, так и законом. В этом аспекте целесообразно привести точку зрения Н.В. Фомичевой, которая особое внимание акцентировала на том, что транспортные предприятия, используя экономические возможности, максимально ограничивают перед

---

<sup>1</sup> Гражданское право: учебник. Том II. Полутом 2: / Отв. ред. Суханов Е.А. М.: Бек, 2000. С. 43.

<sup>2</sup> Цит. по: Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник. М.: Юрайт, 2025. С. 218.

пассажирами свою ответственность, причем даже в том случае, если они фактически нарушили договор перевозки<sup>1</sup>.

В связи с тем, что авиакомпании в России осуществляют предпринимательскую деятельность, при нарушении ими договора перевозки пассажира их вина презюмируется. Перевозчик несёт ответственность перед пассажиром в соответствии с законодательством Российской Федерации, международными договорами и договорами перевозки пассажира. Для освобождения от ответственности авиаперевозчику требуется представить доказательства, подтверждающие, что нарушение договора произошло в связи с неблагоприятными обстоятельствами, не зависящими от его действий, вследствие действия непреодолимой силы или умысла потерпевшего, при этом на него возлагается обязанность доказывания отсутствия своей вины (статья 116 ВК РФ). Освобождение может быть применено и при других обстоятельствах, которые не доказывают виновную ответственность, а имеют специальный характер. Однако В.В. Залесский совершенно справедливо утверждает: «Ссылка ст. 795 ГК РФ на «иные обстоятельства, не зависящие от перевозчика», ставит под сомнение общий тезис о безвиновной ответственности транспортной организации – предпринимателя по договору перевозки, в том числе за опоздание в подаче транспортного средства и просрочку в доставке пассажира. Представляется, что это указание закона следует трактовать ограничительно и оценивать «иные обстоятельства» в соответствии с категорией непреодолимой силы»<sup>2</sup>.

Согласно статьям 795 ГК РФ и 120 ВК РФ, перевозчик может быть освобожден от ответственности за просрочку доставки пассажира и багажа в том случае, если это было вызвано необходимостью устранить угрозу для жизни или здоровья гражданина, в том числе, ремонтом транспортного средства. Полагаем,

---

<sup>1</sup> См.: Фомичёва Н.В. Ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира // Сборник текстов докладов по материалам Международной научно-практической конференции «IV Саратовские правовые чтения. Современная юридическая наука и правоприменение». Саратов, 3-4 июня 2011. Саратов: ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права», 2011. С. 242.

<sup>2</sup> Залесский В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком // Право и экономика. 2000. № 9. С. 15-21.

что неисправность транспортного средства, а именно, в данном случае воздушного судна, выступает в качестве вины перевозчика, в связи с чем, его освобождение от ответственности нельзя в любом случае признавать правомерным. С такой позицией согласны и судебные органы. Так, в решении Кировского суда г. Санкт-Петербурга было указано, что техническая неисправность воздушного судна, из-за которой рейс был перевозчиком отменен, не является основанием для освобождения перевозчика от ответственности за просрочку доставки пассажиров, так как такая неисправность не является обстоятельством непреодолимой силы<sup>1</sup>.

Основное обязательство перевозчика – своевременно перевезти пассажира в пункт назначения. Для обеих сторон договора значимым является чёткое и конкретное правовое регулирование ответственности за нарушение данного обязательства. Полагаем, что было бы правильным, если бы порядок определения сроков доставки пассажира в требуемое место назначения определялся транспортным законодательством. Однако транспортные кодексы и уставы по этому вопросу отсылают к Правилам перевозок. Но и в Правилах перевозок порядок определения срока доставки отсутствует. При таких обстоятельствах доставка в пункт назначения должна быть осуществлена в разумный срок (ст. 792 ГК), то есть в срок, который разумно требовать от заботливого перевозчика с учетом конкретных обстоятельств и обычным маршрутом.

Статья 795 Гражданского кодекса устанавливает необходимость определения размера штрафных санкций в транспортных кодексах и уставах за задержку отправления и прибытия. И такие нормы действительно в них содержатся. Согласно статье 120 Воздушного кодекса, за опоздание в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф, размер которого составляет 100 рублей за каждый час просрочки, но не более чем 50% провозной платы. Являясь столь незначительным, штраф не соответствует современным реалиям. Однако данная статья в настоящее время содержит положение, предусматривающее право

---

<sup>1</sup> См.: Решение Кировского районного суда г. Санкт-Петербурга от 26 февраля 2020 г. по делу № 2-693/2020. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.03.2024).

пассажира в случае нарушения срока его доставки или доставки багажа в пункт назначения требовать от перевозчика дополнительного возмещения убытков, причём, в полном объёме, сверх установленного штрафа. По этому вопросу у цивилистов существуют разные мнения. Например, предлагается размер штрафа устанавливать правилами или соглашением сторон. Другая точка зрения представляется нам более правильной: неточность законодателя должна толковаться в пользу пассажира, в связи с чем максимальный штраф должен взыскиваться независимо от времени задержки или опоздания судна<sup>1</sup>.

В случае доказательства перевозчиком факта несвоевременности отправления или прибытия из-за обстоятельств, вызванных непреодолимой силой, либо необходимости устранения неисправности, угрожающей жизни или здоровью пассажиров, штрафные санкции не действуют.

Если из-за задержки транспортного средства пассажир отказывается от договора перевозки, ему должна быть возвращена провозная плата (пункт 2 статьи 795 Гражданского кодекса). Приказом Минтранса № 341 определено минимальное время задержки рейса – более чем 30 минут (изменение в пункты 41 и 227 Федеральных авиационных правил), это будет считаться вынужденным отказом. Полагаем, что в данном случае на перевозчика также должны быть наложены штрафные санкции, если задержка произошла по его вине. Также уточняется момент отправления рейса: с момента буксировки авиасудна или с момента движения с места стоянки (пункт 81).

Согласно Определению Верховного Суда, если нарушено время отправления транспортного средства, а также имело место опоздание к месту прибытия, то с перевозчика могут быть взысканы оба штрафа. Суд указал: «...эти нарушения правил перевозки пассажиров самостоятельны, однако в равной степени нарушают права пассажира. Если оба нарушения допускаются перевозчиком во время одного

---

<sup>1</sup> См.: Витрянский В.В. Договор перевозки: монография. М.: Статут, 2001. С. 327-328.

пути следования в отношении одного пассажира, тот вправе требовать возмещения неустойки за совокупный вред»<sup>1</sup>.

Принимая во внимание тот факт, что штрафные санкции – это законная неустойка, суд вправе уменьшить их достаточно высокий размер<sup>2</sup>. Однако вызывают споры критерии, являющиеся основаниями для уменьшения размера штрафа. Например, с точки зрения научно-консультативного совета при Федеральном арбитражном суде Уральского округа, уменьшить размер штрафа возможно при следующих обстоятельствах:

- инициатор взыскания штрафа своими действиями содействовал наступлению ответственности;
- нарушение обязательства не повлекло убытков у контрагента, не повлияло на безопасность движения, не вызвало иных негативных последствий;
- штраф многократно превышает плату, которую перевозчик получил бы за использование транспортных средств. Необходимо также принимать во внимание зависимость сроков оборота транспортных средств от третьих лиц<sup>3</sup>.

Перевозчик, который осуществляет свою деятельность в области перевозки воздушным транспортом, несет ответственность в том случае, если им был причинен вред здоровью или жизни пассажиров. В соответствии со ст. 117 ВК РФ размер компенсации в данном случае не превышает 2 млн. рублей, а ее размер на практике зависит от того, какова степень повреждения здоровья в том или ином случае. Если в договоре или законе предусмотрен более высокий размер данной компенсации, то размер компенсации пересматривается, что видится вполне обоснованным. Что касается международных перевозок, то в этом случае

---

<sup>1</sup> См.: Определение Верховного Суда РФ от 18 апреля 2002 г. № 44-Г02-10. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.01.2025).

<sup>2</sup> См.: Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (в ред. от 1 июля 2010 г.). Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 07.11.2024).

<sup>3</sup> См.: Федеральный Арбитражный суд Уральского округа «Рекомендации Научно-консультативного совета, постановления Президиума, обзоры судебной практики и итоговые справки по вопросам, возникающим из гражданских и иных правоотношений» (2008-2013)». Том 1 (с изм. от 20 сентября 2019 г.) // Екатеринбург, ООО «Типография «Коллаж». 2013.

ответственность перевозчика составляет не более 250 тысяч франков, что определено ст. 22 Варшавской конвенции 1929 года.

Процесс перевозки пассажиров подвержен рискам. Этим обстоятельством можно объяснить установленный законодательством *ограниченный объём ответственности* перевозчика по договору перевозки. Например, в силу пункта 2 статьи 796 Гражданского кодекса при утрате багажа по вине перевозчика ответственность ограничена его стоимостью. В существующих на данный момент нормативно-правовых актах указаны конкретные суммы возмещения. А так как пассажиру не предоставлено право участия в определении условий договора, представляется целесообразным рассмотреть вопрос об изменении размера ответственности перевозчика в сторону его увеличения.

Перевозчик несет ответственность за недостачу, утрату или за повреждение багажа, но ответственность будет наступать лишь в том случае, если перевозчиком не будет доказано, что он принимал все меры для предотвращения такой ситуации или то, что принятие таких мер было невозможно. При этом ответственность перевозчика распространяется и на действия привлечённых им лиц, которые принимают участие в перевозке.

Несоответствием статье 796 Гражданского кодекса является пункт 3 статьи 118 Воздушного кодекса: если утрачен или повреждён багаж, а действия перевозчика при этом не носили характер умышленных, то он не будет привлечён к ответственности. Указанная норма кодекса не только не оправдана, но и вступает в противоречие с Гражданским кодексом, что недопустимо в силу статьи 3 Гражданского кодекса, и при разрешении споров, связанных с ответственностью воздушного перевозчика за утрату или повреждение багажа пассажира, суды должны руководствоваться пунктом 2 статьи 796 Гражданского кодекса.

Для возмещения ущерба должна быть определена стоимость багажа. В случае отправления багажа без объявленной ценности, если его стоимость не может быть подтверждена документально, то для её определения используют среднюю рыночную стоимость соответствующего товара в месте его выдачи. В случае невозможности и таким образом определить стоимость, суд определяет сумму

возмещения, не нарушая при этом принципы справедливости и соразмерности ответственности допущенному нарушению обязательства. Если же пассажир сдал багаж, объявив его ценность, то при его утрате перевозчик возмещает стоимость багажа в размере объявленной ценности, а при повреждении – пропорционально этому размеру. Статья 119 ВК РФ устанавливает размер выплаты за утраченный багаж, ценность которого не объявлена, в размере, не более 600 рублей за 1 кг веса багажа, в случае невозможности установления цены утраченной ручной клади – не более 11 тысяч рублей. Данные положения противоречат статье 796 ГК РФ. С.Ю. Морозов замечает: «Поскольку приведённое правило противоречит императивным нормам статьи 796 ГК РФ, оно не подлежит применению»<sup>1</sup>.

Если утрачена либо повреждена ручная кладь, то ответственность возлагается на самого пассажира, если отсутствует вина перевозчика (пункт 15 ПП ВС РФ № 26). При наличии вины перевозчика ответственность предусмотрена Гражданским кодексом (причинение вреда имуществу гражданина, статья 1064). Однако перевозчик имеет статус владельца источника повышенной опасности, поэтому при аварии он априори признаётся ответственным за причинённый вред и без вины согласно статье 1079 Гражданского кодекса.

В юридической литературе обсуждается проблема, связанная с компенсацией морального вреда пассажиру, если перевозчиком не исполняется или исполняется ненадлежащим образом договор перевозки пассажира, в результате чего причинён *имущественный* вред.

Компенсация морального вреда как правовая мера ответственности существует не столь длительное время. Ранее цивилисты скептически относились к данной мере, отрицали её, полагая, что, во-первых, невозможно определить размер нематериальных благ, а во-вторых, потенциально возможно возникновение недобросовестного поведения граждан из-за желания обогатиться за счёт

---

<sup>1</sup> Морозов С.Ю. Транспортное право. Указ. соч. С. 216.

компенсации. В настоящее время данная мера ответственности получила своё развитие.<sup>1</sup>

Согласно статье 151 Гражданского кодекса, моральный вред может быть компенсирован при нарушении неимущественных прав. В абсолютном большинстве случаев причиной исков являются задержки авиарейсов. Например, Восьмой кассационный суд своим Определением от 28.05.2021 № 88-7899/2021<sup>2</sup> подтвердил решения нижестоящих судов в части вынесения ими решений о присуждении компенсации морального вреда.

Что касается нарушения имущественных прав, то в соответствии со статьёй 1099 Гражданского кодекса выплата компенсации за причинение морального вреда может быть присуждена только в случаях, установленных законом. Пассажир имеет и статус потребителя, тем не менее нормы Закона «О защите прав потребителей» могут быть к нему применены в случаях, не урегулированных специальными законами. Поскольку в транспортных законах отсутствуют нормы о компенсации морального вреда, причинение которого нарушило имущественные права пассажира, правомерно в таких случаях применение статьи 15 Закона о защите прав потребителей. Факт наличия у пассажира статуса потребителя подтверждает статья 9 Федерального закона от 26.01.1996 г. № 15-ФЗ<sup>3</sup>: гражданин, заказывающий услуги или намеревающийся это сделать в целях личных бытовых нужд, пользуется правами не только в соответствии с Гражданским кодексом, но и правами, определёнными Законом о защите прав потребителей.

Конституционный Суд Российской Федерации подтвердил, что существующее законодательство не исключает возможности компенсации

---

<sup>1</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Проблемные вопросы компенсации морального вреда при перевозке пассажиров // Сборник научных статей Всероссийской с международным участием междисциплинарной научно-практической конференции «Молодёжь и современная наука». Самара, 1 декабря 2022 г. Самара: Исакова Т.С. (БИЮР), 2022. С. 125-131.

<sup>2</sup> См.: Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28 мая 2021 г. № 88-7899/2021. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.10.2024).

<sup>3</sup> См.: Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 15-ФЗ «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» (в ред. от 11 июня 2021 г.) // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 411; 2021. № 24 (ч. 1). Ст. 4228.

морального вреда, если нарушены имущественные права граждан<sup>1</sup>. Пленум Верховного Суда Российской Федерации<sup>2</sup> также считает возможным присуждение компенсации морального вреда, если нарушение касается имущественных прав гражданина. В этой связи Конституционный и Верховный Суды в качестве примера приводят правоотношение, регулируемое Законом о защите прав потребителей.

Однако по вопросу возможности компенсации морального вреда в случаях перевозок учёные придерживаются различных точек зрения. Однозначно отстаивает право пассажира на получение компенсации морального вреда В.В. Залесский<sup>3</sup>. Он признает пассажира потребителем услуг транспорта, исходя из этого, отношения между субъектами такого обязательства подпадают под регулирование Закона о защите прав потребителей.

М.И. Брагинский и В.В. Витрянский признают наличие ситуаций, при которых пассажиру из-за неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки могут быть причинены физические и нравственные страдания. Однако считают такие ситуации исключением из общего правила<sup>4</sup>. Их позиция состоит в том, что для защиты имущественных прав должны применяться в основном такие меры гражданско-правовой ответственности, как возмещение убытков и взыскание неустойки. П.В. Крашенинников выступает категорически против применения компенсации морального вреда в случаях, когда нарушены имущественные права. Он считает это не только необоснованным, но и нецелесообразным, приводящим к смешиванию различных способов защиты, таких, как возмещение убытков и компенсация морального вреда<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Определение Конституционного Суда РФ от 16 октября 2001 г. № 252-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Щигорца Владимира Ивановича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 151 Гражданского кодекса Российской Федерации». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 07.11.2024).

<sup>2</sup> См.: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2022 г. № 33 «О практике применения судами норм о компенсации морального вреда». Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.03.2024).

<sup>3</sup> См.: Залесский В.В. Указ. соч. С. 15-21.

<sup>4</sup> См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. С. 334.

<sup>5</sup> См.: Баринов Н.А. и др. Постатейный комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй. В 3 т. Том 2 / под ред. П.В. Крашенинникова. М.: Статут, 2011. С. 154.

Учитывая нормы пункта 2 статьи 1099, статьи 1100 Гражданского кодекса, Определение Конституционного Суда Российской Федерации, Постановления Пленумов Верховного Суда Российской Федерации, указывающие на возможность осуществления компенсации морального вреда в случаях нарушения имущественных прав пассажира, а также то, что использование транспорта является источником повышенной опасности, полагаем, что нормы, предполагающие компенсацию морального вреда за имущественный вред, причинённый пассажиру перевозчиком, должны быть установлены в транспортных законодательствах, в частности, в Воздушном кодексе РФ. Это позитивно скажется на правовой определённости и позволит внести ясность в отношения, стороной которых является недостаточно защищённая сторона – потребитель. Также считаем целесообразным законодательно определить критерии для установления размеров такой компенсации.

Согласно общим принципам ответственности, изложенным в ст. 116 Воздушного кодекса РФ, при опоздании на рейс из-за неинформированности пассажир вправе потребовать от перевозчика возмещения ему убытков, особенно это актуально для трансферных рейсов.

Согласно ст. 8 Закона РФ «О защите прав потребителей», потребитель, коим является пассажир воздушного судна, вправе потребовать предоставления необходимой и достоверной информации об исполнителе и реализуемых им услугах. Информация доводится до сведения потребителей способами, принятыми в отдельных сферах обслуживания потребителей. Положения Федеральных авиационных правил не конкретизируют способы предоставления информации пассажиру при изменении расписания движения воздушного судна, однако, исходя из того, что согласно Правилам, при бронировании пассажир обязан предоставить номер телефона или иной способ связи для его информирования, авиаперевозчик обязан использовать именно эти данные для информирования. Также информация об изменении расписания полёта доводится до пассажиров организацией, осуществляющей аэропортовую деятельность (обслуживающей организацией), непосредственно в аэропорту (пункт 92 Федеральных авиационных правил).

Необеспечение перевозчиком стыковки рейсов – это основание признать отказ пассажира от перевозки вынужденным (пункт 227 Федеральных авиационных правил). Также факт отмены или задержки рейса по вине перевозчика может являться основанием для предъявления пассажирами перевозчику требования о компенсации морального вреда на основании ст. 15 Закона РФ № 2300-1, размер которой определяется судом.

В законодательстве конкретно не указано, что если не имеется вины перевозчика, то он освобождается от ответственности. Тем не менее точка зрения учёных сводится к тому, что вина подразумевается. Иная точка зрения у В.В. Витрянского. Он полагает: «Ответственность перевозчика возникает не на принципе вины. Основанием ответственности является сам факт нарушения обязательства, а основаниями освобождения от неё – конкретные обстоятельства, указанные в законе»<sup>1</sup>.

В целом, по Определению Конституционного Суда Российской Федерации, ответственность за нарушение обязательств по перевозке характеризуется ограничением права на полное возмещение убытков, запретом на уменьшение или устранение ответственности перевозчика, определенной законом, и возможностью определения ее размера и пределов по соглашению сторон в случаях, когда такие соглашения допускаются транспортными уставами и кодексами<sup>2</sup>.

Управление транспортным средством осуществляет программное обеспечение, в работе которого не исключены ошибки, хотя такие транспортные средства имеют потенциальные преимущества в решении проблем безопасности, так как исключён человеческий фактор, в то же время такие объекты не могут быть абсолютно безопасными. Важнейшим вопросом обеспечения безопасности при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств является распределение ответственности среди субъектов отношений перед пассажирами и

---

<sup>1</sup> Витрянский В.В. Указ. соч. С. 382, 454.

<sup>2</sup> См.: Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. № 17-О «Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Законодательного Собрания Вологодской области о проверке конституционности отдельных положений статей 40, 98, 99 и 102 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник Конституционного Суда РФ. 2006. № 3.

третьими лицами. Существуют юридические сложности в определении ответственных субъектов права – пока существующее законодательство Российской Федерации, да и других стран, не содержат правовых норм, регламентирующих вопросы такой ответственности. Принцип восстановления нарушенных прав должен соблюдаться, и деликтная ответственность должна возлагаться на обладающих правосубъектностью лиц. Полагаем, что необходима презумпция виновности собственника, владельца высокоавтоматизированного транспортного средства, перевозчика, так как использование беспилотника – это источник повышенной опасности. Если же авария произошла в связи с неосуществлением диспетчерского (операторского) контроля, то ответственность будет лежать на диспетчере (операторе). Если авария произошла из-за плохого техобслуживания, то ответственными будут технические работники. Считаем, что к субъектам права, на которых может быть возложена ответственность, следует однозначно отнести разработчика программного обеспечения и лиц, осуществляющих гарантийное и постгарантийное обслуживание беспилотного самолёта. В этом аспекте доктор юридических наук А.А. Ананьева полагает, что риски, с которыми сопряжено внедрение беспилотного транспорта, могут быть обусловлены наличием уязвимостей программного обеспечения, недостаточной проработанностью использования систем больших данных<sup>1</sup>. Ответственность производителей беспилотных воздушных судов может быть ограничена случаями, имеющими системный характер. Если в кабине воздушного судна находится пилот, то использование при этом автопилота не снимает ответственности с пилота. Закрытый перечень обязанных субъектов следует определить в специализированном федеральном законе.

В связи с развитием цифровой трансформации, использованием технологий искусственного интеллекта, в частности, при применении беспилотных транспортных средств для перевозки пассажиров, особый интерес представляет

---

<sup>1</sup> См.: Ананьева А.А. О некоторых трендах развития транспортного права в эпоху цифровизации // Материалы I Всероссийской научно-практической конференции «Тенденции развития транспортного законодательства: междисциплинарный аспект». Саратов, 18 марта 2022 г. Саратов: Саратовская государственная юридическая академия, 2022. С. 14.

формирование соответствующей нормативно-правовой базы. В этом аспекте целесообразно привести точку зрения Е.В. Вавилина, справедливо полагающего, что «в новейшее время со всей очевидностью возникла проблема совершенствования действующих, а также формирования новых нормативно-правовых актов, регулирующих отношения по использованию беспилотных транспортных средств»<sup>1</sup>. Такое же мнение у М.А. Бажиной, считающей, что «в настоящее время именно транспортный сектор экономики характеризуется значительными нововведениями, которые определяют необходимость модернизации правового регулирования транспортной деятельности»<sup>2</sup>. Е.М. Тужилова-Орданская замечает, что «законодательство, как форма легализации правовых норм, более подвержено субъективным факторам: по воле законодателя нормативно-правовое регулирование может отставать, а может и опережать объективные потребности»<sup>3</sup>. Проблема, как указывает Ю.Н. Боярская, – в разработке и принятии «новых нормативно-правовых актов, регулирующих отношения по использованию беспилотных транспортных средств. Недостаточная эффективность норм ... законодательства потенциально негативно сказывается на устойчивости и качестве осуществления перевозок пассажиров»<sup>4</sup>. На данный момент остаётся нерешённым важнейший вопрос, касающийся правовой регламентации отношений субъектов перевозки: владельца беспилотного воздушного судна и пассажира. Ю.Н. Боярская справедливо полагает, что уже сейчас важно определить, какими правовыми нормами будут регулироваться

---

<sup>1</sup> Вавилин Е.В. Беспилотные транспортные средства: от терминологии к новым правовым режимам // Хозяйство и право. 2023. № 8. С. 3.

<sup>2</sup> Бажина М.А. Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок грузов в условиях цифровизации // Юрист. 2021. № 11. С. 44.

<sup>3</sup> Тужилова-Орданская Е.М. К проблеме формирования системы транспортного законодательства // Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности». Уфа, 23 ноября 2022 г. Уфа: Научно-исследовательский институт проблем правового государства, 2023. С. 196.

<sup>4</sup> Боярская Ю.Н. Беспилотные воздушные перевозки: проблемы и особенности правового регулирования // Юрист. 2023. № 12. С. 61.

отношения между указанными субъектами, предлагая внесение необходимых изменений в главу 40 ГК РФ<sup>1</sup>.

В целом, соглашаемся с мнением Н.А. Машкиной, считающей, что «цифровизация является доминирующим процессом в транспортной сфере среди всех проявлений научно-технического прогресса. К тому же, процессы цифровизации сами по себе происходят гораздо быстрее, чем предыдущие технологические революции. В результате, конечный результат этих преобразований предсказать трудно»<sup>2</sup>.

В настоящее время не существует детальной правовой регламентации отношений, обеспечивающей воздушные перевозки пассажиров в условиях цифровой трансформации. Создание законодательной основы, регламентирующей вопросы внедрения беспилотного воздушного транспорта, в определённой степени гарантирует создание условий безопасности полётов, повышения качества предоставления услуг пассажирам.

В предыдущем параграфе анализировалась проблема заключения сверхлимитного количества договоров перевозки пассажира воздушным транспортом (механизм овербукинга). Считаем необходимым также рассмотреть данную проблему в рамках защиты прав пассажиров и ответственности перевозчиков в случае принятия правовых норм, регламентирующих указанный механизм<sup>3</sup>. С позиций концепции, признающей согласованный интерес сущностью права, рассмотрим такое явление, как овербукинг в авиаперевозках пассажиров: это ситуация, при которой проданных на авиарейс билетов больше, чем реальных мест в самолёте.

Механизм использования овербукинга в России начал обсуждаться при переходе к рыночным отношениям в 90-е годы 20 века, однако до сих пор отсутствует правовая регламентация овербукинга в Российской Федерации в

---

<sup>1</sup> См.: Боярская Ю.Н. Указ. соч. С. 62.

<sup>2</sup> Машкина Н.А., Велиев А.Е. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в мире // ЦИТИСЭ. 2020. № 1 (23). С. 297.

<sup>3</sup> В данном параграфе диссертации использован материал статьи автора исследования. См.: Скучаев А.А. Овербукинг в авиаперевозках: проблемы и пути их решения // Актуальные проблемы российского права. 2023. №12 (157). С. 84-92.

отличие от иностранных государств, то есть право отстаёт от реальности. В связи с этим видится обоснованным вывод, сделанный В.В. Субочевым: «Право объективно не может не отставать от возникающих интересов, иначе оно не смогло бы их отразить, пропустить через свою нормативную природу»<sup>1</sup>. Ряд учёных поднимали в своих работах тему овербукинга: Г.М. Фридман, К.А. Мозговая, М.В. Яблочкина<sup>2</sup>, но в основном имеются отдельные высказывания экспертов по данной теме, учёные говорят о нахождении разумного баланса между интересами пассажира и перевозчика, о компенсационных мерах.

Существование неурегулированных отношений порождает ситуацию незащищённости граждан. Требуется законодательная регламентация сверхлимитных продаж перевозок и выстраивание чёткого алгоритма взаимодействия пассажиров и авиакомпаний в таких случаях.

Обратимся к зарубежному опыту. Многие иностранные авиакомпании применяют овербукинг на законных основаниях. В США он применяется с 50-х годов 20 века. Так как овербукинг используется столь долгое время, следовательно, он видится вполне обоснованным для авиакомпаний, а правовая защита в этих случаях вполне удовлетворяет пассажиров. Урегулирование вопросов, связанных с овербукингом, в США подробно регламентируется предписаниями Министерства транспорта, Федеральными и локальными авиационными правилами. При регистрации на рейс большего, чем имеется мест, количества пассажиров, представитель авиакомпании обязан предложить пассажирам вариант более позднего рейса взамен на материальную компенсацию, размер которой может достигать 400% стоимости перевозки, однако ограничен суммой в 1550 долларов. При отсутствии желающих представитель авиакомпании может принудительно снять с рейса любого пассажира, вернув ему стоимость билета и выплатив компенсацию. Критерии выбора «лишнего» пассажира устанавливаются

---

<sup>1</sup> Субочев В.В. Законные интересы: монография / Под ред. А.В. Малько. М.: Норма, 2008. С.36.

<sup>2</sup> Мозговая К.А., Яблочкина М.В., Фридман Г.М. Численный анализ влияния точности прогноза пассажирского спроса на эффективность продаж авиабилетов с учётом сверхлимитного бронирования // Научно-технический вестник Санкт-Петербургского государственного университета информационных технологий, механики и оптики. 2011. № 6 (76). С. 132-137.

внутренними правилами перевозчика. В США размер компенсации за овербукинг зависит от времени прибытия следующего рейса, на перелет которым согласился пассажир: если задержка составит менее 1 часа – компенсация не положена; от 1 до 2 часов – выплачивается компенсация в размере не менее 200% цены билета, или 775 долларов; при задержке более 2 часов компенсация составит 400% от стоимости билета, но не более 1350 долларов<sup>1</sup>.

В зоне Европейского Союза правовое регулирование несколько отличается. В 2004 году принят Регламент Европейского парламента<sup>2</sup>, устанавливающий общие правила компенсации пассажирам в случае отказа в посадке на авиарейс при наличии билета или брони. В то же время Регламент направлен на обеспечение эффективной деятельности авиаперевозчиков на рынке. Законодательно прописано, что в случае овербукинга перевозчик обязан обратиться к пассажирам с предложением добровольно отказаться от полёта в обмен на компенсацию: пассажиру возвращается стоимость билета или предлагается другой авиарейс плюс компенсация. Например, по данным компании Lufthansa, национального перевозчика Германии, число добровольцев является достаточным. Если же добровольцев недостаточно, пассажирам может быть отказано в посадке на рейс и против их воли при немедленной выплате компенсации, которая составляет от 250 до 600 евро в зависимости от дальности полёта. Если же пассажира пересаживают на другой рейс, то размер компенсации может быть уменьшен на 50% при условии прибытия в пункт назначения с опозданием не более четырёх часов в сравнении с первоначальным рейсом. При этом на время ожидания следующего рейса пассажирам создаются благоприятные условия. Таким образом, права пассажиров максимально защищены. Размер компенсаций достаточно большой, но, как показывает практика, это выгодно и авиакомпаниям. Применение сверхлимитного

---

<sup>1</sup> См.: code of Federal Regulations. Title 14 § 250.5 // URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-II/subchapter-A/part-250/section-250.5> (дата обращения: 05.04.2024).

<sup>2</sup> См.: Регламент (ЕС) Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 11 февраля 2004 г. № 261/2004 об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) № 295/9. Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 06.04.2024).

бронирования авиабилетов применяется также в Китае, Канаде, Норвегии, Швейцарии и многих других странах. Поэтому российским законодателям имеет смысл обратить внимание на опыт зарубежных компаний.

Ю.А. Тарасенко высказывает мнение о том, что «овербукинг – явление, которое стало возможным в условиях столкновения двух правомочий. С одной стороны, пассажир имеет безусловное право отказаться от уже заключенного договора, а с другой – перевозчик имеет право на получение доходов с продажи билетов и вынужден возвращать их часть в самый последний момент, потерпев убытки»<sup>1</sup>.

Согласно мировой практике, применение процесса овербукинга позволяет повысить доход от продажи перевозок на рейсе на 6-7%. Проблема изменений условий договора решается с помощью установленных законом денежных компенсаций пострадавшим пассажирам. Задача законодателя в том, чтобы сбалансировать интересы пассажира и перевозчика, найти оптимальное решение возникающих при этом проблем.

Отношения по перевозке пассажиров имеют определённую специфику. Руководствуясь общим принципом права: *Lex specialis derogat generali* – если есть специальный закон, то общий закон не применяется, по нашему мнению, имеет смысл в ВК РФ как в специальный закон о перевозках воздушным транспортом ввести положение о предоставлении права перевозчику на одностороннее изменение условий договора при использовании механизма овербукинга в воздушных перевозках пассажиров при полном возмещении заказчику убытков, так как в настоящее время действует принцип недопустимости одностороннего отказа от исполнения обязательства.

Перейдём к рассмотрению вопросов, которые обязательно возникнут в процессе применения механизма овербукинга.

На авиарейс продано сверхлимитное количество перевозок, а случаев отказа от полёта нет, то есть невозможно исполнить обязательства перед всеми кредиторами в установленный в договоре срок. Происходит отказ в посадке на

---

<sup>1</sup> Тарасенко Ю.А. Указ. соч. С. 107.

данный рейс лицам, оплатившим стоимость перевозки, а следовательно, необходимо применение компенсационных мер.

Авиакомпании могут использовать такой способ компенсации, как бонусные баллы - мили, на которые можно приобрести билет со скидкой; предложить вместо денег ваучер – документ, который пассажир может обменять на другой перелет. Например, по такому ваучеру можно получить от авиакомпании бесплатно два билета в течение года. Возможно достижение соглашения с пассажиром о полёте другим ближайшим рейсом с выплатой компенсации. Однако в этом случае пассажир добровольно изменяет условия договора, а в соответствии с Федеральными авиационными правилами (п. 230.1) дополнительные компенсации пассажирам при этом не предусмотрены, и этот факт тоже должен быть отражён в законе, то есть необходимо предусмотреть компенсации. Возможно установить компенсационную выплату в зависимости от дальности полёта, либо от времени задержки прибытия в аэропорт назначения. Компенсация при согласии на перебронирование должна быть ниже, чем при отказе от полёта. По нашему мнению, при согласии пассажира на ближайший альтернативный рейс могут быть предоставлены бонусные баллы для заключения в последующем в течение года договора перевозки со скидкой в 100 % либо денежная выплата в размере 100 % от стоимости перевозки, но не менее одного размера федерального прожиточного минимума; в случае сверхлимитной продажи перевозок при расторжении договора перевозки по согласию пассажира ему возвращается полная стоимость перевозки и компенсационная денежная выплата в размере стоимости перевозки, но не менее половины размера федерального прожиточного минимума. При этом размер компенсации должен определяться по чистому тарифу без учёта установленных сборов. В любом случае, должны быть учтены интересы обеих сторон договора.

Необходимо принятие правовых норм с определением твердых компенсационных выплат пассажиру при овербукинге. При этом пассажиру должно быть известно уже во время заключения договора без указания места (п. 16 Федеральных авиационных правил позволяет не бронировать конкретное место за пассажиром) о возможности изменения условий договора со стороны перевозчика

в случае явки всех пассажиров. Пассажиры должны получить такую информацию до того, как столкнутся с проблемами.

Если овербукинг будет узаконен, то защищены будут обе стороны договора. Перевозчик сможет правомерно отказать пассажиру в посадке на рейс при овербукинге в случае явки всех пассажиров. Пассажир будет защищён выплатой достойной компенсации. Пассажиры смогут заблаговременно оценивать возможные сложности.

Внести необходимые изменения в правовые акты, в частности в главу 1 ВК РФ и в Федеральные авиационные правила, возможно на основе практики иностранных перевозчиков, но непременно принимая во внимание специфику нашего государства. Такие предложения исследователем представлены.

По нашему мнению, также если в рамках исполнения договора пассажиру будет вынужденно отказано в посадке на конкретный рейс из-за перегруза авиалайнера, в связи с его заменой на другой, имеющий меньшее количество посадочных мест, из-за сбоя в программном обеспечении, пассажиру должны быть выплачены такие же компенсации, как и предложенные нами в случае применения механизма овербукинга. Данная мера не позволит перевозчику применить механизм овербукинга в завуалированной форме под видом перегруза, замены лайнера, сбоя в программном обеспечении.

Согласно проведённому в данном параграфе исследованию, можно сделать следующие выводы.

Приведены различные понятия ответственности в изложении учёных-цивилистов, дано авторское определение гражданско-правовой ответственности: гражданско-правовая ответственность за нарушение обязательств – это возможность применения к правонарушителю предусмотренных нормативно-правовыми актами государства либо условиями договора мер имущественного или организационного характера в виде неблагоприятных правовых последствий за пределами первоначальных обязательств в целях защиты и восстановления нарушенных прав субъекта гражданских правоотношений.

Проанализированы положения об ответственности перевозчика. Определены субъекты ответственности в преддоговорных отношениях, отношениях, возникающих при заключении и при осуществлении договора перевозки.

Выявлены особенности привлечения к гражданско-правовой ответственности субъектов договорных отношений, складывающихся при воздушной перевозке пассажира с использованием цифровых технологий (основания и пределы гражданско-правовой ответственности). Несмотря на то, что воздушное законодательство содержит целый ряд норм, обеспечивающих защиту прав пассажиров и ответственность авиаперевозчиков при нарушении условий договора перевозки, некоторые положения требуют внесения изменений, дополнений и уточнений для более предметной защиты прав и интересов пассажиров, являющихся менее защищённой стороной в договоре. Предлагается узаконить наложение на перевозчика штрафных санкций, кроме возврата провозной платы, в случае если пассажир вынужден отказаться от договора перевозки из-за задержки отправления авиалайнера по вине перевозчика. Также предлагается установить правовую норму, обеспечивающую выплату компенсации морального вреда по решению суда при нарушении имущественных прав пассажира вне зависимости от возмещения вреда, причинённого его имуществу.

Внесены предложения о распределении ответственности в случае использования беспилотных воздушных судов.

Обоснована необходимость легализации сверхлимитной продажи авиаперевозок с применением компенсационных мер. Внесены предложения о конкретных размерах компенсационных выплат. Одновременно предлагается в случае отказа в посадке пассажиру по причине перегруза авиалайнера, в связи с его заменой на другой, имеющий меньшее количество посадочных мест, из-за сбоя в программном обеспечении, установить для пассажира компенсационные выплаты в тех же размерах, как и при использовании механизма овербукинга.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В рамках проведённого исследования рассмотрены теоретические и практические аспекты правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом, в том числе связанных с использованием цифровых технологий, а также регулирование правоотношений, возникающих в процессе осуществления перевозки. Проанализировано влияние процесса цифровизации на организацию пассажирских перевозок. Концепция исследования состоит в выработке предложений, направленных на обеспечение защиты прав и законных интересов участников данного процесса. В работе проанализировано становление российского транспортного права, воздушного права, регламентирующего перевозки пассажиров в различные периоды развития государства, установлена зависимость появления норм воздушного права от периодов развития данного вида транспорта, от социально-экономических и технологических факторов, определены этапы развития правового регулирования воздушных пассажирских перевозок в России. Раскрыты основные аспекты воздействия электронно-цифровых технологий на юридическую конструкцию договора: расширение предмета договора, изменение субъектного состава участников договорных отношений, персонализация условий договора в зависимости от индивидуализирующих признаков физического лица, переход от традиционного к цифровому формату заключения договора перевозки.

Предложено рассматривать правовое регулирование отношений в сфере цифровой трансформации авиационной отрасли в широком и узком смысле: применение правовых средств, направленных на организацию всей системы авиаотрасли, и конкретные нормы и правила, установленные для субъектов, участвующих в определённых правоотношениях. Выстроен ряд частноправовых отношений, возникающих при организации и осуществлении пассажирских перевозок авиационным транспортом с использованием цифровых технологий. Предлагается рассматривать заключение договора перевозки пассажира и опосредующих его договоров как единый правовой механизм. Данная система

включает в себя правоотношения, обеспечивающие инфраструктуру для осуществления авиаперевозок пассажиров, и правоотношения, направленные непосредственно на обеспечение процесса перевозки пассажира. Договорные отношения по направленности подразделяются на преддоговорные, отношения по заключению договора и осуществление договорных отношений.

Определены частноправовые отношения между субъектами, возникающие при использовании цифровых платформ и посреднических цифровых платформ в целях заключения договора перевозки пассажира воздушным транспортом. Представлены модели онлайн-продаж авиаперевозок посредством цифровых платформ.

Исследовано действующее законодательство и правоприменительная практика, на основе сравнительно-правового анализа рассмотрен опыт правового регулирования в области организации пассажирских перевозок в ряде зарубежных стран с целью возможности его использования в Российской Федерации, в частности, правовое регулирование сверхлимитной продажи перевозок при осуществлении пассажирских авиаперевозок. Раскрыты основные принципы правового регулирования в перевозках пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий. Доказано, что использование информационных технологий модифицирует содержание принципов гражданского законодательства без изменения их аксиологической сущности.

Применяя различные методы исследования, удалось выявить проблемные стороны законодательства, регламентирующего оказание услуг по перевозке пассажиров, иногда – противоречивость правовых актов. Акты, регулирующие деятельность пассажирского транспорта, разобщены и не всегда отражают современную реальность. Нормативное регулирование пассажирских перевозок содержится в целом ряде документов, что создаёт определённую сложность для понимания и применения законодательства.

Проведённое исследование позволило прийти к определённым теоретическим выводам и сформулировать предложения по совершенствованию

законодательства для повышения защиты прав пассажиров в сфере воздушных перевозок.

Полноценное развитие транспортного права возможно при детальном изучении сформировавшихся отношений субъектов перевозки. Установлено, что отношения субъектов договора перевозки пассажира являются обязательственно-правовыми. Разработана система гражданских частноправовых отношений между субъектами, участвующими в организации заключения договора воздушной перевозки пассажира в электронном виде, даны авторские определения соответствующих договоров, представлена их правовая природа. В связи с развитием цифровых технологий и их активным использованием в области пассажирских перевозок появились проблемы, из-за которых право отстаёт от реальности: многие действующие правовые акты о пассажирских перевозках не учитывают практическое применение цифровых технологий. Отсутствует правовое регулирование сверхлимитной продажи перевозок. В настоящее время при осуществлении пассажирских перевозок возникают новые общественные отношения, которые требуют изменения правового регулирования.

В исследовании обосновано, что договор перевозки пассажира следует интерпретировать как оказание услуги, а следовательно, к нему применимы положения Закона «О защите прав потребителей», которые устанавливают право пассажира на высокое качество и безопасность оказываемой услуги.

Доказывается необходимость установления в ВК РФ нормы о компенсации морального вреда за вред имущественный, причинённый пассажиру. Делается вывод о том, что перевозка багажа – это акцессорное обязательство перевозчика при исполнении договора перевозки пассажира, при этом не требуется заключения отдельного договора. Также обосновывается, что перевозчик обязан нести ответственность за утрату и повреждение багажа в любом случае (за исключением обстоятельств непреодолимой силы), а не только, как установлено в ВК РФ, в случаях, когда действия перевозчика имели умысел – данное положение вступает в противоречие с принципом ответственности перевозчика. Вызывают вопросы положения ГК РФ и ВК РФ об освобождении от ответственности перевозчика в

случае неисправности транспортного средства, в результате которой может быть нанесён вред жизни или здоровью пассажиров. Высказывается мнение о том, что если техническая неисправность транспортного средства не может быть отнесена к обстоятельствам непреодолимой силы, то перевозчик не должен освобождаться от ответственности за задержку рейса.

На основании зарубежной практики и учитывая сложившиеся реалии, выдвигается теоретическая основа легализации в Российской Федерации сверхлимитной продажи перевозок путём внесения изменений и дополнений в существующее законодательство. Предлагается для защиты прав авиапассажиров регламентировать сверхлимитные продажи перевозок при условии наличия достойных компенсационных выплат. Внесены соответствующие предложения по внесению дополнений в ВК РФ и Федеральные авиационные правила, представлен алгоритм взаимодействия пассажиров и перевозчиков при использовании механизма овербукинга, предложен примерный размер компенсационных выплат.

Рассмотрены вопросы юридической ответственности при использовании в будущем беспилотного авиатранспорта. Установлены основания гражданско-правовой ответственности субъектов частноправовых отношений, имеющих место в организации и осуществлении перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием электронно-цифровых технологий.

Представлена правовая природа договора перевозки авиапассажира, дано авторское определение понятия гражданско-правовой ответственности, определены её принципы.

Доказано, что применяемый в перевозках пассажиров искусственный интеллект не является субъектом права и на него не может быть возложена ответственность за причинение вреда, отмечены положительные и отрицательные стороны блокчейн-технологии и смарт-контрактов, используемых в процессе осуществления воздушных перевозок пассажиров, представлена система договоров, заключаемых при бронировании и заключении договоров перевозки в электронном виде, определена их правовая природа, даны авторские понятия организационного договора, договора бронирования.

Все предложенные изменения и дополнения в законодательство можно рассматривать как дополнительные меры по обеспечению защиты прав и интересов пассажиров.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

### I. Нормативные правовые акты и иные официальные документы

#### 1.1. Международные правовые акты

1. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12 октября 1929 г.) (с изм. от 18 сентября 1961 г.). – URL: <https://base.garant.ru/10106270/?ysclid=ldohvf7h7u506742882/> (дата обращения: 10.03.2024).

2. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07 декабря 1944 г.) (с изм. от 26 октября 1990 г.), (с изм. и доп., вступившими в силу на 1 января 2000 г.). – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 05.02.2024).

3. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору (заключена в Гвадалахаре 18 сентября 1961 г.). – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 07.03.2025).

4. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28 мая 1999 г.). – URL: <https://base.garant.ru/2560361/?ysclid=ldoi0w19ok202713547/> (дата обращения: 10.03.2024).

5. Регламент (ЕС) Европейского парламента и Совета Европейского Союза об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) № 295/9 от 11 февраля 2004 г. № 261/2004. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 06.04.2024).

6. Модельный закон о цифровой трансформации отраслей промышленности государств - участников СНГ (принят 14.04.2023 г. в г. Санкт-

Петербурге Постановлением 55-9) / Официальный сайт Межпарламентской Ассамблеи СНГ. – URL: <https://iacis.ru/> (дата обращения: 10.01.2024).

## **1.2. Нормативные правовые акты Российской Федерации**

7. Конституция Российской Федерации: принята всенародным голосованием 12 декабря 1993 г. (с изм. и доп. от 4 октября 2022 г., № 5-ФКЗ, № 6-ФКЗ, № 7-ФКЗ, № 8-ФКЗ) // Рос. газета. – 1993. – 25 дек.; Официальный интернет-портал правовой информации ([www.pravo.gov.ru](http://www.pravo.gov.ru)). – 2022. – 06 окт. – № 0001202210060013.

8. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30 ноября 1994 г. № 51-ФЗ (с изм. и доп. от 31 июля 2025 г., № 315-ФЗ) // СЗ РФ. – 1994. – № 32, ст. 3301; 2025. – № 31, ст. 4669.

9. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ (с изм. и доп. от 24 июня 2025 г., № 178-ФЗ) // СЗ РФ. – 1996. – № 5, ст. 410; 2025. – № 26 (ч. I), ст. 3508.

10. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации от 24 июля 2002 г. № 95-ФЗ (с изм. и доп. от 15 декабря 2025 г. № 485-ФЗ) // СЗ РФ. – 2002. – № 30, ст. 3012; 2025. – № 51, ст. 8004.

11. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (с изм. и доп. от 7 апреля 2025 г., № 70-ФЗ) // СЗ РФ. – 2002. – № 1 (часть I), ст. 1; 2025. – № 52 (ч. I), ст. 8349.

12. Закон РФ от 7 февраля 1992 г. № 2300-1 (с изм. и доп. от 7 июля 2025 г., № 194-ФЗ) «О защите прав потребителей» // Ведомости СНД и ВС РФ от 9 апреля 1992 г. – № 15, ст. 766; СЗ РФ. – 2025. – № 28, ст. 3834.

13. Федеральный закон от 26 января 1996 г. № 15-ФЗ (с изм. и доп. от 11 июня 2021 г., № 210-ФЗ) «О введении в действие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации» // СЗ РФ. – 1996. – № 5, ст. 411; 2021. – № 24 (ч. I), ст. 4228.

14. Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. и доп. от 21 апреля 2025 г., № 99-ФЗ) «Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. – 1997. – № 12, ст. 1383; 2025. – № 48 (ч. I-III), ст. 7243.

15. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ (с изм. и доп. от 24 июня 2025 г., №156-ФЗ) «О персональных данных» // СЗ РФ. – 2006. – № 31 (ч. I), ст. 3451; 2025. – № 26 (ч. I), ст. 3486.

16. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (с изм. и доп. от 21 апреля 2025 г., № 99-ФЗ) «О транспортной безопасности» // СЗ РФ. – 2007. – № 7, ст. 837; 2025. – № 17, ст. 2128.

17. Федеральный закон от 14 июня 2012 г. № 67-ФЗ (с изм. и доп. от 24 июня 2023 г., № 278-ФЗ) «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причинённого при перевозках пассажиров метрополитеном» // СЗ РФ. – 2012. – № 25, ст. 3257; 2023. – № 26, ст. 4686.

18. Федеральный закон от 5 декабря 2017 г. № 376-ФЗ (с изм. и доп. от 3 апреля 2023 г., № 107-ФЗ) «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2017. – № 50 (ч. I-III), ст. 7547; 2023. – № 14, ст. 2384.

19. Федеральный закон от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ (с изм. и доп. от 31 июля 2025, № 336-ФЗ) «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2020. – № 31 (ч. I), ст. 5017; 2025. – № 31, ст. 4690.

20. Федеральный закон от 30 ноября 2024 г. № 420-ФЗ (с изм. и доп. от 23 мая 2025 г., № 104-ФЗ) «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» // СЗ РФ. – 2024. – № 49 (ч. I-IV), ст. 7411; 2025. – № 21, ст. 2525.

21. Федеральный закон от 30 ноября 2024 г. № 421-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2024. – № 49 (ч. I-IV), ст. 7412.

22. Федеральный закон от 31 июля 2025 г. № 289-ФЗ «Об отдельных вопросах регулирования платформенной экономики в Российской Федерации» (документ не вступил в силу) // СЗ РФ. – 2025. – № 31, ст. 4643.

23. Указ Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203 «О стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017 - 2030 годы» // СЗ РФ. – 2017. – № 20, ст. 2901.

24. Указ Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 (с изм. и доп. от 15 февраля 2024 г., № 124) «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2019. – № 41, ст. 5700; 2024. – № 8, ст. 1102.

25. Указ Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // СЗ РФ. – 2024. – № 20, ст. 2584.

26. Указ Президента РФ от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоёмких технологий» // СЗ РФ. – 2024. – № 26, ст. 3640.

27. Постановление Правительства РФ от 2 марта 2019 г. № 234 (с изм. и доп. от 1 августа 2024, № 1043) «О системе управления реализацией национальной программы «Цифровая экономика Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2019. – № 11, ст. 1119; 2024. – № 32, ст. 4876.

28. Постановление Правительства РФ от 1 октября 2020 г. № 1586 (с изм. и доп. от 23 марта 2024 г., № 367) «Об утверждении Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СЗ РФ. – 2020. – № 41 (ч. I), ст. 6428; 2024. – № 14 (ч. I), ст. 1904.

29. Постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309 (с изм. и доп. от 27 марта 2025 г., № 373) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств» // СЗ РФ. – 2022. – № 12, ст. 1817; 2025. – № 13, ст. 1478.

30. Постановление Правительства РФ от 8 августа 2022 г. № 1393 « Об утверждении требований к автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок, к базам данных, входящим в её состав, к информационно-телекоммуникационной сети, обеспечивающей работу указанной

автоматизированной информационной системы, к её оператору, а также мер по защите информации, содержащейся в ней, и порядка её функционирования и изменении и признании утратившими силу некоторых актов правительства Российской Федерации» // СЗ РФ. – 2022. – № 33, ст. 5906.

31. Постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849 (с изм. и доп. от 13 ноября 2025, № 1790) «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» // СЗ РФ. – 2022. – № 43, ст. 7409; 2025. – № 46, ст. 6910.

32. Постановление Правительства РФ от 13 декабря 2024 г. № 1776 (с изм. и доп. от 17.06.2025, № 909) «О проведении эксперимента по автоматизации процесса управления льготными и субсидированными пассажирскими перевозками на воздушном транспорте» // СЗ РФ. – 2024. – № 52, ст. 8323; 2025. – № 25, ст. 3423.

33. Распоряжение Правительства РФ от 14 августа 2019 г. № 1797 (с изм. и доп. от 14 марта 2023 г., 574-р) «Об утверждении Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года (вместе с «Планом мероприятий по реализации Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года) // СЗ РФ. – 2019. – № 33, ст. 4850; 2023. – № 12, ст. 2065.

34. Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р (с изм. и доп. от 6 ноября 2024 г., № 3140-р) «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СЗ РФ. – 2021. – № 50 (ч. IV), ст. 8613; 2024. – № 46, ст. 6991.

35. Приказ Министерства транспорта РФ от 8 ноября 2006 г. № 134 (с изм. и доп. от 15 февраля 2016 г., № 25) «Об установлении формы электронного пассажирского билета и багажной квитанции в гражданской авиации» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 24 января 2007 г. – № 8835. Рос. газета. – 2007. – 8 февраля.

36. Приказ Министерства транспорта РФ от 28 июня 2007 г. № 82 (с изм. и доп. от 25 декабря 2024 г., № 462) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 27 сентября 2007 г. – № 10186. Рос. газета. – 2007. – 18 октября.

37. Приказ Министерства транспорта РФ от 29 января 2008 г. № 15 «Об установлении формы пассажирского билета и багажной квитанции покупонного автоматизированного оформления в гражданской авиации» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 3 апреля 2008 г. – № 11466. Рос. газета. – 2008. – 11 апреля.

38. Приказ Министерства транспорта РФ от 31 октября 2024 г. № 386 «Об утверждении порядка взимания платы за регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, рассчитанной на основе тарифов и сборов» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 29 ноября 2024 г. – № 80392. Рос. газета. – 2024. – 19 декабря.

39. Приказ Министерства транспорта РФ от 4 февраля 2025 г. № 34 «Об установлении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 20 февраля 2025 г. – № 81338. Рос. газета – 2025. – 3 марта.

40. Приказ Министерства транспорта РФ от 15 октября 2025 г. № 341 «О внесении изменений в приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Зарегистрирован в Минюсте РФ 26 ноября 2025 г. – № 84281. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 28.11.2025).

41. Приказ Росавиации от 31 июля 2024 г. № 701-П (с изм. и доп. от 26 сентября 2025 г., 725-П) «Об утверждении Положения об Управлении цифровой трансформации и обеспечения Федерального агентства воздушного транспорта» //

Зарегистрирован в Минюсте 30 июня 2025 г. – № 82768. – Доступ из Справ. Правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 30.09.2025).

### ***1.3. Зарубежные правовые акты***

42. Code of Federal Regulations. Title 14 § 250.5. – URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-II/subchapter-A/part-250/section-250.5> (дата обращения: 05.04.2024).

### ***1.4. Проекты правовых актов***

43. Проект Федерального закона № 1122806-7 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации», 2021 г. (законопроект отклонён). – URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bül/1122806-7> (дата обращения: 05.04.2024).

44. Проект Гражданского Уложения Российской империи, 1905 г. (законопроект отклонён). – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс: Классика Российского права» (дата обращения: 15.01.2024).

### ***1.5. Правовые акты, утратившие силу***

45. Устав об эверсах, состоявшийся в Коммерц коллегии, 1720 г. Законодательство Петра I. М.: Юридическая литература, 1997.

46. Императрица Екатерина II. Манифест о высочайше дарованных разным сословиям милостях, по случаю заключенного мира с Портою Оттоманского. М.: Печ. при Сенате, 1775.

47. Указ Екатерины II 4 апреля 1784 г. «О запрещении пускать воздушные шары с 1 марта по 1 декабря». Полное собрание законов Российской империи. Собрание 1-е. С 1649 по 12 декабря 1825 г. СПб.: Тип. 2-го Отд-ния Собств. Е.И.В. канцелярии, 1830. Т. 22. – URL: <http://civil.consultant.ru/reprint/books/211/210.html#img211> (дата обращения: 30.04.2025).

48. Свод законов Российской Империи. Т. X., часть 1, 1900. – Доступ из Справ. правовой системы «Консультант-Плюс (дата обращения: 17.11.2024).

49. Приказ военного министра Д.А. Милютин от 5 декабря 1869 г. «О формировании комиссии для обсуждения вопросов о применении воздухоплавания к военным целям». Центральный государственный военно-исторический архив

(ЦГВИА). Электронная библиотека исторических документов. 17.Ф. 401. Оп. 2/9261. 1869 г. Д. 122. Л. 10-13. – URL: docs.historyrussia.org (дата обращения: 29.04.2025).

50. Указ Александра III от 21 декабря 1884 г. «О создании комиссии по применению воздухоплавания, голубиной почты и сторожевых вышек к военным целям». Центральный государственный военно-исторический архив (ЦГВИА). Электронная библиотека исторических документов. 17.Ф.3. Оп. 14. Д. 2295. Л. 48-50. – URL: docs.historyrussia.org (дата обращения: 30.04.2025).

51. Декрет Совета народных комиссаров РСФСР от 17 января 1921 года «О воздушных передвижениях в воздушном пространстве над территорией РСФСР и её территориальными водами» // Документ опубликован в «Известиях» от 4 февраля 1921 года № 24 и «Собрании Узаконений», 1921. № 6, ст. 40.

52. Постановление ВЦИК от 11.11.1922 г. «О введении в действие Гражданского кодекса Р.С.Ф.С.Р.» (вместе с Гражданским кодексом Р.С.Ф.С.Р.). – Известия ВЦИК, 1922. № 256. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс (дата обращения: 19.04.2024).

53. Постановление Совета Труда и Оборона СССР от 9 февраля 1923 года «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.03.2025).

54. Собрание узаконений и распоряжений Рабочего и крестьянского правительства за 1923 г. № 1-19. Отдел 1. М., 1924. (243).

55. Устав акционерного общества «Российское общество добровольного воздушного флота») М.: Доброзем, 1923. 34 с.

56. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 19 октября 1930 «Об образовании всесоюзного объединения гражданской авиации // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 212. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 г. Ч. 2. Отдел первый. М., 1931. (309).

57. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 29 октября 1930 г. «О Всесоюзном объединении гражданского воздушного флота» // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 237. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1930 г. Ч. 2. Отдел первый. М., 1931. (309).

58. Постановление ЦИК и СНК от 27 апреля 1932 г. № 36/460 «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР» // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. – 1932 – № 1–49, отдел 1, М.: Советское законодательство, 1932.

59. Постановление Совета народных комиссаров СССР от 28 мая 1932г. № 828. Положение о Главном управлении гражданского воздушного флота при Совете народных комиссаров Союза ССР // Электронная библиотека исторических документов. Фонд «История отечества». С. 258. Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР за 1932 г. № 1-49. Отдел первый. М., Сов. Законодательство, 1932. (307).

60. Постановление ЦИК и СНК СССР от 7 августа 1935 г. Воздушный кодекс Союза ССР // Собрание законов и распоряжений Рабоче-Крестьянского правительства СССР. – 1935 – Отдел 1. – М., 1947 (529). Изд. и тип. Ред.-изд. отд. Аэрофлота, 1948.

61. Закон СССР от 8 декабря 1961 г. «Об утверждении Основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик». // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. Документы с 1934 по 1963 г. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.10.2024).

62. Указ Президиума ВС СССР от 26 декабря 1961. Воздушный кодекс Союза ССР // Ведомости ВС СССР. – 1961. – № 52, ст. 538. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 25.06.2024).

63. Закон РСФСР от 11 июня 1964 г. «Об утверждении Гражданского кодекса РСФСР» // Библиотека нормативно-правовых актов СССР. Документы с 1963 по 1973 г. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.10. 2024).

64. Указ Президиума ВС СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-Х «Об утверждении Воздушного кодекса Союза ССР» // Ведомости ВС СССР. – 1983. – № 52, ст. 384.

### ***1.6. Иные официальные документы***

65. ГОСТ Р 50646-2012 Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги населению. Термины и определения (утв. и введен в действие Приказом Росстандарта от 29 ноября 2012 г. № 1612-ст). – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 02.04.2024).

66. Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», утв. протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 4 июня 2019. – Доступ из Справ. правовой системы «Гарант» (дата обращения: 15.01.2024).

67. Доклад Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека, 2021 г. «Цифровая трансформация и защита прав граждан в цифровом пространстве». – URL: <https://www.consultant.ru/law/hotdocs/72194.html> (дата обращения: 10.01.2024).

68. Доклад Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека, 2025 г. «Цифровая трансформация и защита прав граждан в цифровом пространстве 2.0». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.07.2025).

69. Методические рекомендации по юридико-техническому оформлению законопроектов (редакция 2021 года)» (утв. ГД ФС РФ). – Доступ из Справ. правовой системы «Консультант-Плюс» (дата обращения: 18.10.2024).

70. Концепция Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека от 2022 г. об обеспечении защиты прав и свобод человека и гражданина в цифровом пространстве. – Доступ из Справ. правовой системы «Гарант» (дата обращения: 12.01.2024).

## **II. Научная и специальная литература**

## 2.1. Монографии

71. Алексеев, С.С. Философия права: монография / С.С. Алексеев. – М.: Норма, 1999. – 329 с.
72. Алексеев, С.С. Право – Азбука, Теория, Философия: опыт комплексного исследования: монография / С.С. Алексеев. – М.: Статут, 1999. – 958 с.
73. Алексеев, С.С. Восхождение к праву: поиски и решения: монография / С.С. Алексеев. – М.: Норма, 2002. – 601 с.
74. Ананьева, А.А. Очерк о юридических конструкциях в транспортном праве: монография / А.А. Ананьева. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2014. – 112 с.
75. Ананьева, А.А. Система нормативных юридических конструкций гражданско-правовых договоров оперативного управления транспортной деятельностью: монография / А.А. Ананьева. – Саратов: Наука, 2015. – 400 с.
76. Бажина, М.А. Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности. Проблемы правового регулирования: монография / М.А. Бажина. – М.: Проспект, 2025. – 110 с.
77. Баринов, Н.А. Услуги (социально-правовой аспект): монография / Н.А. Баринов. – Саратов: Стилло, 2001. – 192 с.
78. Белых, В.С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ): монография / В.С. Белых. – М.: Проспект, 2009. – 152 с.
79. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта: монография / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2003. – 485 с.
80. Брагинский, М.И., Витрянский, В.В. Договорное право. Книга 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта: монография / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2006. – 910 с.

81. Братусь, С.Н. Юридическая ответственность и законность: очерк теории: монография / С.Н. Братусь. – М.: Юридическая литература, 1976. – 215с.
82. Вавилин, Е.В. Осуществление прав и исполнение обязанностей по договору аренды транспортных средств: монография / Е.В. Вавилин. – М.: Волтерс Клувер, 2009. – 127 с.
83. Вавилин, Е.В. Транспортное право в условиях цифровой трансформации: монография / Е.В. Вавилин. – М.: Проспект, 2025. – 280 с.
84. Варкало, В. Об ответственности по гражданскому праву: монография. Перевод с польского В.В. Залесского / В. Варкало. – М.: Прогресс, 1978. – 328 с.
85. Васильев, А.А. Трансформация права в цифровую эпоху: монография / А.А. Васильев, Ш. Дариуш, Я. Стоилов [и др.]. – Барнаул: Алтайский университет, 2020. – 432 с.
86. Витрянский, В.В. Договор перевозки: монография / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
87. Гречуха, В.Н. Транспортное право: Правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография / В.Н. Гречуха. – М.: Юстиция, 2020. – 307 с.
88. Грибанов, В.П. Осуществление и защита гражданских прав: монография / В.П. Грибанов. – М.: Статут, 2000. – 410 с.
89. Духно, Н.А. Теория транспортного права: монография / Н.А. Духно, В.М. Корякин. – М.: Юрлитинформ, 2016. – 282 с.
90. Иеринг, Р. Юридическая техника: монография (перевод с нем. Ф.С. Шендорф) / Р. Иеринг. – М.: Статут, 2008. – 229 с.
91. Иоффе, О.С. Обязательственное право: монография / О.С. Иоффе. – М.: Юридическая литература, 1975. – 880 с.
92. Карапетов, А.Г., Савельев, А.И. Пределы свободы определения условий договора в зарубежном и российском праве: монография. Т. 2 / А.Г. Карапетов, А.И. Савельев. – М.: Статут, 2012. – 451 с.
93. Карапетов, А.Г. Экономический анализ права: монография / А.Г. Карапетов. – М.: Статут, 2016. – 528 с.

94. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров: монография / С.Ю. Морозов. – М.: Норма, 2011. – 351 с.
95. Остроумов, Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография / Н.Н. Остроумов. – М.: Статут, 2015. – 394 с.
96. Остроумов, Н.Н. Советское воздушное право: монография / Н.Н. Остроумов. – М.: Воздушный транспорт, 1990. – 291 с.
97. Родионова, О.М. Механизм гражданско-правового регулирования в контексте современного частного права: монография / О.М. Родионова. – М.: Статут, 2013. – 333 с.
98. Ручкина, Г.Ф., Демченко, М.В., Попова, А.В. Теория правового регулирования искусственного интеллекта, роботов и объектов робототехники в Российской Федерации: монография / Г.Ф. Ручкина. – М.: Прометей, 2020. – 294 с.
99. Субочев, В.В. Законные интересы: монография / Под ред. А.В. Малько. – М.: Норма, 2008. – 495 с.

## ***2.2. Учебная и справочная литература***

100. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, в 3-х т. Т. 1 / под ред. Т.Е. Абовой, А.Ю. Кабалкина. – М.: Юрайт, 2009. – 923 с.
101. Алексеев, С.С. Общая теория права. Т. I: учебник / С.С. Алексеев. – М.: Юридическая литература, 1981. – 360 с.
102. Гражданское право. Том II. Полутом 2: учебник / под ред. Е.А. Суханова. 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Бек, 2000. – 544 с.
103. Гражданское право. Том III: учебник / под ред. Е.А. Суханова. 3-е изд., доп. и перераб. – М.: Волтерс Клувер, 2006. – 800 с.
104. Гражданское право. Т. 1: учебник / под ред. С.А. Степанова. – М.: Проспект, 2017. – 702 с.
105. Гражданское право. Том 2: учебник / под ред. Б.М. Гонгало. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Статут, 2018. – 558 с.
106. Гражданское право. Том I: учебник / под ред. Е.А. Суханова. 3-е изд., доп. и перераб. – М.: Статут, 2023. – 622 с.

107. Гражданское право. Том 2. Полутом 2: учебник / под ред. Е.А. Суханова. М.: Бек, 2000. – 544 с.
108. Гражданское право. Том IV: учебник / под ред. Е.А. Суханова. 3-е изд., доп. и перераб. – М.: Статут, 2023. – 606 с.
109. Гречуха, В.Н. Транспортное право: учебное пособие / В.Н. Гречуха. – М.: МГИУ, 2002. – 348 с.
110. Гречуха, В.Н. Транспортное право России: учебник / В.Н. Гречуха. – М.: Юрайт, 2012. – 583 с.
111. Егiazаров, В.А. Транспортное право: учебник / В.А. Егiazаров. 8-е изд., доп. и перераб. – М.: Юстицинформ, 2015. – 732 с.
112. Егоров, Н.Д., Елисеев, И.В., Иванов, А.А. Гражданское право: учебник, часть 1 / под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Проспект, 1996. – 596 с.
113. Ивин, А.А. Логика для юристов: учебное пособие / А.А. Ивин. – М.: Юрайт, 2021. – 289 с.
114. Ковалевская, Н.С. Коммерческое право: учебник / под ред. Попондопуло В.Ф. – СП(б): Госуниверситет, 1997. – 518 с.
115. Красавчиков, О.А. Категории науки гражданского права: избранные труды. Т. 2 / О.А. Красавчиков. – М.: Статут, 2017. – 492 с.
116. Красавчиков, О.А. Советское гражданское право: учебник / О.А. Красавчиков. – М.: Высшая школа, 1985. – 544 с.
117. Краснов, Ю.К. Философия права: учебник / Ю.К. Краснов. – М.: Юстиция, 2017. – 500 с.
118. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй (постатейный). Том 2. / под ред. П.В. Крашенинникова. – М.: Статут, 2011. – 421 с.
119. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации (постатейный) / под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
120. Крашенинников, П.В. Закон и законотворческий процесс: учебное пособие / П.В. Крашенинников. – М.: Статут, 2017. – 158 с.

121. Мейер, Д. И. Русское гражданское право: учебное пособие / Д.И. Мейер. – М.: Статут, 2021. – 844 с.
122. Морозов, С.Ю. Транспортное право: учебное пособие / С.Ю. Морозов. – М.: Волтерс Клувер, 2010. – 310 с.
123. Морозов, С.Ю. Транспортное право: учебник / С.Ю. Морозов. – М.: Юрайт, 2025. – 322 с.
124. Победоносцев, К.П. Курс гражданского права. Т. 3: Договоры и обязательства: учебник / К.П. Победоносцев. – М.: Статут, 2003. – 620 с.
125. Прохоров, А.М. Большой энциклопедический словарь. / А.М. Прохоров. – М.: Советская энциклопедия, СП(б): Фонд «Ленинградская галерея», 1998. – 1434 с.
126. Спири́н, И.В. История развития транспортного права. Автотранспортное право: учебник / И.В. Спири́н. – М.: Академия, 2005. – 304с.
127. Спири́н, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками: учебник / И.В. Спири́н. – М.: Академия, 2014. – 400 с.
128. Степанов, С.А. Гражданское право: учебник. В 2-х томах. Т. 1. / Степанов С.А. – М.: Проспект, 2017. – 702 с.
129. Тарасов, М.А. Транспортное право: учебник / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону: Ростовский университет, 1968. – 236 с.
130. Тархов, В.А. Гражданское право. Общая часть: учебник / В.А. Тархов. – Уфа: Уфимский юридический институт МВД РФ, 1998. – 330 с.
131. Транспортное право. Общая часть: учебник / под ред. Н.А. Духно, А.И. Землина. – М.: Юридический институт МИИТа, 2017. – 259 с.
132. Трубецкой, Е.Н. Энциклопедия права / Е.Н. Трубецкой. – СПб: Юридический институт, 1998. – 183 с.
133. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права. Т. 2 / Г.Ф. Шершеневич. – М.: Статут, 2005. – 460 с.

### ***2.3. Статьи в научных журналах и иных изданиях***

134. Аврамчиков, В.М., Тимохович, А.С., Рожнов, И.П. Цифровая трансформация в авиационной отрасли: возможности и перспективы / В.М. Аврамчиков, А.С. Тимохович, И.П. Рожнов // Вестник Евразийской науки. – 2024. – Том 16, № 3. – С. 1-13.

135. Ананьева, А.А. Договор на оказание операторских услуг по управлению / А.А. Ананьева // Вестник Пермского университета. Юридические науки. – 2017. – № 37. – С. 303-311.

136. Ананьева, А.А. Операторские услуги по управлению перевозками как новый вектор развития смешанного пассажирского сообщения / А.А. Ананьева // Транспортное право. – 2018. – № 2. – С. 3-6.

137. Ананьева, А.А. Роль операторских услуг по управлению перевозками и ответственности за их ненадлежащее выполнение как условие развития смешанного пассажирского сообщения / А.А. Ананьева // Актуальные проблемы российского права. – 2018. – № 11. – С. 81-86.

138. Ананьева, А.А. О некоторых трендах развития транспортного права в эпоху цифровизации / А.А. Ананьева // Материалы I Всероссийской научно-практической конференции «Тенденции развития транспортного законодательства: междисциплинарный аспект». – Саратов: СГЮА. – 2022. – № 1. – С. 13-16.

139. Апостолова, Н.Н. Ответственность за вред, причинённый искусственным интеллектом / Н.Н. Апостолова // Северо-Кавказский юридический вестник. – 2021. – № 1. – С. 112-118.

140. Арзамасов, Ю.Г. Комплексный подход к определению искусственного интеллекта / Ю.Г. Арзамасов // Вестник Воронежского государственного университета. – 2022. – № 3. – С. 242-262.

141. Баланова, М.М. Платформенная экономика как ядро цифровой экономики: обзор научных школ и ранжирования её субъектов / М.М. Баланова // Вестник Самарского государственного экономического университета. – 2021. – № 7 (201). – С. 19-31.

142. Бажина, М.А. К вопросу о разграничении договора аренды транспортного средства и договора фрахтования / М.А. Бажина // Бизнес, менеджмент и право. – 2017. – № 3-4. – С. 49-52.

143. Бажина, М.А. Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок грузов в условиях цифровизации / М.А. Бажина // Юрист. – 2021. – № 11. – С. 44-50.

144. Бажина, М.А. Система понятийного аппарата транспортного права / М.А. Бажина // Транспортное право. – 2022. – № 4. – С. 34-39.

145. Бажина, М.А. Применение смарт-контрактов в транспортно-логистической деятельности: особенности правового регулирования / М.А. Бажина // Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции «Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности». – Уфа. – 2023. – С. 44-49.

146. Белых, В.С. Концепция единого Транспортного кодекса России / В.С. Белых // Бизнес, менеджмент и право. – 2008. – № 1(16). – С. 26-31.

147. Белых В.С. Система транспортного законодательства: о значении и актуальных вопросах развития / В.С. Белых // Право и экономика. – 2020. – № 3 (385). – С. 5-11.

148. Боброва, Н.А., Хачатуров, Р.Л. Сущность юридической ответственности / Н.А. Боброва, Р.Л. Хачатуров // Теория государства и права. – 2020. – № 4 (20). – С. 26-48.

149. Болховитинов, В.Ф. Пути развития летательных аппаратов / В.Ф. Болховитинов // М.: Оборонгиз. – 1962. – С. 15.

150. Бордунов, В.Д., Елисеев, Б.П. О концепции совершенствования российского воздушного кодекса / В.Д. Бордунов, Б.П. Елисеев // Научный вестник МГТУ ГА. – 2009. – № 144. – С. 5-12.

151. Бошно, С.В. Способы и методы правового регулирования / С.В. Бошно // Право и современные государства. – 2014. – № 3. – С. 52-60.

152. Боярская, Ю.Н. Беспилотные воздушные перевозки: проблемы и особенности правового регулирования / Ю.Н. Боярская // Юрист. – 2023. – № 12. – С. 59-62.
153. Вавилин, Е.В. Искусственный интеллект как участник гражданских отношений: трансформация права / Е.В. Вавилин // Вестник Томского государственного университета. Право. – 2021. – № 42. – 136.
154. Вавилин, Е.В. Статус искусственного интеллекта: от объекта к субъекту правовых отношений / Е.В. Вавилин // Вестник Томского государственного университета. Право. – 2022. – № 45. – 149.
155. Вавилин, Е.В. Беспилотные транспортные средства: от терминологии к новым правовым режимам / Е.В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2023. – № 8. – С. 3-21.
156. Вавилин, Е.В. Ответственность за вред, причинённый беспилотным транспортным средством / Е.В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2023. – № 10 (561). – С. 3-12.
157. Вавилин, Е.В. Безопасное использование высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств: правовые гарантии / Е.В. Вавилин // Хозяйство и право. – 2024. – № 1 (564). – С. 3-15.
158. Вайпан, В.А. Правовое регулирование транспортной деятельности / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2012. – № 6. – С. 18-42.
159. Вайпан, В.А. Создание новой правовой среды для цифрового развития транспорта / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2021. – № 9. – С. 6-12.
160. Вайпан, В.А. Цифровое право: истоки, понятие и место в правовой системе / В.А. Вайпан // Право и экономика. – 2024. – № 1. – С. 5-27.
161. Вайпан, В.А. Источники цифрового права / В.А. Вайпан // Вестник арбитражной практики. – 2024. – № 1 (110). – С. 3-29.
162. Василевская, Л.Ю., Рожкова, М.А. Оказание электронных услуг онлайн-классифайдами: проблемы правовой регламентации / Л.Ю. Василевская, М.А. Рожкова // Хозяйство и право. – 2020. – № 11 (526). – С. 41-51.

163. Василевская, Л.Ю. Искусственный интеллект: проблемы гражданско-правовой квалификации / Л.Ю. Василевская // Вестник Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). – 2023. – № 5. – С. 35.

164. Василевская, Л.Ю. Деликтная ответственность за нарушение цифровых прав: проблемы и перспективы развития / Л.Ю. Василевская // Гражданское право. – 2024. – № 2. – С. 2-5.

165. Велиев, А.Е., Машкина, Н.А. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в мире / А.Е. Велиев, Н.А. Машкина // ЦИТИСЭ. – 2020. – № 1 (23). – С. 290-299.

166. Витте, С.Ю. Воспоминания. Мемуары / С.Ю. Витте // Минск: Харвест. – 2017. – С. 415-416.

167. Войниканис, Е.А. Искусственный интеллект и право: вызовы и возможности самообучающихся алгоритмов / Е.А. Войниканис, Е.В. Семёнова, Г.С. Тюляев // Вестник Воронежского государственного университета. – 2018. – № 4. – С. 137-148.

168. Волос, А.А. Генезис учения о принципах гражданского права: от истории к современности / А.А. Волос // Теоретическая и прикладная юриспруденция. – 2022. – № 4 (14). – С. 7-13.

169. Волос, А.А. Гражданско-правовая сущность смарт-контракта / А.А. Волос // Юрист. – 2019. – № 7. – С. 23-28.

170. Воронин, В.Н. Вопросы стратегического правового регулирования внедрения цифровых технологий на транспорте / В.Н. Воронин // Сибирское юридическое обозрение. – 2021. – № 18 (2). – С. 128-137.

171. Гаджиев, Г.А. Может ли робот быть субъектом права (поиск правовых норм для регулирования цифровой экономики)? / Г.А. Гаджиев // Право. – 2018. – № 4. – С. 24-48.

172. Гандилов, Т.М., Филиппова, А.И., Малышева, Н.А. Категории «бронирование», «резервирование», «ожидание» как инструменты регулирования обязательственных отношений / Т.М. Гандилов, А.И. Филиппова, Н.А. Малышева // Государственная служба и кадры. – 2025. – № 2. – С. 125-133.

173. Гаранин, И.И. Вред, убытки и ущерб как гражданско-правовые категории / И.И. Гаранин // Законность и порядок. – 2019. – № 3 (23). – С. 96-100.

174. Гольская, Ю.Н. Формирование цифровой экономики на основе платформенных решений на транспорте / Ю.Н. Гольская // Сборник докладов V Всероссийской научно-практической конференции «Образование – наука – производство». – Чита: Забайкальский институт железнодорожного транспорта. – 2021. – С. 30-34.

175. Горшенёв, В.М. К вопросу о понятии юридической ответственности в советском праве / В.М. Горшенёв // Сборник докладов к конференции по итогам научно-исслед. работы «Вопросы теории советского права». – Новосибирск: Свердловский юридический институт. – 1966. – С. 38-46.

176. Грузинская, Е.И. Использование цифровых технологий как способ совершения преступлений против мира и безопасности человечества / Е.И. Грузинская // Сборник научных трудов I Международной научно-практической конференции «Цифровые технологии и право». В 6 томах. Т. 2. – Казань: Познание. – 2022. – С. 79-84.

177. Дерюгина, Т.В. Правовая природа договора, опосредующего возникновение правоотношений с участием агрегатора / Т.В. Дерюгина // Гражданское право. – 2018. – № 6. – С. 3-6.

178. Евстигнеев, Э.А. Соотношение вины и причинной связи в деликтном праве / Э.А. Евстигнеев // Вестник гражданского права. – 2020. – № 1. – С. 33-59.

179. Егиазаров, В.А. Развитие транспортного законодательства в СССР / В.А. Егиазаров // Проблемы совершенствования советского законодательства. – 1983. – № 25. – С.55-65.

180. Елисеев, Б.П. Становление отечественной гражданской авиации: юридические аспекты / Б.П. Елисеев // Научный вестник МГТУ ГА. – 2023. – Т. 26 № 1. – С. 12.

181. Желтова, Е.Л. Воздухоплавание в России и Франции в 1783-1785 годах: «Пересборка социального» / Е.Л. Желтова // Социология науки и технологий. – 2021. – Т. 12 № 2. – С. 10, 13.

182. Залесский, В.В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией – перевозчиком / В.В. Залесский // Право и экономика. – 2000. – № 9. – С. 15-21.

183. Залоило, М.В. Опережающий характер правотворчества и проблема синхронизации правового регулирования / М.В. Залоило // Журнал российского права. – 2019. – № 9. – С. 20-29.

184. Зарапина, Л.В. О возможности создания транспортного кодекса / Л.В. Зарапина // Право и общество. – 2013. – № 4 (8). – С. 117–122.

185. Зарзар, В.А. Современное состояние воздушных средств как предпосылка развития воздушного права / В.А. Зарзар // Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиационистов СССР и Авиационистов РСФСР «Вопросы воздушного права» / под ред. П.И. Баранова, В.А. Зарзара, Е.А. Коровина. – М.: Авиационисты. – 1927. – С. 26.

186. Землин, А.И. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств / А.И. Землин // Транспортное право. – 2022. – № 4. – С. 13-20.

187. Землин, А.И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств / А.И. Землин // Журнал российского права. – 2022. – № 12. – С. 58-69.

188. Зорькин, В.Д. Право в цифровом мире. Размышление на полях международного юридического форума / В.Д. Зорькин // Российская газета. – 2018. – № 7578 (115).

189. Ипатов, А.М. Предпосылки создания Военного воздушного флота в Российской империи в 1912 году / А.М. Ипатов // Военно-исторический журнал. – 2023. – № 8. – С. 4.

190. Калмыков Ю.Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве / Ю.Х. Калмыков // Советское государство и право. – 1966. – № 5. – С. 116-119.

191. Калпин, А.Г. О необходимости унифицированного правового регулирования отношений на разных видах транспорта / А.Г. Калпин // Право. – 2011. – № 1. – С. 57-64.
192. Карпеев, О.В., Сторожкова, Е.Ч. Компенсация морального вреда потребителям услуг воздушной перевозки (по материалам судебной практики) / О.В. Карпеев, Е.Ч. Сторожкова // Транспортное право. – 2021. – № 4. – С. 20-24.
193. Карпеев, О.В., Мурашова, Д.А. Договор об оказании услуг при бронировании мест при воздушной перевозке пассажира / О.В. Карпеев, Д.А. Мурашова // Юрист. – 2021. – № 7. – С. 50-54.
194. Кирсанов, К.А. Организационные отношения в структуре предмета гражданско-правового регулирования / К.А. Кирсанов // ГлаголЪ правосудия. – 2013. – № 1 (5). – С. 7.
195. Комахина, А.В., Кондратьева, М.Н. Цифровизация: исследование основных терминов / А.В. Комахина, М.Н. Кондратьева // Экономика и управление. – 2022. – № 3 (165). – С. 134-139.
196. Красавчиков, О.А. Гражданские организационно-правовые отношения / О.А. Красавчиков // Советское государство и право. – 1966. – № 10. – С. 50-57.
197. Кузнецова, О.А. Методы научных исследований в цивилистических диссертациях / О.А. Кузнецова // Вестник Пермского университета. – 2014. – № 4. – С. 254 -270.
198. Лаптев, В.А. Понятие искусственного интеллекта и юридическая ответственность за его работу / В.А. Лаптев // Право. – 2019. – № 2. – С. 79-102.
199. Лашков, А.Ю., Лозыченко, Ю.М. Зарождение военного воздухоплавания в России / А.Ю. Лашков, Ю.М. Лозыченко // Военно-исторический журнал. – 2002. – № 8. – С. 40-46.
200. Лукашевич, С.В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики / С.В. Лукашевич // Транспортное право. – 2019. – № 3. – С. 3-5.

201. Матузов, Н.И., Малько, А.В. Правовые режимы: вопросы теории и практики / Н.И. Матузов, А.В. Малько // Правоведение. – 1996. – № 1 (212). – С. 16-29.
202. Микрюков, В., Микрюкова, Г. Договоры пассажирских перевозок / В. Микрюков, Г. Микрюкова // Хозяйство и право. – 2012. – № 2. – С. 13-34.
203. Минбалеев, А.В. Цифровое право как комплексный институт российского права / А.В. Минбалеев // Проблемы права. – 2019. – № 4 (73). – С. 58-64.
204. Мозговая, К.А., Яблочкина, М.В., Фридман, Г.М. Численный анализ влияния точности прогноза пассажирского спроса на эффективность продаж авиабилетов с учётом сверхлимитного бронирования / К.А. Мозговая, М.В. Яблочкина, Г.М. Фридман // Научно-технический вестник Санкт-Петербургского государственного университета информационных технологий, механики и оптики. – 2011. – № 6 (76). – С. 132-137.
205. Молчанов, В.В. Договор воздушной перевозки пассажира и багажа / В.В. Молчанов // Законодательство. – 2006. – № 7. – С. 41-52.
206. Морозов, А.В. Правомерность требований, предъявляемых к оценке оригинальности научных работ / А.В. Морозов // Вопросы современной науки и практики. – 2023. – № 1 (8). – С. 39-42.
207. Муратова, А.Р. Об отдельных аспектах регулирования отношений, возникающих из договора перевозки, гражданским законодательством СССР / А.Р. Муратова // Гражданское право. – 2022. – № 6. – С. 37-41.
208. Муратова, А.Р. К вопросу о понятии перевозочного процесса / А.Р. Муратова // Труды института государства и права РАН. – 2025. – Т. 20 № 4. – С. 137-158.
209. Назаров, М.Ю. Деликтная природа гражданско-правовой ответственности перевозчика груза и пассажиров / М.Ю. Назаров // Материалы международной научно-практической конференции «Наука XXI века: вызовы, становление, развитие». – Петрозаводск: МЦНП «Новая наука». – 2023. – С. 10-15.

210. Нестеров, Е.А., Цветков, В.Я. Цифровая трансформация общества и цифровое право / Е.А. Нестеров, В.Я. Цветков // Транспортное право и безопасность. – 2024. – № 3 (51). – С. 66-74.

211. Нестеров, Е.А., Цветков, В.Я. Объекты транспортного цифрового права / Е.А. Нестеров, В.Я. Цветков // Транспортное право и безопасность. – 2025. – № 4 (56). – С. 47-58.

212. Овчинников, А.И., Фатхи, В.И. Право и цифровая экономика: основные направления взаимодействия / А.И. Овчинников, В.И. Фатхи // Философия права. – 2018. – № 3 (86). – С. 128-134.

213. Патенкова, В.Ю. Развитие и экспансия цифровых платформ в Российской Федерации: правовые аспекты / В.Ю. Патенкова // Право и экономика. – 2024. – № 11. – С. 5-10.

214. Перетерский, И.С. Содержание и система воздушного права / И.С. Перетерский // Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР «Вопросы воздушного права» / под ред. П.И. Баранова, В.А. Зарзара, Е.А. Коровина. – М.: Авиахим. – 1927. – С. 81.

215. Петрухина, Т.Г. Обзор судебной практики по спорам, связанным с воздушной перевозкой пассажиров, багажа и грузов / Т.Г. Петрухина // Право и экономика. – 2007. – № 1. – С. 127-131.

216. Писаревский, Е.Л. Тенденции развития государства и права в условиях цифровой среды / Е.Л. Писаревский // Хозяйство и право. – 2023. – № 12. – С. 56-77.

217. Полякова, Т.А. Развитие информационных технологий и права на информацию в современном цифровом пространстве: риски и юридическое прогнозирование / Т.А. Полякова // Вестник Академии права и управления. – 2019. – № 1 (54). – С. 97-103.

218. Попондопуло, В.Ф. Проблема единства и дифференциации российского права и законодательства / В.Ф. Попондопуло // Российский юридический журнал. – 2011. – № 1 (76). – С. 26-37.

219. Попондопуло, В.Ф. Договор – средство частноправового регулирования / В.Ф. Попондопуло // Известия высших учебных заведений. Правоведение. – 2009. – № 4 (285). – С. 137-151.

220. Проценко, А.Д. К вопросу об определении договорной конструкции перевозки пассажиров и багажа / А.Д. Проценко // Эпомен. – 2021. – № 58. – С. 295-298.

221. Родных, А.А. Тайная подготовка к уничтожению армии Наполеона в двенадцатом году при помощи воздухоплавания: исторический очерк / А.А. Родных // СП(б): Типография Т-ва «Грамотность», 1912. – 63 с.

222. Родных, А.А. Первый полёт воздушного шара / А.А. Родных // М.: В. Секачев, 2024. С. 13-25.

223. Рожкова, М.А. Является ли цифровое право отраслью права и ожидать ли появления Цифрового кодекса? / М.А. Рожкова // Хозяйство и право. – 2020. – № 4. – С. 3-12.

224. Савичев, Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку / Г.П. Савичев // Сборник научных статей преподавателей кафедры гражданского права юридического факультета МГУ: Гражданское право России при переходе к рынку: памяти проф. В.П. Грибанова. М.: Де-Юре. – 1995. – С. 209-228.

225. Санникова, Л.В., Харитонова, Ю.С. К вопросу о методологии науки частного права / Л.В. Санникова, Ю.С. Харитонова // Сборник научных статей: Методологические проблемы цивилистических исследований: Выпуск 2. Том 2. М.: Статут. – 2017. – С. 246-266.

226. Свищев, Г.П. К 150-летию со дня рождения Александра Фёдоровича Можайского / Г.П. Свищев // Учёные записки ЦАГИ. – 1975. – Т. 6 № 1. – С. 142.

227. Ситник, А.А. Роль цифровых платформ в организации финансового рынка / А.А. Ситник // Lex Russica. – 2023. – Том 76, № 7 (200). – С. 121-127.

228. Скучаев, А.А. Проблемные вопросы компенсации морального вреда при перевозке пассажиров / А.А. Скучаев // Сборник научных статей Всероссийской с международным участием междисциплинарной научно-практической конференции: Молодёжь и современная наука. Самара:

национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королёва. – 2022. – С. 125-131.

229. Скучаев, А.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика за нарушение договора перевозки пассажира / А.А. Скучаев // Наукосфера. – 2022. – № 11 (2). – С. 496-50.

230. Скучаев, А.А. Развитие правовой модели регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом / А.А. Скучаев // Юридическая наука. – 2023. – № 2. – С. 73-78.

231. Скучаев, А.А. Новый закон о такси: усиление контроля и ответственности / А.А. Скучаев // Гуманитарный научный вестник. – 2023. – № 4. – С. 11-17.

232. Скучаев, А.А. История развития законодательства о пассажирских перевозках / А.А. Скучаев // Сборник научных статей по материалам LXX международной научно-практической конференции: Актуальные проблемы юриспруденции. Новосибирск: Сибирская академическая книга. – 2023. – С. 30-37.

233. Скучаев, А.А. Овербукинг в авиаперевозках: проблемы и пути их решения / А.А. Скучаев // Актуальные проблемы российского права. – 2023. – № 12 (157) том 18. – С. 84-92.

234. Скучаев, А.А. Цифровая реальность пассажирских перевозок / А.А. Скучаев // Право и экономика. – 2024. – № 5. – С. 25-30.

235. Скучаев, А.А. Модернизация правового регулирования регулярных пассажирских перевозок / А.А. Скучаев // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2024. – № 6. – С. 164-168.

236. Скучаев, А.А. Райдшеринг: проблемы правовой регламентации в России / А.А. Скучаев // Хозяйство и право. – 2024. – № 9. – С. 96-110.

237. Скучаев, А.А. К вопросу о правосубъектности беспилотного транспорта и субъектах ответственности» / А.А. Скучаев // Транспортное право. – 2025. – № 1. С. 12-15.

238. Смыслов, Б.А. Юридическая ответственность субъектов транспортной инфраструктуры, ответственных за транспортную безопасность / Б.А. Смыслов //

Материалы Всероссийской конференции «Преступность, национальная безопасность, бизнес» (сборник статей). – М.: Российская криминологическая ассоциация. – 2012. – С. 80-87.

239. Солдатова, В.И. Защита персональных данных в условиях применения цифровых технологий / В.И. Солдатова // Lex Russica (Русский закон). – 2020. – № 2 (159). – С. 33-43.

240. Стрельникова, И.А. Проблемы правового регулирования транспортной деятельности / И.А. Стрельникова // Современное право. – 2012. – № 1. – С. 96-103.

241. Тарасенко, Ю.А. Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира / Ю.А. Тарасенко // Транспортное право и безопасность. – 2021. – № 1 (37). – С. 105-112.

242. Тихомиров Ю.А. Методология анализа и оценки рисков в законодательной деятельности / Ю.А. Тихомиров // Юридическая техника. – 2015. – № 9. – С. 46-51.

243. Тихомиров, Ю.А. [и др.]. Право и цифровая информация / Ю.А. Тихомиров // Право. – 2021. – № 2. – С. 4-22.

244. Тощенко, В.В. К вопросу о системе договоров перевозок пассажиров и багажа легковыми такси / В.В. Тощенко // Транспортное право. – 2023. – № 2. – С. 16-19.

245. Тужилова – Орданская, Е.М., Муратова, А.Р. Договор перевозки пассажира как правовое средство удовлетворения имущественных потребностей граждан в свете доктрины Н.А. Баринова об имущественных потребностях и правовых средствах их обеспечения / Е.М. Тужилова-Орданская, А.Р. Муратова // Власть закона. – 2015. – № 1. – С. 76-81.

246. Тужилова – Орданская, Е.М., Муратова, А.Р. Материальные и процессуальные аспекты защиты прав участников транспортных обязательств / Е.М. Тужилова-Орданская, А.Р. Муратова // Вестник гражданского процесса. – 2021. – № 2. – С. 175-187.

247. Тужилова-Орданская, Е.М. Транспортные правоотношения / Е.М. Тужилова-Орданская // Транспортное право. – 2022. – № 4. – С. 30-33.

248. Тужилова – Орданская, Е.М. К проблеме формирования системы транспортного законодательства / Е.М. Тужилова-Орданская // Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции « Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности». – Уфа: Научно-исследовательский институт проблем правового государства. – 2023. – С. 194-198.

249. Фёдоров, Д.В. Безвиновная ответственность за причинение вреда при эксплуатации высокоавтоматизированного и полностью автоматизированного транспортного средства как источника повышенной опасности / Д.В. Фёдоров // Вестник гражданского права. – 2020. – № 6. – С. 191-211.

250. Фомичёва, Н.В. Ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира / Н.В. Фомичёва // Материалы Международной научно-практической конференции «Современная юридическая наука и правоприменение (сборник тезисов докладов). – Саратов: ГОУ ВПО «Саратовская государственная академия права». – 2011. – С. 242-243.

251. Цуканова, Е.Ю., Скопенко, О.Р. Правовые аспекты ответственности за причинение вреда роботом с искусственным интеллектом / Е.Ю. Цуканова, О.Р. Скопенко // Вопросы российского и международного права. – 2018. Том 8. – № 4А – С. 42-48.

#### ***2.4. Диссертации и авторефераты диссертаций***

252. Адиятулина, Л.И. Воздушная чартерная перевозка пассажира и багажа: гражданско-правовое исследование: дис. ... канд. юрид. наук / Л.И. Адиятулина. – Казань, 2021. – 202 с.

253. Ананьева, А.А. Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками: дис. ... д-ра юрид. наук / А.А. Ананьева. – М., 2020. – 424 с.

254. Бажина, М.А. Понятийный аппарат транспортного права Российской Федерации: дис. ... д-ра юрид. наук / М.А. Бажина. – Екатеринбург, 2022. – 401 с.

255. Дудченко, А.В. Гражданско-правовая ответственность по договорам перевозки груза и пассажира: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.В. Дудченко. – М., 2016. – 27 с.

256. Кузьмин, И.А. Теоретические проблемы понимания и реализации юридической ответственности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / И.А. Кузьмин. – СПб, 2012. – 17 с.

257. Махиборода, М.Н. Гражданско-правовая ответственность в обязательствах по перевозке: дис. ... д-ра юрид. наук / М.Н. Махиборода. – М., 2023. 412 с.

258. Морозов, С.Ю. Система транспортных организационных договоров: дис. ... д-ра юрид. наук / С.Ю. Морозов. – М., 2011. – 501 с.

259. Ремишевский, П.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / П.В. Ремишевский. – М., 2007. – 29 с.

260. Рубцова, Н.В. Механизм правового регулирования предпринимательской деятельности: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук / Н.В. Рубцова. – Екатеринбург, 2023 г. – 54 с.

261. Саяпин, С.П. Гражданско-правовое регулирование инвестиционных отношений с использованием цифровых платформ: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / С.П. Саяпин. – М., 2024. – 18 с.

262. Скребнева, Н.А. Юридическая ответственность в публичном и частном праве (вопросы теории и практики): дис. ... канд. юрид. наук / Н.А. Скребнева. – М., 2018. – 189 с.

263. Соловых, С. Ж. Процессуально-правовой механизм обеспечения прав сторон в арбитражном суде первой инстанции: дис. ... д-ра юрид. наук / С.Ж. Соловых. – Саратов, 2019. – 481 с.

264. Старцева, А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А.А. Старцева. – Саратов, 2009. – 26 с.

265. Тощенко, В.В. Система договоров перевозок такси автомобильным транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В.В. Тощенко. – Ульяновск, 2024. – 33 с.

266. Федотова, Д.С. Договорное регулирование совместной деятельности исполнителей транспортных услуг по перевозке пассажиров и багажа: дис. ... канд. юрид. наук / Д.С. Федотова. – Ульяновск, 2020. – 215 с.

267. Хаснутдинов, А.И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук / А.И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1995. – 317 с.

268. Штыков, В.П. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору перевозки: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В.П. Штыков. – СПб., 2015. – 17 с.

### **III. Материалы правоприменительной практики**

269. Определение Конституционного Суда РФ от 16 октября 2001 г. № 252-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Щигорца Владимира Ивановича на нарушение его конституционных прав частью первой статьи 151 Гражданского кодекса Российской Федерации». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.02.2024).

270. Определение Конституционного Суда РФ от 2 февраля 2006 г. № 17-О «Об отказе в принятии к рассмотрению запроса Законодательного Собрания Вологодской области о проверке конституционности отдельных положений статей 40, 98, 99 и 102 Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Вестник Конституционного Суда РФ. – 2006. – № 3.

271. Определение Конституционного Суда РФ от 17 июля 2014 г. № 1664-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Мельникова Дениса Александровича на нарушение его конституционных прав статьёй 108 Воздушного кодекса Российской Федерации». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.02.2025).

272. Определение Конституционного Суда от 28 сентября 2021 г. № 1863-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гр. Иоч Е.В. на нарушение её конституционных прав статьёй 1212 ГК РФ, а также статьями 29, 30 и 403 ГПК РФ». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.02.2024).

273. Определение Конституционного Суда от 9 июля 2024 г. № 1761-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гр. Балудиной Л.Э. на нарушение её конституционных прав п. 2 ст. 108 ВЗК РФ, а также п. 227 Федеральных авиационных правил». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.02.2025).

274. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 08.11.2024).

275. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 ноября 2016 г. № 54 «О некоторых вопросах применения общих положений Гражданского кодекса Российской Федерации об обязательствах и их исполнении». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 08.01.2024).

276. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 26 июня 2018 г. № 26 «О некоторых вопросах применения законодательства о договоре перевозки автомобильным транспортом грузов, пассажиров и багажа и о договоре транспортной экспедиции». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения 15.11.2024).

277. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2022 г. № 33 «О практике применения судами норм о компенсации морального вреда. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 30.03.2024).

278. Постановление Верховного Суда РФ от 24 октября 2016 г. № 303-АД16-10144 по делу № А37-1433/2015. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.10.2024).

279. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 18 апреля 2002 г. № 44-Г02-10. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.01.2025).

280. Определение Судебной коллегии по гражданским делам Верховного Суда РФ от 14 июля 2020 г. № 49-КГ20-7-К6. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.10.2024).

281. Апелляционное определение Верховного Суда РФ от 20 ноября 2018 г. № АПЛ18-475. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 26.09.2024).

282. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 6 октября 2005 г. № 30 «О некоторых вопросах практики применения Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 07.11.2024).

283. Постановление Пленума Высшего Арбитражного Суда РФ от 14 марта 2014 г. № 16 «О свободе договора и ее пределах» // Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ. - 2014. - № 5.

284. Определение Высшего Арбитражного Суда РФ от 29 декабря 2010 г. № ВАС-17823/10 «Об отказе в передаче дела в Президиум Высшего Арбитражного Суда РФ». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.01.2025).

285. Определение Восьмого кассационного суда общей юрисдикции от 28 мая 2021 г. № 88-7899/2021. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.10.2024).

286. Определение Первого кассационного суда общей юрисдикции от 17 января 2024 г. № 88-310/2024. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 23.02.2025).

287. Федеральный Арбитражный суд Уральского округа «Рекомендации Научно-консультативного совета, постановления Президиума, обзоры судебной практики и итоговые справки по вопросам, возникающим из гражданских и иных правоотношений» от (2008 - 2013)». Том 1 (с изм. от 20 сентября 2019) // Екатеринбург: ООО «Типография «Коллаж», 2013. 284 с.

288. Решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа - Югры от 29 января 2020 г. по делу № А75-20435/2019. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 11.03.2024).

289. Постановление Президиума Арбитражного суда Дальневосточного округа от 13 марта 2020 г. № 4 «Обзор судебной практики по рассмотрению споров, вытекающих из договоров перевозки». – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 17.09 2024).

290. Постановление Арбитражного суда Московского округа от 19 декабря 2024 г. № ФО5-11014/2022 по делу № А40-159799/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 25.04.2025).

291. Апелляционное определение СК по гражданским делам Верховного Суда Республики Татарстан от 14 мая 2015 г. по делу № 33/6809/2015. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 23.11.2024).

292. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 26 февраля 2020 г. № 08АП-18034/2019 по делу № А75-17187/2019. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 11.03.2025).

293. Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 октября 2020 г. № 14АП-7297/2020 по делу № А05-1819/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.01.2025).

294. Постановление Четырнадцатого арбитражного апелляционного суда от 27 октября 2020 г. № 14АП-7297/2020 по делу № А05-1819/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 27.01.2025).

295. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 декабря 2021 г. № 17АП-15292/2021-ГК по делу № Ф60-33410/2021. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.01.2025).

296. Постановление Семнадцатого арбитражного апелляционного суда от 24 декабря 2021 г. № 17АП-15905/2021-АК по делу № А50-12349/2021. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.01.2025).

297. Апелляционное решение 9-го Арбитражного суда от 24 февраля 2022 года по делу № А40-178142/21-33-1311. – Доступ из Справ.-правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 12.01.2025).

298. Апелляционное определение Московского городского суда от 4 марта 2020 г. по делу № 33-9437/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 06.10.2024).

299. Апелляционное определение Свердловского областного суда от 2 октября 2020 г. по делу № 33-13328/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 04.10.2024).

300. Решение Московского районного суда Санкт-Петербурга от 21 ноября 2017 г. по делу № 2-6291/2017. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 04.02.2024).

301. Решение Замоскворецкого районного суда г. Москвы от 20 июня 2018 г. по делу № 2-2365/2018. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 26.09.2024).

302. Решение Ухтинского городского суда Республики Коми от 21 июня 2018 г. по делу № 11-107/2018. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 13.05.2024).

303. Решение Пресненского районного суда г. Москвы от 23 сентября 2019 по делу № 2-5419/2019. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 30.12.2024).

304. Решение Кировского районного суда г. Санкт-Петербурга от 26 февраля 2020 г. по делу № 2-693/2020. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 18.03.2024).

305. Решение Тверского районного суда г. Москвы от 9 августа 2022 г. по делу № 2-4010/2022. – Доступ из Справ. правовой системы «КонсультантПлюс» (дата обращения: 10.05.2024).

#### **IV. Электронные ресурсы**

306. Указ Александра II от 15 июня 1865 г. «Об учреждении Министерства путей сообщения Российской империи». – URL: <http://history.mintrans.ru/archives.html> (дата обращения: 15.04.2025).

307. Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. 1900. - URL: <http://civil.consultant.ru/reprint/books/211/210.html#img211> (дата обращения: 30.04.2025).

308. Правовое регулирование овербукинга в США. - code of Federal Regulations. Title 14 § 250.5. – URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-II/subchapter-A/part-250/section-250.5> (дата обращения: 05.04.2024).

309. Иванов А. Есть ли цифровое право как отрасль? // [https://zakon.ru/blog/2022/8/18/est\\_li\\_cifrovoe\\_pravo\\_kak\\_otrasl](https://zakon.ru/blog/2022/8/18/est_li_cifrovoe_pravo_kak_otrasl) (дата обращения 03.03.2024).

310. Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «Об итогах работы в 2022 г., основных задачах на 2023 г. и среднесрочную перспективу» от 10 марта 2023 г. // Официальный сайт Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации. – URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/8/d/f/9/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf?ysclid=lhru9v3r9747169077/> (дата обращения: 30.04.2024).

311. Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «О результатах деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации за 2023 год, целях и задачах на 2024 год и плановый период до 2026 года» от 20 марта 2024 г. С. 2. – URL: <https://favt.gov.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially?id=13433> (дата обращения: 30.10.2024).

312. Доклад Федерального агентства воздушного транспорта «О результатах деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации за 2024 год, целях и задачах на 2025 год» на заседании коллегии Росавиации от 14 марта 2025 г. – URL: <https://favt.gov.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially?id=13433> (дата обращения: 05.04.2025).

313. Козырев, А.О. Доклад в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации «О создании нормативно-правовой базы для цифровой экономики». – URL: <https://digital.gov/ru/events/37679> (дата обращения 24.01.2024).

314. Транспорт России. Информационно-статистический бюллетень. 2024 г. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/7/14303> (дата обращения 25.04.2025).

315. Матвиенко, В.И. Отчёт министра транспорта РФ в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 27 марта 2025 г. – URL: <https://www.interfax.ru/russia/1016886> (дата обращения 13.07.2025).

**ПРИЛОЖЕНИЕ***Предлагаемые изменения в законодательство:*

- *Изменения в часть вторую Гражданского кодекса Российской Федерации:*
  1. дополнить п. 1 ст. 795 ГК РФ (в целях повышения ответственности перевозчика за задержку отправления транспортного средства по его вине) положением следующего содержания:

после слов «здоровью пассажиров» дополнить:  
«в случае, если перевозчик докажет, что неисправность возникла не по его вине»;
  2. дополнить п. 2 ст. 795 ГК РФ (в целях защиты прав пассажиров, вынужденных отказаться от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства) следующим содержанием:

«и возложить на перевозчика обязанность по уплате штрафа в размере и при условиях, определённых в п. 1 данной статьи».
- *Изменения в «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 № 60-ФЗ:*
  1. исключить из ст. 118 ВК РФ пункт № 3 (в целях устранения противоречия положения пункта 3 статьи 118 ВК РФ положению, содержащемуся в статье 796 ГК РФ);
  2. дополнить ст. 120 ВК (в целях повышения ответственности перевозчика за задержку отправления воздушного судна по его вине) положением следующего содержания: после слов «пассажиров воздушного судна» указать «в случае, если перевозчик докажет, что неисправность возникла не по его вине»;
  3. дополнить статьёй 120.1 ВК РФ (в целях повышения ответственности перевозчика за отказ пассажиру в посадке на рейс и дату, указанные в билете) следующего содержания:

«Статья 120.1 Ответственность перевозчика за отказ пассажиру в посадке на рейс

За отказ пассажиру в посадке на рейс и дату, указанные в билете, по причинам, не зависящим от пассажира, в результате замены воздушного судна на судно меньшей вместимости, превышения полётной массы, технического сбоя программного обеспечения при заключении договора перевозки пассажира перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере стоимости перевозки, но не менее одного прожиточного минимума, вне зависимости от того, отказался ли пассажир вынужденно от полёта или воспользовался другим авиарейсом.

Перевозчик освобождается от ответственности, если докажет, что отказ в посадке на рейс произошёл вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело»;

4. дополнить п. 1 ст. 103 ВК РФ (в целях правовой регламентации сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«Перевозчик вправе осуществлять сверхлимитное бронирование и сверхлимитную продажу перевозок при условии предварительного уведомления пассажиров. Размер компенсационных выплат, условия и порядок изменения условий договора в части отказа в предоставлении места на воздушном судне пассажиру, заключившему договор перевозки, устанавливается Федеральными авиационными правилами воздушных перевозок «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утверждёнными приказом Министерства транспорта Российской Федерации»;

5. дополнить статьёй 107. 3 ВК РФ (в целях правомерного использования перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующего содержания:

«Статья 107.3. Право перевозчика на изменение условий договора воздушной перевозки пассажира при применении механизма сверхлимитной продажи перевозок

Перевозчику предоставляется право в одностороннем порядке изменить условия договора воздушной перевозки пассажира при использовании им механизма сверхлимитной продажи перевозок пассажиров при условии

применения мер компенсационного характера, определённых федеральными авиационными правилами воздушных перевозок «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утверждёнными приказом Министерства транспорта Российской Федерации»;

6. дополнить п. 1.2 ст. 103 ВК РФ (в целях защиты прав пассажиров при использовании перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«При расторжении договора воздушной перевозки пассажира по инициативе пассажира в результате применения перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок пассажиру возвращается полная стоимость перевозки, а также предоставляется компенсация, размер которой устанавливается Федеральными авиационными правилами воздушных перевозок «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утверждёнными приказом Министерства транспорта Российской Федерации»;

7. дополнить п. 2 статьи 108 ВК РФ (в целях предоставления пассажиру дополнительных прав в связи с тем, что он оказался в трудном положении), после слов «совместно следующих с ним на воздушном судне» словосочетанием «или нуждающихся в уходе».

• *В Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 (ред. от 25.12.2024) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»:*

1. дополнить п. 15 Федеральных авиационных правил (в целях своевременного информирования пассажиров об использовании перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«о существовании механизма сверхлимитной продажи перевозок и существующих компенсационных мерах в случае отказа пассажиру в посадке на данный рейс»;

2. дополнить п. 18.1 Федеральных авиационных правил (в целях защиты прав пассажиров при использовании перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«В случае продажи сверхлимитного количества перевозок на рейс пассажирам, оплатившим стоимость перевозки и которым отказано в посадке на данный рейс, авиакомпания обязана предоставить один из следующих видов компенсаций по выбору пассажира:

при согласии пассажира на ближайший альтернативный рейс бонусные баллы для заключения в последующем в течение года договора перевозки со скидкой в 100 % либо компенсационная денежная выплата в размере стоимости перевозки, но не менее одного прожиточного минимума;

в случае сверхлимитной продажи перевозок при расторжении договора перевозки по согласию пассажира ему возвращается полная стоимость перевозки и компенсационная денежная выплата в размере стоимости перевозки, но не менее половины прожиточного минимума»;

3. дополнить п. 18.2 Федеральных авиационных правил (в целях защиты прав пассажиров, установления баланса между интересами перевозчика и пассажиров, снижения правовой неопределённости при использовании перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«Установить следующий алгоритм определения оплативших стоимость перевозки пассажиров, которым может быть отказано в посадке на авиарейс по причине применения перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок:

пассажиры, добровольно отказавшиеся от полёта данным рейсом с получением компенсации;

пассажиры, которые при заключении договора или бронировании были уведомлены о попадании в зону риска сверхлимитной продажи перевозок (заключающие договор в последнюю очередь, в билетах которых не указано конкретное место в салоне воздушного судна);

пассажиры, опаздывающие на регистрацию на авиарейс;

при использовании механизма сверхлимитной продажи перевозок при отсутствии оснований отказа в посадке пассажиров на авиарейс, указанных в абзацах 2-4 п. 18.2, перевозчик вправе изменить условия договора перевозки пассажира в части отказа в посадке на данный рейс в отношении любого пассажира за исключением лиц, указанных в п. 18.3, при немедленном применении компенсационных мер»;

4. дополнить п. 18.3 Федеральных авиационных правил (в целях защиты прав определённых категорий пассажиров при использовании перевозчиком механизма сверхлимитной продажи перевозок) следующим содержанием:

«Применение правил механизма сверхлимитной продажи перевозок не допускается в отношении следующих лиц: инвалидов, лиц с ограниченными возможностями, лиц, нуждающихся в сопровождении, пассажиров с несовершеннолетними детьми и беременных женщин, пассажиров стыковочных рейсов, отдельных членов семьи при условии осуществления полёта семьёй»;

5. дополнить абзац 8 пункта 227 Федеральных авиационных правил (в целях предоставления пассажиру дополнительных прав в связи с тем, что он оказался в трудном положении) после слов «совместно следующих с ним на воздушном судне» словосочетанием «или нуждающихся в уходе»;

6. дополнить абзац 1 пункта 231 Федеральных авиационных правил (в целях исключения различного толкования смысла) следующим уточнением:

«Возврат провозной платы производится уполномоченным агентом по месту оплаты перевозки в случае, если это предусмотрено договором уполномоченного агента с перевозчиком»;

7. изложить абзац 3 в пункте 133 Федеральных авиационных правил (в целях защиты прав пассажиров и соблюдения перевозчиком эксплуатационных норм) в следующей редакции:

«Норма бесплатного провоза ручной клади, установленная перевозчиком, не может быть менее 5 килограммов по весу и менее 55x40x20 сантиметров по габаритам на одного пассажира, за исключением случаев, когда определённые

производителем технические характеристики воздушного судна не позволяют осуществить провоз ручной клади указанных габаритов».