

«УТВЕРЖДАЮ»

Ректор федерального государственного
бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Ульяновский государственный
университет»

доктор физико-математических наук,
профессор



Б.М. Костишко

2026 г.

ОТЗЫВ ВЕДУЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

**федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Ульяновский государственный университет»**

**на диссертацию «Частноправовое регулирование отношений по перевозке
пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-
цифровыми технологиями», выполненную Скучаевым Андреем
Анатольевичем и представленную на соискание ученой степени кандидата
юридических наук по специальности 5.1.3. – Частно-правовые
(цивилистические) науки.**

Актуальность темы диссертационного исследования, по нашему мнению, не вызывает сомнений и предопределяется рядом обстоятельств, которые диссертант обосновывает в введении к работе (с. 3-5), и в автореферате (с. 3-5). Рассматривается социально-экономический аспект: в условиях стремительной цифровизации общества и роста мобильности населения вопросы защиты прав пассажиров приобретают особое значение. Электронные сервисы бронирования, заключения договоров перевозки, регистрации на рейс и получения сопутствующих услуг стали неотъемлемой частью повседневной жизни миллионов граждан. Однако внедрение цифровизации порождает и новые риски: утрата персональных данных, ошибки в автоматизированных системах, сложности с возвратом средств при отмене рейсов, а также вопросы ответственности перевозчика и третьих лиц за качество цифровых услуг. Необходимо обеспечение

баланса интересов между потребителями и бизнесом, а также повышение уровня доверия к цифровым платформам. В этом контексте исследование направлено на выработку правовых механизмов, гарантирующих защиту прав пассажиров, прозрачность и доступность электронных сервисов, что отвечает современным социальным запросам.

С доктринальной точки зрения тема находится на стыке транспортного, гражданского, информационного права и права цифровой экономики. Традиционные подходы к регулированию перевозки пассажиров не всегда учитывают специфику цифровых технологий: смарт-контрактов, интерлайн-соглашений, электронных билетов, автоматизированных систем управления перевозками. Не исследованы возникающие в процессе организации авиаперевозок пассажиров частноправовые отношения и вопросы регламентации использования цифровых платформ. Необходимо развитие доктрины, способной интегрировать новые технологические реалии в правовую систему. Исследование способствует формированию новых теоретических конструкций, уточнению понятийного аппарата и развитию научных представлений о частноправовом регулировании в условиях цифровизации. Диссертант справедливо отмечает, что «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» (с. 5 диссертации).

Правотворческая актуальность не вызывает сомнений. Существуют пробелы и коллизии между нормами Гражданского кодекса, Воздушного кодекса, законодательства о защите прав потребителей и законодательства об информации. На практике судебные органы сталкиваются с трудностями при разрешении споров, связанных с электронными перевозками. Исследование способствует систематизации судебной практики и выработке алгоритмов разрешения споров с учётом специфики цифровых технологий. Это позволяет повысить эффективность защиты прав участников отношений и снизить нагрузку на судебную систему.

Таким образом, тема исследования обладает комплексной актуальностью: она отвечает социальным запросам на защиту прав граждан в цифровой среде, способствует развитию юридической доктрины, формирует основу для совершенствования законодательства и обеспечивает практические инструменты для правоприменения. Реализация результатов исследования позволит повысить качество правового регулирования воздушных перевозок, опосредованных электронно-цифровыми технологиями, и укрепить доверие к современным транспортным сервисам.

Научная новизна диссертационного исследования определяется разработкой комплексного научного подхода к теоретическим основам частноправового регулирования общественных отношений, возникающих между субъектами воздушной перевозки пассажиров. Особенностью подхода является учёт активного внедрения электронно-цифровых технологий в авиационную отрасль.

В работе сформулировано авторское видение организации договорных отношений по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных цифровыми технологиями, и предложена их систематизация. Проведён анализ влияния цифровизации на организацию пассажирских перевозок, выявлены особенности ответственности авиаперевозчика перед пассажиром и разработаны конкретные предложения по совершенствованию действующего законодательства в этой сфере (с. 216-221 диссертации).

В результате исследования автором представлена концепция правового регулирования, допускающая сверхлимитное заключение договоров воздушной перевозки пассажиров, а также разработан алгоритм взаимодействия между пассажирами и перевозчиком при реализации данной концепции (с. 131-136 диссертации).

Диссертантом определена правовая природа договора воздушной перевозки пассажира и каждого из договоров, возникающих между участниками правоотношений в этой области (с. 86-90 диссертации). Предложена классификация оснований юридической ответственности субъектов перевозки с

учётом перспектив внедрения беспилотных летательных аппаратов (с. 150-152 диссертации).

В научный оборот введены новые понятия: «цифровые основания гражданско-правовой ответственности», «предметная специализация технологических инноваций» и «технологическая нейтральность», сформулированы предложения по совершенствованию российского законодательства, касающегося перевозок пассажиров воздушным транспортом. Автор не просто провёл комплексное теоретико-эмпирическое исследование проблем института, но и получил оригинальные результаты, которые представлены в конкретных теоретических и практических выводах, а также предложениях, основные из которых сформулированы как положения, выносимые на защиту (с. 11-18 диссертации, с. 11-18 автореферата).

Автору удалось достичь поставленной цели диссертации, которая в полной мере коррелируется с задачами исследования, перечисленными в диссертации (с.8). В результате исследования была сформирована целостная система теоретических знаний, раскрывающая особенности частноправового регулирования общественных отношений в сфере оказания услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями.

Использованные методы решения поставленных вопросов (с. 10 диссертации) свидетельствуют о высоком теоретическом и практическом уровне подготовки соискателя и его способности к самостоятельному научному поиску.

Оценка структуры и логики изложения. Структура работы включает введение, две главы, состоящие из шести параграфов, заключение, список используемых источников и приложение. Логика изложения выстроена последовательно: от постановки проблемы и обоснования её актуальности во введении к теоретическому и эмпирическому анализу в первой и второй главах. Каждый параграф логически вытекает из предыдущего, что обеспечивает целостность восприятия материала. Взаимосвязь между этапами исследования прослеживается на протяжении всей работы: выводы по главам служат фундаментом для заключительных положений.

Системное представление материала позволило не только достичь цели работы и решить поставленные задачи, но и продемонстрировать внутреннюю непротиворечивость авторской позиции. Проведённый анализ структуры диссертации подтверждает её логичность, системность и последовательность, что усиливает убедительность сформулированных выводов. Стиль изложения – научный, точный и лаконичный, понятный для читателя.

Диссертационное исследование А.А. Скучаева отличается высокой степенью обоснованности позиции автора. В ходе работы он провёл серьёзное научно-исследовательское изыскание, изучив 315 источников, в том числе судебные акты разных инстанций. Особое внимание уделено анализу нормативных правовых актов Российской Федерации (см. с. 181-185 диссертации) и анализу научной специальной литературы (198 источников, см. с. 190-209 диссертации).

К достоинствам диссертации следует отнести, в частности, следующие научные результаты, обладающие достоверностью и новизной:

1. Автором определены общие закономерности влияния техники и технологий на правовое регулирование (положение № 1; с. 11-12; с. 42-44 диссертации) – это вклад в развитие теории права и транспортного законодательства. Представленный анализ охватывает ключевые элементы договорной конструкции: предмет, субъектный состав, содержание, порядок заключения и исполнения, ответственность. Такой системный взгляд позволяет увидеть трансформацию договора воздушной перевозки как целостного явления. Выявленные закономерности могут быть использованы для совершенствования законодательства, разработки новых стандартов и рекомендаций для авиакомпаний. Положение не только фиксирует текущие изменения, но и указывает на дальнейшие направления развития (например, переход к цифровому формату, внедрение SaaS-решений). В положении отражены современные тенденции цифровизации и технологического развития в сфере воздушных перевозок, что особенно важно в условиях стремительного внедрения новых технологий.

2. Выделенные диссертантом группы частноправовых отношений, возникающие при организации и осуществлении пассажирских авиаперевозок с использованием цифровых технологий (положение № 3: с. 13; с. 72-73; с. 87; с. 96 диссертации), повышают научную и практическую ценность исследования. Предложенная классификация охватывает все ключевые аспекты взаимодействия участников рынка: от инфраструктурных соглашений (интерлайн, отношения с аэропортами (с.79-83 диссертации)) до непосредственного оказания услуги перевозки и оформления договорных обязательств. Такой подход позволяет системно рассмотреть весь цикл авиаперевозки, выявить специфику каждого этапа и определить правовые механизмы их регулирования.

Выделение отдельной группы правоотношений, связанных с цифровыми платформами, агрегаторами и электронными сервисами, отражает современные тенденции развития рынка (с. 13-14 автореферата). Это позволяет учесть новые формы взаимодействия между перевозчиками, агентами и пассажирами; определить правовой статус цифровых посредников; выявить особенности заключения и исполнения договоров в электронной среде.

Положение вносит вклад в развитие теории транспортного и гражданского права, поскольку впервые (или в числе первых) системно классифицирует частноправовые отношения в сфере воздушных перевозок с учётом цифровых технологий; раскрывает специфику многосторонних связей, возникающих при использовании интерлайн-соглашений и цифровых платформ. Предложенная классификация не только структурирует сложный массив отношений в сфере воздушных перевозок, но и создаёт теоретическую базу для дальнейшего развития правового регулирования в условиях цифровой экономики.

3. Безусловной пользой обладает предлагаемая А.А. Скучаевым чёткая и структурированная классификация моделей заключения договора воздушной перевозки пассажира через цифровые платформы (с. 100-102 диссертации). Каждая из выделенных четырёх основных моделей отражает специфику взаимодействия субъектов, что позволяет глубже понять природу возникающих правоотношений (положение № 4, с. 13-15 диссертации). Анализ особенностей организационной

структуры взаимоотношений между субъектами воздушных перевозок позволяет выявить, как именно структура влияет на правовой режим заключения договора, что важно для правоприменительной практики. Каждая модель характеризуется по степени вовлечённости сторон и характеру правоотношений – от чисто информационных до прямых договорных и трёхсторонних. Такой подход способствует более точному определению прав и обязанностей участников процесса. Выделение моделей имеет прикладное значение для всех участников рынка: пассажиров, авиакомпаний, агрегаторов, агентов и операторов платформ. Это позволяет оптимизировать процессы заключения договоров, повысить прозрачность и защищённость прав потребителей.

Данное положение вносит вклад в развитие теории гражданского и транспортного права, предлагая новый взгляд на структуру и содержание правоотношений в условиях цифровизации рынка пассажирских перевозок.

4. Рассмотрение диссертантом договора перевозки пассажира воздушным транспортом как единого правового механизма (положение № 6, с. 15-16; с. 111-116; 126-127 диссертации) обладает рядом существенных достоинств:

– комплексный охват всех этапов перевозки – подход позволяет анализировать не только сам договор, но и все сопутствующие стадии: преддоговорные отношения, заключение договора, предполётную подготовку и непосредственное исполнение. Это обеспечивает системное понимание процесса и выявление правовых пробелов на каждом этапе;

– учёт сложной структуры договорных связей – выделение различных субъектов на каждой стадии (агрегаторы, агенты, перевозчики, операторы платформ, разработчики ПО и др.) позволяет точно определить круг лиц, участвующих в организации перевозки, и их правовые роли;

– адаптация к современным технологиям – включение в схему операторов цифровых платформ, разработчиков программного обеспечения и диспетчеров высокоавтоматизированных транспортных средств отражает реалии цифровизации отрасли и позволяет учитывать специфику новых технологических решений;

– повышение правовой защищённости пассажиров – чёткое определение стадий и участников процесса позволяет более эффективно регулировать отношения, защищать права пассажиров и распределять ответственность между всеми субъектами.

Таким образом, данный подход обеспечивает системность, современность и практическую применимость правового регулирования воздушных перевозок пассажиров.

5. Предложенная А.А. Скучаевым концепция введения законодательной регламентации сверхлимитного заключения договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом носит дискуссионный характер (положение № 8; с. 17-18; с.123; с. 131-136 диссертации). Несмотря на наличие негативного отношения ряда ученых к данной проблеме, следует отметить следующее. При легализации сверхлимитного заключения договоров перевозки пассажиров (овербукинга) появится правовая определённость: устраняется правовой вакуум, обеспечивая ясность и предсказуемость для обеих сторон договора. Относительно защиты прав пассажиров – предложенный механизм гарантирует пассажиру чёткий алгоритм действий и компенсацию в случае отказа в посадке, что повышает уровень доверия к перевозчикам. Распределение рисков между субъектами договора позволяет перевозчику действовать в рамках закона, минимизируя вероятность судебных споров и репутационных потерь. Стимулирование добросовестного поведения перевозчиков – система компенсационных мер мотивирует перевозчиков более ответственно подходить к управлению загрузкой рейсов. Чётко сформулированная диссертантом дефиниция сверхлимитной продажи билетов, разработанный механизм применения овербукинга (изменения в законодательство предложены в приложении к диссертации) создают основу для единообразного применения норм.

Таким образом, выносимое на защиту положение обладает высокой практической значимостью и отвечает интересам как пассажиров, так и перевозчиков, а возможные возражения можно эффективно нейтрализовать с помощью аргументов, основанных на международном опыте, балансе интересов и экономической целесообразности.

При общей высокой оценке диссертационного исследования в целом *следует обозначить ряд дискуссионных моментов и вопросов.*

1. Положение, посвящённое использованию цифровых платформ для заключения договоров воздушной перевозки пассажира (№ 4; с.13-15 диссертации), затрагивает сложные и многогранные правовые вопросы, связанные с трансформацией традиционных отношений в сфере воздушных перевозок под влиянием цифровизации. Особое внимание следует обратить на разграничение ответственности между участниками, защиту прав пассажиров. Следует более подробно остановиться на следующих дискуссионных вопросах: является ли платформа-агрегатор просто информационным посредником или субъектом, оказывающим услуги по заключению договора; кто выступает стороной договора перевозки в каждой из моделей: пассажир – перевозчик, пассажир – агент, пассажир – платформа; как разграничиваются права и обязанности между перевозчиком, агентом и платформой в случае споров или неисполнения обязательств.

2. В диссертации сформулированы специально-отраслевые принципы правового регулирования цифровизации пассажирских перевозок (с. 105-108 диссертации). На основе этих положений можно выделить ряд правовых вопросов, которые могут быть предметом научного и практического анализа: каковы правовые границы свободы договора при использовании цифровых платформ и сервисов; каков механизм контроля граждан за своими цифровыми следами и правом на отказ от обработки данных.

3. Положение № 7 (с. 16-17 диссертации) об основаниях гражданско-правовой ответственности субъектов частноправовых отношений, имеющих место в организации и осуществлении перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием электронно-цифровых технологий, охватывает как классические, так и современные цифровые основания гражданско-правовой ответственности в сфере воздушных перевозок. Хотелось бы знать мнение диссертанта по поводу следующих аспектов: каковы критерии разграничения ответственности между

перевозчиком и третьими лицами (агентами, аэропортами, обслуживающими компаниями);

4. Рассматривая предложение диссертанта о легализации в России овербукинга (положение № 8; с. 17-18; с.1 23; с. 131-136 диссертации), следует уточнить ряд моментов. Как на практике отличить преднамеренную продажу билетов сверх лимита от технических сбоях, ошибок в расчётах или внезапного изменения типа воздушного судна; не возникнет ли правовая неопределённость в части разграничения ответственности между перевозчиком и агентом, продавшим билет; как будет обеспечиваться информирование пассажира о рисках сверхлимитной продажи в момент покупки билета; не приведёт ли внедрение механизма распределения рисков к злоупотреблениям со стороны перевозчиков, которые будут намеренно продавать больше билетов, рассчитывая на компенсации как на издержки бизнеса.

Теоретическая и практическая значимость диссертации. Исследование формирует целостное научное представление о системе средств и методов оптимизации частноправового регулирования пассажирских авиаперевозок с использованием электронно-цифровых технологий. В работе уточнён и дополнен понятийный аппарат, сформулированы новые теоретические положения и выводы, которые развивают гражданское и транспортное право в сфере воздушных перевозок. Особое внимание уделено теоретическому обоснованию совершенствования норм транспортного законодательства; правовой специфике электронных договоров перевозки пассажиров; анализу рисков и преимуществ цифровой трансформации отрасли; оценке сверхлимитной продажи билетов и мерам по защите прав авиапассажиров.

Результаты исследования могут быть использованы для совершенствования законодательства о транспортных услугах, а также для анализа и обобщения судебной практики. Предложенные рекомендации применимы в правоприменительной деятельности и в учебном процессе при преподавании гражданского права и смежных дисциплин, посвящённых договорам воздушной перевозки пассажиров. Выработанные предложения по совершенствованию

правового регулирования (с. 216-221 диссертации) могут служить основой для дальнейших разработок в этой сфере.

Наличие дискуссионных вопросов не умаляют достоинств диссертационного исследования А.А. Скучаева, подчёркивают научную ценность и актуальность исследования и не влияет на высокую оценку диссертации.

Диссертация Андрея Анатольевича Скучаева на тему «Частноправовое регулирование отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями», представленная на соискание учёной степени кандидата юридических наук, является актуальным исследованием, выполненным на высоком уровне, обладает как теоретической, так и практической значимостью, научной новизной. Исследование представляет собой самостоятельную завершённую научно-квалификационную работу, в которой содержится решение научной задачи, имеющей существенное значение для развития науки гражданского права в контексте определения специфики регулирования частноправовых отношений, возникающих при организации и осуществлении воздушной перевозки пассажиров с использованием цифровых технологий. Систематизация выявленных особенностей указанных правоотношений делает возможным дальнейшее развитие доктрины и практики правового регулирования в условиях цифровой трансформации отрасли воздушного транспорта.

Работа обладает научной новизной, актуальностью, теоретической и практической значимостью, а также характеризуется высокой степенью достоверности и обоснованности, что свидетельствует о личном вкладе автора в науку частного права.

Диссертационное исследование соответствует требованиям раздела II Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842, а ее автор – Скучаев Андрей Анатольевич – заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по научной специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Отзыв подготовлен доктором юридических наук, профессором, заслуженным юристом Российской Федерации, заведующим кафедрой гражданского и предпринимательского права Морозовым Сергеем Юрьевичем (специальность 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право).

Отзыв обсуждён и одобрен на заседании кафедры гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» 7 апреля 2026 г. (протокол № 8).

Заведующий кафедрой гражданского и предпринимательского права ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет», заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор

С.Ю. Морозов

«07» апреля 2026 г.



Сведения о ведущей организации:

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ульяновский государственный университет»

Почтовый адрес: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42

Телефон: 8 (8422) 41 07 68; 8 (8422) 41 20 88;

Адрес электронной почты: contact@ulsu.ru

Адрес официального сайта в сети «Интернет»: <https://www.ulsu.ru/>

Сведения о ведущей организации:

1. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ульяновский государственный университет»; УлГУ

2. 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42

3. Почтовый адрес: 432017, г. Ульяновск, ул. Л. Толстого, д. 42

Тел.: (8422) 41-07-68

Факс: (8422) 41-20-88

E-mail: contact@ulsu.ru

Официальный сайт: www.ulsu.ru

4. Основные публикации работников ведущей организации по теме диссертации за последние 5 лет в рецензируемых научных изданиях:

1. *Морозов С.Ю., Гудовских Т.С.* Взаимодействие частного и публичного права при регулировании отношений управления и организационных отношений // *Частноправовые и публично-правовые проблемы современной юриспруденции: монография / отв. ред. С.Ю. Морозов, О.А. Зайцев.* – М.: Проспект, 2021. С. 33-41.

2. *Карпеев О.В., Сторожкова Е.Ч.* Компенсация морального вреда потребителям услуг воздушной перевозки (по материалам судебной практики) // *Транспортное право.* 2021. № 4. С. 20-24.

3. *Сапега В.А., Яшнова С.Г.* К вопросу о понятии транспортного средства в российском законодательстве // *Власть закона.* 2021. № 4 (48). С. 137-151.

4. *Карпеев О.В., Москвичев А.Ю.* Соотношение понятий «билет» и «договор» в правовом регулировании воздушной перевозки пассажира // *Юридический мир.* 2021. № 6. С. 31-33.

5. *Карпеев О.В., Мурашова Д.А.* Договор об оказании услуг по бронированию мест при воздушной перевозке пассажира // *Юрист.* 2021. № 7. С. 50-54.

6. *Морозов С.Ю., Нагорная Т.С.* Понятийные ряды в транспортном праве // *Транспортное право.* 2022. № 1. С. 8-11.

7. *Габов А.В.* Онлайн-урегулирование споров участников цифровых платформ (экосистем) // Вестник гражданского процесса. 2022. Т. 12. № 1. С. 208-235.

8. *Левушкин А.Н.* Защита информации при осуществлении предпринимательской деятельности в цифровую эпоху // Журнал прикладных исследований. 2022. № 4. С. 177-182.

9. Application of transport contracts and fulfillment of transport obligations in the civilistic paradigm / A.N. Levushkin, S.Yu. Morozov, A. Stanskov [et al.] // X International Scientific Siberian Transport Forum - TransSiberia 2022, Novosibirsk, 02–05 марта 2022 года. – Novosibirsk: Elsevier B.V., 2022. – P. 2282-2288.

10. *Левушкин А.Н.* Судебная форма защиты прав потребителей при неисполнении договорных обязательств по оказанию услуг // Защита прав потребителей как вектор государственного регулирования предпринимательской деятельности: сборник научных статей. М.: Русайнс, 2022. С. 18-27.

11. *Морозов С.Ю., Габов А.В.* Международный научно-практический форум «Транспорт будущего: вызовы для права» // Транспортное право. 2023. № 1. С. 2-5.

12. *Кузьмина И.К.* Правовая природа и проблемы исполнения обязательств из агентского договора // Вестник арбитражной практики. 2023. № 5 (108). С. 65-71.

13. *Морозов С.Ю.* Особенности правового регулирования гражданского оборота в условиях цифровой экономики // Проблемы развития права и правоприменения в условиях социально-экономических преобразований на современном этапе: монография / С.Ю. Морозов. – М.: Проспект, 2023. С. 209-221.

14. *Морозов С.Ю., Тужилова-Орданская Е.М.* Частноправовые отношения в условиях цифровизации // Ex Jure. 2024. № 4. С. 66-77.

15. *Королькова Д.А.* Искусственный интеллект как программа для ЭВМ: гражданско-правовая природа, типы и классификация: монография. М., 2024.

Отзыв
официального оппонента
на диссертацию Скучаева Андрея Анатольевича на тему:
«Частноправовое регулирование отношений по перевозке пассажиров
воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми
технологиями»,
представленную на соискание учёной степени
кандидата юридических наук по специальности
5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Актуальность выбранной темы исследования обусловлена рядом объективных факторов, отражающих изменения фактических отношений в сфере перевозки пассажиров, а также тенденции совершенствования гражданского и транспортного законодательства.

Во-первых, активное внедрение цифровых технологий изменяет организацию воздушных перевозок пассажиров. Применение электронных билетов, онлайн-сервисов бронирования билетов, систем самообслуживания и автоматизация обработки данных стали неотъемлемой частью перевозочного процесса. При этом воздушное законодательство фрагментарно реагирует на фактическое изменение отношений. Так, Воздушный кодекс РФ не учитывает специфику функционирования современных онлайн-платформ для бронирования билетов, что создаёт риски возникновения споров о качестве услуг, условиях отмены рейсов, возмещении убытков и компенсации расходов при форс-мажоре.

Во-вторых, цифровая среда породила новые правовые проблемы, связанные с защитой прав потребителей, обеспечением информационной безопасности и конфиденциальности персональных данных при сборе, обработке и защите личной информации пассажира при оформлении электронного билета и прохождении регистрации. Риски несанкционированного доступа к данным, ошибки при обработке заказов и технические сбои требуют адаптации частного правового регулирования к специфике электронной среды для эффективной защиты интересов пользователей.

В-третьих, развитие электронного документооборота, применение цифровых платформ и автоматизации обслуживания определяют необходимость в совершенствовании международных стандартов и национального законодательства.

В-четвертых, с точки зрения научной разработанности представленной темы, следует указать на то, что существует ряд научных публикаций, посвященных правовому регулированию пассажирских авиаперевозок. Однако, многие важные аспекты, связанные, например, с использованием электронно-цифровых технологий в рассматриваемых отношениях, не получили в них должного отражения.

Таким образом, заявленная тематика, а также оставленная в диссертационном исследовании цель (стр. 7 диссертационного исследования) и сформулированные в соответствии с ней задачи, выбранные соответствующие методы для их решения имеют не только научное, но и большое прикладное значение для формирования современной правовой базы воздушных пассажирских перевозок.

Структура работы отличается своей логикой, направленной на достижение поставленной цели. Главы и параграфы выстроены последовательно с учетом поставленных задач. Автор последовательно аргументирует свою позицию, делает выводы, основываясь на теоретической и эмпирической частях исследования.

По итогам исследования сформулированы выводы, обладающие *научной новизной*. Диссертация представляет собой комплексное исследование, в рамках которого сформулированы новые теоретико-правовые подходы по регулированию воздушных пассажирских перевозок в условиях активного внедрения в осуществление данной деятельности цифровых технологий. Автор впервые предложил систематизированный подход к данной проблематике, основанный на анализе современных тенденций цифровой трансформации отрасли (параграф 1.2 диссертационного исследования).

Диссертант подчёркивает взаимосвязь публично-правовых и частноправовых норм вследствие специфики использования воздушного транспорта и повышенного уровня риска, что отражено в абз. 4 Положения № 2, выносимом на защиту. Автор проводит подробный анализ правоотношений, возникающих при подготовке и обеспечении пассажирских авиаперевозок, включая соглашения код-шеринга, интерлайн-соглашения и другие договоры (пар. 1.3 диссертационного исследования),

а именно: описаны виды правоотношений между участниками процесса перевозки пассажиров, такими как пассажиры, перевозчики, агенты и информационные агрегаторы; определена роль цифровых платформенных решений в организации авиаперевозок и их правовое регулирование; предложены авторские определения ключевых понятий, относящихся к цифровым платформам и участникам процессов, происходящих на них (например, определение организационного договора между информационным агрегатором и лицом, желающим стать пассажиром, договора бронирования между потенциальным пассажиром и перевозчиком).

Ценным представляется анализ особенностей заключения и исполнения договора воздушной перевозки пассажира в условиях цифровизации, что отражено в гл. 2 диссертационного исследования и также нашло отражение в Положении № 1, выносимом на защиту. Автор рассматривает поэтапный процесс заключения и реализации договора перевозки, включающий четыре ключевые стадии в динамике. Для каждого этапа определены соответствующие правовые отношения участников процесса. Проанализированы гражданские правоотношения между субъектами в рамках бронирования и заключения договора перевозки в электронном виде. Особое внимание уделено роли цифровых технологий, включая создание цифрового профиля пассажира, предназначенного для повышения эффективности обслуживания и статистического анализа. На этапе исполнения контракта рассматриваются инновационные технологии, такие как блокчейн, смарт-контракты и искусственный интеллект. Анализируется юридический статус последних. Предлагаются меры правового регулирования практики овербукинга, разрабатывается алгоритм действий сторон при отказе в посадке. Новаторским видится сформулированное автором определение понятия гражданско-правовой ответственности, обусловленной нарушением договорных обязательств.

К достоинствам диссертации следует отнести, в частности, следующие научные результаты.

Автором продемонстрировано понимание значимости цифровой трансформации для развития правовой системы воздушного транспорта; обосновано изменение основных компонентов договорных отношений в авиации: предмета договора, субъектного состава. Справедливо подчеркивается важность перехода к

участие множества субъектов на стороне перевозчика, включая посреднические структуры, что позволяет повысить гибкость и адаптивность авиасистемы.

Представляет интерес акцентирование внимания автора на переходе от традиционных методов юридического оформления действий к использованию интегрированных платформ и автоматизированных процессов, обеспечивающих эффективную реализацию правовых норм. Представленная позиция характеризует достаточно глубокое понимание взаимосвязей между техническими изменениями и нормативным регулированием, подчеркивает позитивное влияние технологической модернизации на повышение эффективности и надежности системы воздушных перевозок (например, в работе подробно анализируется необходимость создания цифрового профиля пассажира, который бы определял в том числе возможность применения отдельных условий по осуществлению перевозки к конкретному пассажиру (стр. 116 – 129 диссертационного исследования). Это делает позицию перспективной и актуальной в условиях современного развития цифрового общества.

Заслуживает внимания аргументация диссертанта по правовому регулированию овербукинга (стр. 132). Так, автор аргументирует позицию о том, что 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 и с учетом цифрового профиля пассажира (стр. 129 диссертационного исследования).

Убедительна аргументация автора, изложенная в положении о том, что в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий возникает несколько групп частноправовых отношений. Рассматриваемое положение характеризует комплексность и многоуровневость правового регулирования процесса воздушных перевозок пассажиров с применением современных цифровых технологий.

Значимой является идея автора, заключающаяся в системном подходе к классификации моделей заключения договора воздушной перевозки пассажиров с использованием цифровых технологий. Автор выделяет четыре модели

взаимодействия между пассажирами и авиакомпаниями, каждая из которых отражает специфику правовых отношений и роль участников процесса продажи авиационных услуг, что нашло свое отражение в Положении № 4, выносимом на защиту. Особого внимания заслуживает детализация каждой модели, позволяющая чётко определить границы ответственности сторон и механизмы реализации прав потребителей. Например, первая модель подчёркивает информативную природу действий цифрового агрегатора, тогда как вторая фиксирует статус владельца цифровой платформы как официального представителя авиакомпании. Третья модель демонстрирует ситуацию, когда авиакомпания сама управляет процессом продаж, обеспечивая прозрачность отношений непосредственно с потребителями. Четвёртая модель раскрывает сложность посреднических схем, включающих операторов платформ и уполномоченных агентов, подчеркивая значимость грамотного правового оформления таких сделок. Таким образом, данная классификация способствует повышению уровня защиты прав пассажиров, оптимизирует процессы управления рисками и помогает лучше понять современные тенденции рынка авиауслуг. Важна также научная новизна подхода, поскольку ранее подобные комплексные исследования такого масштаба не проводились. Авторские разработки позволяют увидеть перспективы дальнейшего совершенствования норм права и практики организации воздушного транспортного бизнеса.

Представлена новая модель, предусматривающая официальное признание возможности заключения договоров перевозки пассажиров воздушным транспортом вне установленных лимитов, предложены алгоритмы эффективного взаимодействия авиакомпаний и пассажиров в таких ситуациях.

Проведён детальный анализ юридической сущности договора воздушной перевозки пассажиров и сопутствующих соглашений, возникающих между сторонами правоотношения в рамках системы авиаперевозок.

Впервые разработана система классификации факторов возникновения гражданской ответственности субъектов авиатранспортных отношений с ориентиром на будущее применение беспилотных летательных аппаратов.

Определены и раскрыты значения таких ключевых понятий, как «цифровые основания гражданско-правовой ответственности», «предметная специализация технологических инноваций», «технологическая нейтральность».

Исследовано воздействие технического и технологического прогресса на правовое регулирование воздушных перевозок пассажиров, выявлены закономерности этого воздействия на юридическую конструкцию договора воздушной перевозки и определена специфика регламентации соответствующих правоотношений.

Таким образом, диссертация вводит новые научные подходы и решения в правовое регулирование авиационных перевозок пассажиров, отражающие современные тенденции и перспективы развития технологической сферы.

Скучаев А.А. выносит на защиту диссертации ряд ключевых положений, которые аргументированы и демонстрируют достаточно высокую степень научной новизны исследования. Эти положения заслуживают положительного отзыва и поддержки. Разработанные в рамках исследования рекомендации по совершенствованию законодательства обладают потенциалом для использования в качестве основы дальнейшей нормотворческой деятельности. Все указанное подтверждает теоретическую и практическую значимость проведенного исследования.

Несмотря на высокую оценку проведенного диссертационного исследования, отдельные положения работы заслуживают дополнительного обсуждения и уточнения.

1. На стр. 52 диссертационного исследования автор указывает на необходимость выработки нормативно-правовых актов «относительно цифровой трансформации каждого вида транспорта». В этой связи возникает вопрос о том, каким образом диссертант видит возможность создания нормативно-правовой базы для развития смешанных перевозок с учетом применения принципа «единого окна» при осуществлении перевозочного процесса.

2. На стр. 75 диссертант указывает на то, что «агрегатор – компьютерная программа, с помощью которой потенциальный авиапассажир осуществляет выбор перевозчика, уполномоченного агента либо агента, действующего от своего имени».

Далее, автор указывает на то, что агрегатор является субъектом права, осуществляющим определенные действия (например, действия по предоставлению площадки для получения информации о перевозках (стр. 88 диссертационного исследования).

3. В Положении № 2, выносимом на защиту, автор указывает на то, что узкое понимание правовое регулирование отношений, возникающих в процессе осуществления воздушных перевозок пассажиров в условиях цифровой трансформации авиационной отрасли, заключается в персонализации содержания договора за счёт применения цифровых технологий в рамках договорных обязательств сторон по организации и осуществлению воздушных перевозок пассажиров (смарт-контракты, искусственный интеллект). В этой связи возникает несколько вопросов:

1) на стр. 138 – 139 диссертационного исследования автор рассуждает о сущности смарт-контракта. Однако применительно к перевозке пассажиров воздушным транспортом отсутствует четко сформулированная позиция, что автор понимает под смарт-контрактом;

2) требуется ли и в каком пределе публично-правовое регулирование применения смарт-контрактов и искусственного интеллекта и тогда каким образом будет соотноситься узкий и широкий аспект рассмотрения правового регулирования отношений, возникающих в процессе осуществления воздушных перевозок пассажиров.

4. В Положении № 3, выносимом на защиту, указано, что в процессе организации и осуществления перевозок пассажиров воздушным транспортом с использованием цифровых технологий возникает несколько групп частноправовых отношений. В этой связи возникает вопрос о соотношении между собой группы правоотношений, обеспечивающих инфраструктуру для осуществления пассажирских перевозок, и правоотношений по оказанию комплексной услуги по воздушной перевозке пассажира, включающие правоотношения по бронированию и оформлению договорных обязательств по перевозке пассажиров, каков должен быть критерий их разграничения. Этот вопрос обусловлен тем, что в правоотношения по оказанию комплексной услуги по воздушной перевозке пассажира также

включаются инфраструктурные отношения, которые автор сам называет в рассматриваемом Положении и, в частности, описывает на стр. 79 диссертационного исследования, рассуждая о бронировании авиабилетов («... 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»).

В этой связи также представляется целесообразным уточнить у диссертанта, что именно он включает в понятие «инфраструктура» и требуется ли его уточнение применительно к предложениям, которые делаются в работе.

Наличие спорных или дискуссионных вопросов в диссертации свидетельствует о её научной значимости и актуальности и не умаляют достоинств выполненного исследования.

Диссертационная работа Скучаева Андрея Анатольевича на тему «Частноправовое регулирование отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями», представленная на соискание учёной степени кандидата юридических наук, является актуальным исследованием, выполненным на высоком уровне, и обладает как теоретической, так и практической значимостью, научной новизной. Выводы и результаты исследования являются достоверными и аргументированными. Диссертационное исследование Скучаева А.А. является самостоятельной, завершённой научно-квалификационной работой, которая содержит решение научной задачи, имеющей значение для развития науки гражданского права, заключающейся в формировании теоретических основ правового регулирования частноправовых отношений, возникающих в процессе организации и осуществления воздушной перевозки пассажиров с использованием цифровых технологий, и выявлении и систематизации особенностей данных правоотношений.

Диссертация полностью соответствует требованиям раздела II Положения о порядке присуждения учёных степеней, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842, предъявляемым к кандидатским диссертациям. Автор работы – Скучаев Андрей

Анатольевич – заслуживает присуждения учёной степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Официальный оппонент:

доктор юридических наук, доцент,

профессор кафедры предпринимательского права

имени В.С. Якушева

ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический

университет имени В.Ф. Яковлева»

Мария Анатольевна Бажина

Адрес: 620066, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, д. 21

Тел.: 8 (343) 367-43-01

E-mail: mashsol@mail.ru

«27» апреля 2026 г.

Подпись

М. А. Бажина

УДОСТОВЕРЯЮ

Помощник проректора по стратегическому
развитию и научной работе УрГЮУ имени
В.Ф. Яковлева

Т. В. Калинина
2026 г.



Сведения об официальном оппоненте:

1. Бажина Мария Анатольевна
2. Доктор юридических наук (научная специальность, по которой была защищена докторская диссертация 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки)
3. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева», профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева
4. Основные публикации официального оппонента по теме диссертации за последние 5 лет в рецензируемых научных изданиях:

1. *Бажина М.А.* Уровень качества транспортного законодательства Российской Федерации // Российское право: образование, практика, наука. 2021. № 3. С. 59-66.

2. *Бажина М.А.* Понятие «Инфраструктура» применительно к транспортному законодательству России // Юридический мир. 2021. № 8. С. 18-22.

3. *Бажина М.А.* Основные тенденции развития правового регулирования осуществления перевозок грузов в условиях цифровизации // Юрист. 2021. № 11. С. 44-50.

4. *Бажина М.А.* Исполнение договора перевозки с привлечением третьих лиц // Предпринимательское право. 2022. № 1. С. 34-40.

5. *Бажина М.А.* Правовое обеспечение транспортной безопасности в условиях цифровизации // Транспортное право. 2023. № 1. С. 6-9.

6. *Бажина М.А.* Интеллектуальные транспортные системы – основа de lege ferenda транспортной системы Российской Федерации // Journal of Digital Technologies and Law. 2023. Т. 1. № 3. С. 630-649.

7. *Бажина М.А.* Проблемы правового регулирования применения инновационных технологий в транспортно-логистической деятельности // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Право. 2023. Т. 23. № 3. С. 41-45.

8. *Бажина М.А.* Современные вызовы для транспортной системы России. В сборнике: Право и экономика: современные вызовы. Сборник статей по материалам Международной научно-практической конференции. Москва, 2023. С. 25-29.

9. *Бажина М.А.* К вопросу о систематизации транспортного законодательства о документообороте в условиях цифровизации // Право и бизнес. 2024. № 2. С. 41-46.

10. *Бажина М.А., Щекочихина Е.П.* Правовые проблемы применения смарт-контрактов в России // Предпринимательское право. 2024. № 3. С. 27-32.

11. *Бажина М.А.* Баланс интересов – основа осуществления транспортной деятельности в условиях цифровизации // Право и экономика. 2024. № 12 (442). С. 52-58.

12. *Бажина М.А.* Интеллектуальные транспортные системы в транспортной деятельности. Проблемы правового регулирования: монография. – М.: Проспект, 2025. – 110 с.

13. *Бажина М.А.* Публично-правовые средства защиты информации при использовании цифровых платформ в транспортной сфере // Вестник Института экономических исследований. 2025. № 3 (39). С. 189-196.

14. *Бажина М.А.* Правовое регулирование применения платформенных решений при осуществлении предпринимательской деятельности // Право и бизнес. 2025. № 1. С. 2-7.

15. *Бажина М.А.* Соотношение публичных нормативных правовых и локальных нормативных правовых актов в транспортной сфере: практический аспект // Юридический мир. 2025. № 12. С. 20-24.

В диссертационный совет по защите диссертаций
на соискание ученой степени кандидата наук,
на соискание ученой степени доктора наук,
24.2.390.01, созданного на базе ФГБОУ ВО
«Саратовская государственная юридическая академия»
410056, г. Саратов, ул. Чернышевского, зд. 104, стр. 1

ОТЗЫВ

официального оппонента

**на диссертацию Скучаева Андрея Анатольевича на тему:
«Частноправовое регулирование отношений по перевозке пассажиров
воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми
технологиями», представленную на соискание учёной степени
кандидата юридических наук по специальности**

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

Представленное к защите диссертационное исследование Андрея Анатольевича Скучаева посвящено одному из сложных вопросов современной цивилистики – частноправовому регулированию отношений по воздушной перевозке пассажиров в условиях стремительной цифровой трансформации авиационной отрасли. Актуальность темы не вызывает сомнений и убедительно обоснована автором совокупностью взаимосвязанных аспектов (социально-экономических, правотворческих, правоприменительных и доктринальных) (с. 3-5 диссертации; с. 3-5 автореферата). Как известно, воздушные перевозки пассажиров представляют собой наиболее скоростной и эффективный способ обеспечения коммуникации и жизнедеятельности общества, что способствует улучшению качества жизни населения (с. 3 диссертации; с. 3 автореферата). Вместе с тем, внедрение цифровых технологий (электронные билеты, онлайн-регистрация, автоматизированные системы бронирования) существенно отражается на структуре и порядке оказания соответствующих транспортных услуг, что, безусловно, требует пересмотра существующих законодательных решений. Традиционные нормы не в полной мере учитывают цифровую специфику отношений между перевозчиком и пассажиром, включая вопросы оснований и пределов гражданско-правовой ответственности участников такой перевозки, в связи с чем законодатель вынужден применять экспериментально-правовые режимы, что свидетельствует о недостаточной готовности отраслевого регулирования к внедрению цифровых инноваций в перевозочный процесс. Более того, как справедливо подмечено автором, развитие цифровых технологий в авиации сопряжено не только с удобством для пассажиров, но и с необходимостью обеспечения безопасности, защиты персональных данных, а также с вопросами юридической ответственности при использовании электронных сервисов (с. 4-5, 49-50 диссертации; с. 4-5 автореферата). Приведенные и иные проблемы в сфере воздушных пассажирских перевозок требуют соответствующих решений, а существующее их нормирование –

изменений, обусловленных современными реалиями развития рынка транспортных услуг.

Цивилистическая доктрина имеет фундамент, на котором основываются исследования перевозочных отношений, однако научные изыскания, посвященные перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями, в настоящее время отсутствуют. Таким образом, академический интерес диссертанта к исследуемой теме, а также полученные им результаты представляются своевременными и несомненно актуальными.

Цель и задачи исследования, сформулированные как в диссертации (с. 7-8), так и в автореферате (с. 7-8), отвечают общему замыслу и теме диссертации, а методы (с. 10 диссертации, с. 9 автореферата) решения обозначенных диссертантом проблем и результаты проведенной им работы свидетельствуют о достаточно высоком теоретическом и практическом уровне подготовки автора, его способности успешно разрешать научные проблемы. Работа в целом концептуально выдержана, логически хорошо выстроена и стилистически выверена. Диссертация представляет собой комплексное научное изыскание, посвященное теоретико-правовым аспектам частного права, характеризующим нормирование отношений между участниками воздушных пассажирских перевозок в условиях цифровизации авиаотрасли.

Объект и предмет исследования (с. 8-9 диссертации, с. 8 автореферата) в значительной степени предопределили новизну исследования, которая отражена в самой постановке проблемы, целях и задачах исследования, а также в выводах, предложениях и положениях, выносимых на защиту.

Работа содержит *оригинальные авторские идеи*:

– учитывая специфику договора воздушной перевозки пассажира в условиях цифровизации, автор предлагает рассматривать его заключение и исполнение как единый правовой механизм, состоящий из четырех стадий: преддоговорной, заключения, предполётной и непосредственного исполнения (с. 111-112 диссертации), с последующим определением правовой природы и субъектного состава каждой выявленной стадии. Такой подход, по мнению А.А. Скучаева, позволит преодолеть узкое понимание договора как однократного акта и учесть динамику соответствующих правоотношений;

– опираясь на труды выдающихся ученых цивилистов (С.Н. Братусь, М.И. Брагинский, Н.А. Баринов, В.В. Витрянский, В.П. Грибанов, О.С. Иоффе, О.А. Красавчиков, В.А. Тархов), сформулировано авторское определение гражданско-правовой ответственности, учитывающее современные цифровые тренды (с. 149 диссертации); подчеркивая воздействие электронно-цифровых технологий на элементы договора воздушной перевозки пассажира, диссертант предлагает расширить предмет договора: от услуги по перемещению пассажира до комплексной транспортной услуги, включающей бронирование, регистрацию, обслуживание в аэропорту и собственно перемещение (с. 43-44, 114-115 диссертации);

– впервые в рамках монографического исследования предложено рассматривать правовое регулирование цифровой трансформации авиационной

отрасли в широком (как систему норм, регламентирующих все процессы цифровизации в авиастроении, авиабезопасности, организации перевозок, использовании инфраструктуры) и узком (как конкретные нормы, персонализирующие содержание договора с использованием цифровых технологий, включая смарт-контракты и т.п.) смыслах (с. 66-67 диссертации), что, как представляется, позволило автору избежать смешения разнородных правоотношений в исследуемой области;

– автором выделены и обоснованы четыре модели заключения договора воздушной перевозки пассажира посредством цифровых платформ (платформа-агрегатор, платформа уполномоченного агента, платформа перевозчика, посредническая платформа) (с. 101-102 диссертации), что имеет не только теоретическое, но и прикладное значение: позволяет пассажиру и правоприменителю определить круг ответственных лиц;

– довольно смелой является идея диссертанта о легализации овербукинга – сверхлимитной продажи авиабилетов. Основываясь на анализе международного опыта, статистических данных, автор не просто предложил легализовать овербукинг в авиаперевозках пассажиров, но и представил научное обоснование этого процесса и механизм его реализации (с. 17-18, 131-133, 135-137, 169-172 диссертации), что заслуживает признания со стороны профессионального сообщества, и позволяет говорить о реальной пользе овербукинга как для авиакомпаний, так и для пассажиров. Благодаря научной проработке вопроса инициатива имеет шансы стать основой для законодательных изменений в сфере авиаперевозок.

К числу заметных *достоинств диссертации* следует отнести:

– авторское обоснование основных этапов становления законодательства, регламентирующего воздушные перевозки пассажиров, что, по справедливому замечанию автора, необходимо для адекватного определения дальнейших путей совершенствования правового обеспечения пассажирских перевозок (с. 42, 45 диссертации).

– авторское обоснование правовой природы договора с информационным агрегатором. Соискатель аргументированно характеризует отношения между агрегатором и потенциальным пассажиром как организационный договор на оказание информационных услуг, определяемый в качестве одностороннего, безвозмездного, публичного договора, заключаемого в электронной форме (с. 87-89 диссертации). При этом отдельно анализируется договор между агрегатором и авиакомпанией или агентом как агентский договор. Представляется, что подобное разграничение обладает научной и практической ценностью, так как проясняет юридическое положение субъектов, действующих на онлайн-площадках по продаже авиабилетов;

– важное методологическое значение имеет авторское разграничение электронных и цифровых технологий, что предопределяет особенности правового регулирования отношений, являющихся объектом исследования (с. 8, 46-47 диссертации);

– обоснованная авторская позиция о том, что внедрение цифровых технологий в процесс воздушной перевозки пассажиров порождает несколько

обособленных групп частноправовых отношений, что наглядно свидетельствует о сложности и многоуровневости правового регулирования соответствующих отношений. В развитие этого тезиса автор аргументировано выделяет две основные группы правоотношений: (а) отношения, обеспечивающие инфраструктуру для осуществления авиаперевозок (код-шеринг, интерлайн-соглашения, взаимодействие перевозчика с операторами аэропортов, иными субъектами авиационной инфраструктуры и владельцами транспортных инфраструктур); (б) отношения по оказанию комплексной услуги воздушной перевозки, охватывающие бронирование, заключение договора и непосредственно перевозку (с. 72-73 диссертации). Предлагаемое деление позволяет систематизировать многообразные социальные связи, возникающие в данной сфере, и тем самым избежать их смешения в процессе правоприменения.

Отдельного внимания заслуживает основанный на цивилистической теории подход автора к рассмотрению организационных правоотношений в сфере воздушных перевозок пассажира. Опираясь на концепцию организационных правоотношений О.А. Красавчикова и труды Б.И. Пугинского, С.Ю. Морозова, К.А. Кирсанова диссертант обосновывает правовую природу договора бронирования как организационного договора, направленного на последующее заключение договора перевозки, и проводит его разграничение с предварительным договором, и договором аренды (с. 74-78 диссертации). На основе теории имущественных потребностей Н.А. Баринава автор выстраивает систему частноправовых отношений, разделяя их на обеспечивающие инфраструктуру (код-шеринг, интерлайн-соглашения, отношения с операторами аэропортов) и непосредственно опосредующие оказание комплексной услуги перевозки (с. 13, 95, 99, 114 и посл. стр. диссертации).

Небезынтересным, актуальным и требующим дальнейшего осмысления представляется авторское предложение о создании цифрового профиля авиапассажира, обоснованное с позиций необходимости отраслевой статистики, персонализированных предложений и обеспечения безопасности полётов (с. 116, 128-129 диссертации).

Кроме этого, заслуживают внимания предложенные соискателем дефиниции: договора на оказание информационных услуг агрегатором (с. 87 диссертации), договора бронирования (с. 78 диссертации), интерлайн-соглашения (с. 82-83 диссертации), цифровых оснований гражданско-правовой ответственности (с. 17, 44 диссертации), предметной специализации технологических инноваций (с. 15, 59, 65 и посл. стр. диссертации), технологической нейтральности (с. 15, 106 диссертации).

В целом, диссертанту удалось отразить как цифровизация влияет на организацию пассажирских авиаперевозок и предложить целостный взгляд на эту проблематику, опираясь на анализ современных тенденций цифровой трансформации. Таким образом, диссертант вносит вклад в развитие правового регулирования пассажирских авиаперевозок, предлагая новые научные подходы, которые учитывают современные тенденции и технологические перспективы.

О фундаментальности представленного научного изыскания свидетельствует солидный научный аппарат работы, объемный

библиографический список, который состоит, включая зарубежные, из 315 источников. В диссертационной работе обстоятельно проанализированы доктрина, а также правоприменительная практика, что позволило выявить закономерности в исследуемой области. Диссертант грамотно использует понятийно-категориальный аппарат цивилистической науки, крайне деликатно вводит новое понимание правовых явлений в российском гражданском праве, предложенные дефиниции характеризуются полнотой и разумной лаконичностью. Широкое использование в диссертации материалов практики, нормативного материала, доктринальных источников придает выводам автора свойства достоверности и обоснованности. Достоверность выводов, выносимых на защиту, доказывается логичными взаимосвязанными рассуждениями автора, обоснованными с точки зрения теории, практики и законодательства. Положения, выносимые на защиту, логически взаимосвязаны. Убедительна апробация результатов исследования. В работе содержатся достаточные рекомендации по использованию научных выводов и полученных результатов.

Теоретическая значимость положений и выводов диссертации очевидна и заключается в том, что автором разработаны: целостное научное представление о частноправовом регулировании общественных отношений, складывающихся в сфере оказания услуг по воздушной перевозке пассажиров, опосредованных электронно-цифровыми технологиями; значимые направления дальнейшего совершенствования гражданско-правовых норм о воздушной перевозке пассажиров. Сформулированные авторские положения, выводы и предложения дополняют и развивают соответствующие разделы гражданского и транспортного права в области пассажирских перевозок воздушным транспортом.

Практическая значимость диссертационного исследования А.А. Скучаева состоит в том, что полученные результаты могут быть использованы в нормотворческой деятельности по дальнейшему совершенствованию законодательства в сфере оказания транспортных услуг в рамках договора перевозки. Кроме этого, данные результаты могут применяться при обобщении руководящей судебной практики, в учебном процессе, а также в правоприменительной практике организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере воздушных пассажирских перевозок. Проведенное исследование позволило также обосновать ряд предложений по совершенствованию действующего законодательства в исследуемой сфере.

Диссертация в целом производит весьма благоприятное впечатление. Стиль и оформление работы в целом отвечают предъявляемым требованиям. Структурно диссертационное исследование Скучаева Андрея Анатольевича состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения и библиографического списка.

Совокупность сформулированных в работе выводов можно квалифицировать как решение задачи, имеющее значение для развития науки гражданского права. Предложенные автором меры по легализации сверхлимитного заключения договоров перевозки (овербукинга) с

чёткими компенсационными механизмами, по гармонизации норм об ответственности перевозчика (включая устранение противоречий между ГК РФ и ВК РФ) и по защите персональных данных пассажиров в цифровой среде направлены на повышение доступности и качества авиаперевозок, а также на укрепление правовой защищённости граждан как слабой стороны договора. В аспектном значении это обеспечивает сбалансированность частных и публичных интересов (интересов перевозчиков, пассажиров и государства), снижает транзакционные издержки участников перевозочного процесса, минимизирует правовые риски при внедрении электронно-цифровых технологий и способствует устойчивому развитию авиатранспортной отрасли в условиях цифровой трансформации.

Все девять положений, выносимых на защиту (с. 11-18 диссертации; с. 10-17 автореферата), являются обоснованными, логически вытекают из содержания работы. Особого внимания заслуживают положения о трансформации договорной конструкции под влиянием технологий (положение 1), о широком и узком понимании правового регулирования цифровой трансформации (положение 2), о выделении моделей заключения договора через цифровые платформы (положение 4), о модификации принципов гражданского законодательства (положение 5), о стадиях договора как единого правового механизма (положение 6), о цифровых основаниях ответственности (положение 7), о легализации овербукинга с компенсационным механизмом (положения 8 и 9).

Наряду с общей положительной оценкой результатов диссертационного исследования, хотелось бы обратить внимание на отдельные дискуссионные моменты, требующие дополнительных авторских пояснений.

Во-первых, автор в первом положении, выносимом на защиту (с. 11 диссертации; с. 11 автореферата), говорит о «расширении предмета договора от простой перевозки к оказанию комплексной транспортной услуги». Вместе с тем, в параграфе 1.3 (с. 72 диссертации) диссертант относит к «правоотношениям, обеспечивающим инфраструктуру», такие договоры, как код-шеринг, интерлайн-соглашения и др. Не возникает ли при таком расширительном толковании предмета договора перевозки опасности «размывания» границ самого договора перевозки, предусмотренного ст. 786 ГК РФ и ст. 103 ВК РФ? Как автор предлагает разграничивать собственно договор перевозки и организационные договоры, обеспечивающие перевозку?

Кроме этого, автор аргументировано выделяет две группы частноправовых отношений: правоотношения, обеспечивающие инфраструктуру для осуществления авиаперевозок пассажиров, и правоотношения по оказанию комплексной услуги по воздушной перевозке пассажира (третье положение, выносимое на защиту). Позиция автора в целом понятна, однако следует уточнить понятие субъекта правоотношений в рамках выделенных категорий отношений, в связи с тем, что некоторые субъекты имеют размытые границы правового статуса, особенно это касается новых игроков рынка транспортных услуг – посредников и цифровых платформ. Для юридической чистоты исследования необходимо уточнить их правовой статус, определить их место в

системе обязательств и разграничить их ответственность с традиционными перевозчиками.

Во-вторых, в пятом положении, выносимом на защиту, (с. 15 диссертации, с. 14 автореферата), автор говорит о трансформации принципа равенства участников в «принцип сбалансированности прав и интересов субъектов правоотношений в условиях цифровизации». Не является ли это скорее целью правового регулирования или конкретизацией существующего принципа, нежели самостоятельным принципом? Как автор соотносит данный «принцип» с закреплённым в ст. 1 ГК РФ принципом равенства участников?

В-третьих, в седьмом положении, выносимом на защиту (с. 16 диссертации, с. 16 автореферата), автор относит к «цифровым основаниям ответственности» разглашение персональных данных, технические сбои, ошибки программного обеспечения и т.д. Однако действующее гражданское законодательство предусматривает ответственность за данные нарушения по общим правилам (ст. 15, 393, 401 ГК РФ). В чём состоит специфика именно «цифровых оснований»? Предполагает ли автор введение специальных составов или особого порядка доказывания вины? Кроме этого, автору предлагается разъяснить, по каким критериям в рамках воздушной перевозки пассажира распределяется ответственность между ключевыми субъектами: перевозчиком, оператором информационной системы, разработчиком программного обеспечения. Кто несёт бремя доказывания вины при инцидентах кибербезопасности или сбоях в работе высокоавтоматизированных транспортных средств? Как определить границу между ошибкой программного обеспечения и обстоятельствами непреодолимой силы в цифровой среде?

Полагаем, что высказанные по работе замечания носят характер научной дискуссии, не имеют сущностно-концептуального характера и не снижают научной ценности проведенного Скучаевым Андреем Анатольевичем диссертационного исследования. В целом, работа отличается глубоко теоретической разработанностью, завершенностью, значимостью и актуальностью рассматриваемых проблем. В своей работе автор охватывает достаточно широкий спектр отношений, предпринимает попытки их осмысления и решения с учетом современных реалий. Содержание диссертации свидетельствует о достижении намеченных целей и решении поставленных задач.


Автореферат в полной мере отражает содержание диссертации, соответствует установленным требованиям и наряду с опубликованными работами в полной мере отражает научную новизну, основные выводы и содержание работы. Результаты исследования прошли соответствующую апробацию в докладах на научно-практических конференциях и в научных публикациях.

Проведенное исследование можно охарактеризовать как обоснованное, обеспечивающее решение задач, имеющих существенное значение для развития гражданского права. Представленные в работе результаты исследования достоверны, положения, выводы и рекомендации обоснованы, отвечающие требованиям научной новизны.

Таким образом, диссертация Скучаева Андрея Анатольевича на тему «Частноправовое регулирование отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями» выполнена на актуальную тему, представляет собой самостоятельную, творческую, обладающую логическим единством, завершённую научно-квалификационную работу, а совокупность авторских положений, предложений и рекомендаций должна быть определена как внесение лично соискателем вклада в развитие гражданского права. Диссертация Скучаева Андрея Анатольевича соответствует требованиям Положения о порядке присуждения учёных степеней, утверждённого постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842; диссертация в полной мере соответствует специальности 5.1.3 Частноправовые (цивилистические) науки, а её автор – Скучаев Андрей Анатольевич – заслуживает присуждения учёной степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Официальный оппонент:

кандидат юридических наук,
доцент кафедры гражданского права
Института права ФГБОУ ВО «Уфимский
университет науки и технологий»


_____ Муратова Альмира Раисовна



Подпись Муратовой А. Р.
достоверяю «23» 04 2026 г.
Начальник общего отдела УУНиТ Рахимова Д. Ф.

«22» апреля 2026 г.

Адрес: 450076, Республика Башкортостан, г. Уфа,
ул. Заки Валиди, д. 32
Тел. +7 (908) 350-49-84; +7 (347) 228-83-53
E-mail: kafedra-gp@uust.ru

Сведения об официальном оппоненте:

1. Муратова Альмира Раисовна

2. Кандидат юридических наук (научная специальность, по которой была защищена кандидатская диссертация 12.00.03 – гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право)

3. Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Уфимский университет науки и технологий», доцент кафедры гражданского права

4. Основные публикации официального оппонента по теме диссертации за последние 5 лет в рецензируемых научных изданиях:

1. *Муратова А.Р., Тужилова-Орданская Е.М.* Материальные и процессуальные аспекты защиты прав участников транспортных обязательств // Вестник гражданского процесса. 2021. Т. 11. № 2. С. 175-187.

2. *Муратова А.Р.* Об отдельных аспектах регулирования отношений, возникающих из договора перевозки, гражданским законодательством СССР // Гражданское право. 2022. № 6. С. 37-41.

3. *Муратова А.Р., Ахтямова Е.В.* Особенности ответственности сторон по договору транспортной экспедиции // Сборник: Проблемы частноправового и публично-правового регулирования транспортной деятельности. Материалы VI Всероссийской научно-практической конференции. Уфа, 2023. С. 162-168.

4. *Муратова А.Р., Иимеева А.С.* Логистические мультимодальные транспортные коридоры // Сборник: Тренды развития современного общества: управленческие, правовые, экономические и социальные аспекты. Сборник научных статей 13-й Всероссийской научно-практической конференции. Курск, 2023. С. 277-280.

5. *Муратова А.Р.* Ответственность за вред, причинённый при эксплуатации новых видов транспорта // Сборник: I Венедиктовские чтения. Материалы Всероссийской научно-практической конференции. Уфа, 2024. С. 175-178.

6. *Муратова А.Р.* Экономическая основа транспортных правоотношений // Гражданское право. 2025. № 1. С. 36-39.

7. *Муратова А.Р.* К вопросу о понятии перевозочного процесса // Труды Института государства и права Российской академии наук. 2025. Т. 20. № 4. С. 137-158.

8. *Муратова А.Р.* О возможности понуждения к заключению соглашения об организации перевозок в прямом смешанном сообщении // Гражданское право. 2025. № 5. С. 11-14.