

*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

**Автореферат**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Саратов – 2026

Работа выполнена в федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия»

**Научный руководитель**

доктор юридических наук, доцент  
**Соловых Светлана Жорисовна**

**Официальные оппоненты:**

**Бажина Мария Анатольевна**

доктор юридических наук, доцент,  
ФГБОУ ВО «Уральский  
государственный юридический  
университет имени В.Ф. Яковлева»,  
профессор кафедры предпринимательского  
права имени В.С. Якушева

**Муратова Альмира Раисовна**

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

**Ведущая организация**

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

Защита диссертации состоится «22» мая 2026 года в 14:30 на заседании диссертационного совета 24.2.390.01, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия» по адресу: 410056, г. Саратов, ул. им. Чернышевского Н.Г., зд. 104, стр. 1, зал заседаний диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на сайте федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Саратовская государственная юридическая академия» (<http://test.ssla.ru/dissertation/dissert/19-02-2026-2d.pdf>).

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2026 г.

Ученый секретарь

диссертационного совета,

кандидат юридических наук, доцент



Колодуб Григорий Вячеславович

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**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, 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 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 таких задержек, неоднозначность квалификации форс-мажорных обстоятельств и предоставления услуг, сложности, возникающие с возвратом средств при отказе от перелёта, 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, детерминируемой технологизацией самого права. В современных условиях доктрина цифровой трансформации транспортного права 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. Представляется необходимым выявить диалектическое единство и взаимовлияние технологического развития и правового регулирования, а также осмыслить трансформацию правовых понятий и конструкций, происходящую в связи с внедрением цифровых технологий в транспортную отрасль. Таким образом, указанные обстоятельства свидетельствуют об актуальности исследования.

**Степень научной разработанности.** Основополагающими научными работами, в рамках которых сформированы категориальные понятия транспортного права, можно назвать работы, посвященные основным проблемам развития транспортного законодательства В.А. Егiazарова (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).

В последние два десятилетия в научной литературе появились исследования, посвященные внедрению цифровых технологий в транспортную отрасль. Вместе с тем такие работы либо относятся преимущественно к сфере технических наук, как, например, исследования И.Н. Шапкина о системе организации железнодорожных перевозок на основе информационных технологий (2009), И.А. Тецлава о методах и средствах управления системой обслуживания пассажиров в аэропорту в условиях неопределённости (2023), В.М. Аврамчикова, А.С. Тимоховича, И.П. Рожнова о цифровой трансформации в авиационной отрасли (2024), либо не носят комплексного характера и не отражают в полной мере специфику воздушной перевозки пассажиров и багажа. К числу последних относятся работы А.А. Карцхии о гражданско-правовой модели регулирования цифровых технологий (2019), И.Г. Ткачёва о развитии транспортных систем на базе цифровых технологий (2019), В.А. Лаптева о юридической ответственности за работу искусственного интеллекта (2019), М.А. Рожковой о статусе цифрового права (2020), Е.В. Вавилина о правовой среде цифрового развития транспорта (2021) и о статусе искусственного интеллекта (2022), В.А. Вайпана о создании новой правовой среды для цифрового развития

транспорта (2021), В.Н. Воронина о стратегическом правовом регулировании внедрения цифровых технологий на транспорте (2021), Ю.Н. Боярской о регулировании беспилотных воздушных перевозок (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: Т.Е. Абовой, С.С. Алексеева, А.А. Ананьевой, М.Ф. Багларида, М.А. Бажиной, Л.Т. Бакулиной, И.И. Бариновой, В.С. Белыха, 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, 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.

**Нормативно-правовую 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 перевозки пассажиров с учётом внедрения в авиационную 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, доступ российских организаций к обработке и хранению персональных данных, а также принцип 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,

закрывающиеся 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: в Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторую), в Воздушный кодекс Российской Федерации, в Приказ Минтранса России от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»». Предложения о внесении изменений и дополнений представлены в Приложении к диссертации.

**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 состоит в том, что сформулированные в нем положения и выводы могут быть использованы в нормотворческой деятельности при дальнейшем совершенствовании законодательства в сфере оказания транспортных услуг пассажирам, в правоприменительной деятельности и при обобщении судебной практики, а также в учебном процессе при преподавании гражданского права и иных учебных дисциплин по темам договора воздушной перевозки пассажира. Наряду с этим результаты исследования могут служить основой для дальнейшей теоретической разработки соответствующей проблематики.

**Степень достоверности результатов исследования.** Достоверность результатов исследования подтверждается значительным объёмом изученных и проанализированных нормативных правовых актов, научных работ учёных-цивилистов, материалов правоприменительной практики, использованием системы методов, адекватных предмету, цели и задачам исследования, а также внутренней согласованностью сформулированных 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, 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 конгресс «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.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **введении** обоснована актуальность диссертационного исследования, представлена характеристика степени научной разработанности, сформулированы цель и задачи исследования, определены объект, предмет, теоретическая, правовая и эмпирическая основы исследования, научная новизна, представлены методы исследования, сформулированы положения, выносимые на защиту диссертации, раскрыта теоретическая и практическая значимость работы, указаны сведения о степени достоверности и об апробации результатов, полученных в ходе исследования.

**Глава первая** «Теоретико-правовые основы частноправового регулирования отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями», содержащая три параграфа, посвящена теоретическому обоснованию правовых аспектов перевозки пассажиров воздушным транспортом, представлен анализ исторического правового развития и современного состояния нормативно-правового регулирования пассажирских авиаперевозок, рассмотрены особенности взаимодействия субъектов-участников процесса пассажирских перевозок в условиях внедрения цифровых технологий.

*В первом параграфе «Генезис правового регулирования отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом»* исследуется история становления российского воздушного права, проводится сравнительный анализ положений воздушных кодексов советского периода и Воздушного кодекса РФ 1997 г., определяются этапы развития правового регулирования воздухоплавания и воздушных пассажирских перевозок. Показано, что совершенствование законодательства в данной сфере носит непрерывный характер и находится в зависимости от общественно-политических, социально-экономических и технологических условий.

Определены общие закономерности влияния техники и технологий на правовое регулирование воздушной перевозки, обуславливающие эволюцию договорных отношений и трансформацию юридической конструкции договора. Такое влияние выражается в расширении его предмета, изменении субъектного состава, персонализации условий, переходе от традиционной формы заключения к цифровому формату, внедрении модели SaaS в авиационной отрасли, а также в изменении порядка исполнения договора – от натурального формата совершения юридически значимых действий к интегративному, сочетающему различные технологические способы.

Обосновано, что использование электронной формы договора перевозки не изменяет его юридической природы. Отмечается корреляция публично-правовых и частноправовых норм из-за особенностей использования воздушного транспорта, наличия повышенных рисков.

*Во втором параграфе «Основы нормативно-правового регулирования цифровой трансформации пассажирских перевозок воздушным транспортом в*

*Российской Федерации»* отмечается, что электронные и цифровые технологии – это разные понятия, но сейчас – переходный период, когда происходит смешение этих понятий, взаимозаменяемость, что предопределяет особенности правового регулирования. Происходит активное внедрение цифровых решений в традиционные электронные инфраструктуры, постепенно стираются границы между электронными и цифровыми технологиями, создавая единую экосистему, обеспечивающую высокую степень автоматизации и оптимизации процессов.

Раскрыты нормативно-правовые основы регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом, в том числе с использованием электронно-цифровых технологий.

Предлагается 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 технологий. Правовое регулирование отношений в узком смысле – это конкретные нормы и правила, установленные для субъектов, участвующих во вполне определённых правоотношениях. Частноправовое регулирование цифровой трансформации в сфере перевозок пассажиров воздушным транспортом включает в себя правовое регулирование договорных отношений, направленных на обеспечение процесса перевозки пассажиров, и правовое регулирование отношений непосредственно по перевозке пассажиров.

Отмечается, что регулирование цифровой трансформации в авиационной отрасли происходит в формате платформенных решений.

Меняется способ регламентации общественных отношений: регулятивный метод уступает место правовому прогнозированию вариантов влияния на общественные отношения. Цель правового эксперимента – совершенствование общего регулирования, исходя из результатов, полученных в ходе экспериментального правового режима.

Автор считает, что планируемое внедрение беспилотных аппаратов для перевозки пассажиров требует тщательной разработки законодательной базы. На

первоначальном этапе перевозка пассажиров высокоавтоматизированным воздушным судном будет регламентироваться экспериментально-правовым режимом, но после его окончания возникнет проблема перехода к постоянному правовому регулированию, проблема корреляции положений, которые были в экспериментально-правовом режиме, с существующим законодательством.

По мнению автора, правовая политика России должна быть направлена на опережающее законодательное регулирование в области развития беспилотного транспорта.

*В третьем параграфе «Система отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями»* представлена система правоотношений, включающая, с одной стороны, связи, обусловленные заключением соглашений, направленных на подготовку и обеспечение воздушной пассажирской перевозки, в том числе соглашения код-шеринга, интерлайн-соглашения, отношения между перевозчиком и владельцем транспортной инфраструктуры, между владельцами транспортных инфраструктур, между перевозчиком и уполномоченным агентом, перевозчиком и информационным агрегатором, а с другой – правоотношения, непосредственно опосредующие оказание услуг по перевозке пассажиров.

Раскрыты виды правоотношений в форме договоров, возникающих между пассажирами, перевозчиками, агентами и информационными агрегаторами, определена правовая природа каждого из них.

Обозначена роль цифровых платформенных решений в организации перевозок пассажиров воздушным транспортом и их правовое регулирование. Представлены авторские 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. По мнению автора, заключение договора перевозки с использованием цифровых технологий возможно посредством

следующих цифровых платформ: цифровая платформа-агрегатор, цифровая платформа уполномоченного агента, цифровая платформа перевозчика, цифровая посредническая платформа.

**Вторая глава «Реализация договорных отношений по перевозке пассажиров воздушным транспортом, опосредованных электронно-цифровыми технологиями»,** состоящая из трёх параграфов, посвящена комплексному исследованию вопросов заключения и исполнения договора перевозки пассажира воздушным транспортом в рамках использования электронно-цифровых технологий, а также вопросам ответственности субъектов перевозки.

*В первом параграфе «Порядок заключения договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий»* сформированы принципы правового регулирования в области пассажирских перевозок с учётом использования цифровых технологий. Доказано, что использование информационных технологий модифицирует содержание принципов гражданского законодательства без изменения их аксиологической сущности.

Представлена правовая природа договора перевозки пассажира воздушным транспортом, выявлены его сущностные черты. Необходимость наличия в договоре императивных правовых норм связана с высокими рисками авиаперевозок. 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 заключения договора), отношения, возникающие на предполётной стадии перевозки, осуществление договорных отношений (стадия исполнения договора) – стадии представлены в динамике. Определены и охарактеризованы правоотношения субъектов, относящиеся к каждой стадии. Проанализированы гражданские правоотношения между субъектами в рамках бронирования и заключения договора перевозки в электронном виде.

Предлагается создать цифровой профиль авиапассажира, к которому будут иметь доступ авиакомпании. Он может использоваться для отраслевой статистики,

анализа пассажиропотоков, для более персонализированных предложений пассажирам, для определения пассажиров, которым может быть отказано в заключении договора перевозки, для определения льготных пассажиров.

*Во втором параграфе «Исполнение договора воздушной перевозки пассажиров с использованием электронно-цифровых технологий»* 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. Проблемой является отсутствие правового регулирования при использовании указанных технологий.

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.

Результатом использования цифровых технологий стало увеличение рисков для пассажира в связи с передачей значительной части полномочий перевозчика третьим лицам.

*В третьем параграфе «Основания и пределы гражданско-правовой ответственности участников договорных отношений по услуге воздушной перевозки пассажиров»* предлагается авторское определение гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательства как возможность применения к правонарушителю мер имущественного или организационного характера в виде неблагоприятных правовых последствий за пределами первоначальных обязательств в рамках законодательства или условий договора.

Установлены традиционные и цифровые основания гражданско-правовой ответственности субъектов частноправовых отношений в области воздушных перевозок пассажиров.

Определены субъекты права, на которых может быть возложена ответственность при эксплуатации высокоавтоматизированных авиалайнеров.

Разработан алгоритм взаимодействия пассажиров и авиакомпаний в случаях применения механизма овербукинга.

Автор предлагает ответственность за любые нарушения условий договора возложить на перевозчика, который в дальнейшем после удовлетворения требований пассажира может предъявить претензии виновным третьим лицам в регрессном порядке.

Аргументировано, что при исполнении договора перевозки пассажира воздушным транспортом отказ пассажиру в посадке на рейс и дату, указанные в билете, по причинам замены воздушного судна на судно меньшей вместимости, превышения максимальной полётной массы, технического сбоя программного обеспечения является самостоятельным основанием для наступления ответственности перевозчика. В указанных случаях предложено установить штрафные санкции вне зависимости от того, отказался ли пассажир вынужденно от полёта или воспользовался альтернативным авиарейсом.

Предложено установить выплату компенсации морального вреда за имущественный вред, причинённый пассажиру перевозчиком.

Сделан вывод о том, что на искусственный интеллект, используемый в перевозках, не может быть возложена ответственность, поскольку он не обладает статусом субъекта права.

*В заключении* подведены итоги исследования, сформулированы выводы, касающиеся совершенствования правового регулирования перевозок пассажиров воздушным транспортом, в том числе, связанных с использованием цифровых технологий, некоторые из сформулированных выводов вынесены на защиту диссертации.

*В приложении* к диссертационному исследованию представлены предложения по совершенствованию законодательства.

**По теме диссертации опубликованы следующие работы:**

*Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:*

1. Скучаев, А.А. Развитие правовой модели регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом / А.А. Скучаев // Юридическая наука. – 2023. – № 2. – С. 73-78. (0,69 п.л.).

2. Скучаев, А.А. Овербукинг в авиаперевозках: проблемы и пути их решения / А.А. Скучаев // Актуальные проблемы российского права. – 2023. – Т. 18. – № 12 (157). – С. 84-92. (1,04 п.л.).

3. Скучаев, А.А. Цифровая реальность пассажирских перевозок / А.А. Скучаев // Право и экономика. – 2024. – № 5 (435). – С. 25-30. (0,69 п.л.).

4. Скучаев, А.А. Райдшеринг: проблемы правовой регламентации в России / А.А. Скучаев // Хозяйство и право. – 2024. – № 9 (572). – С. 96-110. (1,3 п.л.).

5. Скучаев, А.А. К вопросу о правосубъектности беспилотного автотранспорта и субъектах ответственности / А.А. Скучаев // Транспортное право. – 2025. – № 1. – С. 12-15. (0,5 п.л.).

*Статьи, опубликованные в других научных журналах и изданиях:*

6. Скучаев, А.А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика за нарушение договора перевозки пассажира / А.А. Скучаев // Наукосфера. – 2022. – № 11-2. – С. 496-501. (0,69 п.л.).

7. Скучаев, А.А. Проблемные вопросы компенсации морального вреда при перевозке пассажиров / А.А. Скучаев // Молодежь и современная наука: сборник научных статей Всероссийской с международным участием междисциплинарной научно-практической конференции, Самара, 01 декабря 2022 года. – Самара: Исакова Т.С. (БИЮР). – 2022. – С. 125-131. (0,4 п.л.).

8. Скучаев, А.А. Новый закон о такси: усиление контроля и ответственности / А.А. Скучаев // Гуманитарный научный вестник. – 2023. – № 4. – С. 11-17. (0,8 п.л.).

9. Скучаев, А.А. История развития законодательства о пассажирских перевозках / А.А. Скучаев // Актуальные проблемы юриспруденции: сборник статей по материалам LXX международной научно-практической конференции, Новосибирск, 22 мая 2023 года. Том 5 (69). – Новосибирск: ООО «Сибирская академическая книга». – 2023. – С. 30-37. (0,45 п.л.).

10. Скучаев, А.А. Модернизация правового регулирования регулярных пассажирских перевозок / А.А. Скучаев // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. – 2024. – № 6-4 (93). – С. 164-168. (0,29 п.л.).