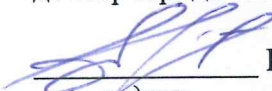


Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ (НИ ТГУ)
Юридический институт

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ В ГЭК
Руководитель ООП
доктор юридических наук, профессор


подпись Е.С. Болтанова
« ____ » 05 2021 г.

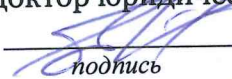
ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА МАГИСТРА
(МАГИСТЕРСКАЯ ДИССЕРТАЦИЯ)

ДОГОВОР ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ И ПассажиРОВ

по направлению подготовки 40.04.01 Юриспруденция
направленность (профиль) «Частное право и гражданский оборот»

Беломестных Анастасия Артуровна

Руководитель ВКР
доктор юридических наук, профессор


подпись Е.С. Болтанова
« ____ » 05 2021 г.

Автор работы
студент группы № 061917


подпись А.А. Беломестных
« ____ » _____ 2021 г.

ТОМСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ
Магистратура

ЗАДАНИЕ

по подготовке выпускной квалификационной (магистерской) работы

студенту Беломестных Анастасии Артуровне

Тема выпускной(квалификационной) работы Договор воздушной перевозки грузов и пассажиров

Утверждена 18 сентября 2019 г., протокол 1

Руководитель работы: доктор юр. наук, профессор Е.С. Болтанова

Сроки выполнения выпускной (квалификационной) работы:

1). Составление предварительного плана и графика написания выпускной (квалификационной) работы

с «12» 09 2019 г. по «18» 09 2019 г.

2). Подбор и изучение необходимых нормативных документов, актов и специальной литературы «18» 09 2019 г. по «20» 02 2021 г.

3). Сбор и анализ практического материала с «18» 09 2019 г. по «20» 02 2021 г.

4). Составление окончательного плана выпускной (квалификационной) работы с «20» 12 2019 г. по «09» 06 2020 г.

5). Написание и оформление выпускной (квалификационной) работы с «25» 09 2019 г. по «28» 04 2021 г.

Если работа выполняется по заданию организации указать ее _____

Встречи дипломника с научным руководителем – ежемесячно (последняя неделя месяца в часы консультаций).

Научный руководитель _____

С положением о порядке организации и оформления выпускных (квалификационных) работ ознакомлен, задание принял к исполнению _____

Аннотация

магистерской диссертации

на тему: «Договор воздушной перевозки грузов и пассажиров»

В рамках данной работы была рассмотрена гражданско-правовая природа и характеристика договора воздушной перевозки грузов и пассажиров. Работа посвящена анализу понятия и признаков договора, его особенностей, элементов, прав и обязанностей сторон, а также рассмотрению порядка изменения, расторжения договора и ответственности сторон. Объем основного содержания работы составил 90 страниц, было использовано 67 источников.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок грузов и пассажиров.

Предметом исследования выступает совокупность норм, регламентирующих договоры по воздушной перевозке грузов и пассажиров.

Цель исследования состоит в комплексном изучении теории, гражданского законодательства и правоприменительной практики в сфере авиационных перевозок грузов и пассажиров в Российской Федерации.

Для достижения поставленных в настоящей работе целей и задач применялись общенаучные и частноправовые методы познания.

Структура работы определена поставленными целями и задачами и включает в себя введение, три главы (где первая глава содержит четыре параграфа, вторая глава содержит три параграфа, третья глава четыре параграфа), заключение и список использованных источников и литературы.

В первой главе «Договор воздушной перевозки пассажиров», состоящей из четырёх параграфов, исследуются правовая природа, основные начала такого договора, проводится его сравнения со смежными договорами по перевозке пассажиров иными видами транспорта.

Проводится анализ предмета, сторон договора, формы договора и других его элементов. Анализируется содержание обязательственных правоотношений авиаперевозчика перед пассажиром, которые вытекают из условий договора воздушной перевозки пассажира. Проанализированы нормативно-правовые акты, регулирующие права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажира

Исследуются основания и последствия досрочного расторжения договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика или пассажира. Также указываются возможности добровольного изменения условий договора.

Во второй главе «Договор воздушной перевозки грузов», состоящей из трех

параграфов, проанализированы основные особенности и правовая природа договора воздушной перевозки грузов.

В первом параграфе второй главы дается понятие и раскрывается содержание договора воздушной перевозки груза по российскому законодательству, проводится анализ нормативных правовых актов, составляющих современное воздушное законодательство Российской Федерации.

Во втором параграфе исследуются предмет, стороны договора, форма договора, его цена и срок.

Третий параграф исследуются основания и последствия досрочного расторжения договора воздушной перевозки груза. Указаны случаи, когда по требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут по решению суда, а также возможность добровольного изменения условий договора.

В третьей главе «Ответственность сторон по договору воздушной перевозки грузов и пассажиров», состоящей из четырех параграфов, исследуются особенности ответственности перевозчика, пассажира, грузоотправителя и грузополучателя по договору воздушной перевозки грузов и пассажиров. Указываются отличительные черты и признаки такой ответственности, а также делается акцент на нормативно-правовые акты, содержащие положения об ответственности на воздушном транспорте.

Также проанализированы особенности ответственности перевозчика и определенные гарантии для пассажиров, чьи интересы пострадали в связи со сложной эпидемиологической ситуацией в 2020 году.

Исследуются вопросы минимизации рисков, связанных с возможностью применения мер ответственности к перевозчику по договору воздушной перевозки грузов, путем страхования ответственности воздушного перевозчика.

В работе приводятся примеры из правоприменительной практики, а также мнения исследователей в области гражданского права.

В заключении представлены краткие выводы по теме исследования.

Автор работы

Беломестных А.А.

ОГЛАВЛЕНИЕ

<u>ОГЛАВЛЕНИЕ</u>	5
<u>СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ</u>	6
<u>ВВЕДЕНИЕ</u>	1
<u>1 Договор воздушной перевозки пассажиров</u>	13
<u>1.1 Понятие и правовая природа договора воздушной перевозки пассажиров</u>	13
<u>1.2 Элементы договора воздушной перевозки пассажиров</u>	16
<u>1.3 Права и обязанности сторон договора</u>	22
<u>1.4 Изменение и прекращение договора воздушной перевозки пассажиров</u>	28
<u>2 Договор воздушной перевозки грузов</u>	32
<u>2.1 Понятие и основная характеристика договора воздушной перевозки грузов</u>	32
<u>2.2 Элементы договора воздушной перевозки грузов</u>	37
<u>2.3 Изменение и прекращение договора воздушной перевозки грузов</u>	47
<u>3 Ответственность сторон по договору воздушной перевозки грузов и пассажиров</u>	49
<u>3.1. Общие положения об ответственности сторон за нарушение обязательств по перевозке</u>	49
<u>3.2. Основания и пределы ответственности перевозчика и пассажиров по договору воздушной перевозки пассажира</u>	51
<u>3.2.1. Ответственность перевозчика</u>	51
<u>3.2.2 Ответственность пассажира</u>	57
<u>3.2.3. Особенности ответственности перевозчика при перевозке пассажира и багажа во время эпидемии, вызванной коронавирусной инфекцией (СОУЮ-19)</u>	58
<u>3.3. Ответственность перевозчика, грузоотправителя по договору воздушной перевозки грузов</u>	62
<u>3.3.1 Ответственность перевозчика</u>	62
<u>3.3.2 Ответственность грузоотправителя</u>	66
<u>3.4 Обязательное страхование ответственности</u>	70
<u>ЗАКЛЮЧЕНИЕ</u>	73
<u>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ</u>	76

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВК РФ - Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №-60 - ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, №12, ст. 1383.

ГК РФ - Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 05.12.1994, № 32, ст. 3301.; Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996, № 5, ст. 410.

КоАП РФ - Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета, N 256, 31 декабря 2001 года.

ИАТА - Международная ассоциация воздушного транспорта, ИАТА международная неправительственная организация.

ПАО «Аэрофлот» - Публичное акционерное общество «Аэрофлот-Российские авиалинии», российская государственно-частная авиакомпания, осуществляющая полёты и коммерческую деятельность на международных воздушных линиях.

ФАП - Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Минтранс России от 28 июня 2007 г. № 82 // Российская газета. - 2007. - № 225.

ЕС - Европейский союз, экономическое и политическое объединение 27 европейских государств.

КНР - Китайская народная республика, государство в Восточной Азии.

Минтранс РФ - Министерство транспорта Российской Федерации, федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере гражданской авиации, использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

АС Западно-Сибирского округа - Арбитражный суд Западно-Сибирского округа, постоянно действующий официальный государственный орган, осуществляющий правосудие в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

АС Волго-Вятского округа - Арбитражный суд Волго-Вятского округа, постоянно действующий официальный государственный орган, осуществляющий правосудие в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности.

ЦБ РФ - Центральный банк Российской Федерации, особый публично-правовой институт России, главный банк первого уровня.

МГА СССР- Министерство гражданской авиации СССР, центральный орган управления Союза ССР в сфере гражданской авиации.

АО «Авиакомпания «Россия» - Акционерное общество «Авиакомпания «Россия» входит в состав Группы «Аэрофлот» и является авиаперевозчиком России.

ООО «Ульяновское АВС» - Общество с ограниченной ответственностью «Ульяновское агентство воздушных сообщений»

ООО «Аэропорт Москва» - Общество с ограниченной ответственностью «Аэропорт Москва», предприятие по наземному обслуживанию грузовых и почтовых авиаперевозок в России.

ЗАО «Аэрофлот-Карго» - Закрытое акционерное общество «Аэрофлот-Карго», российская авиакомпания, дочернее предприятие «Аэрофлота». Выполняла грузовые перевозки до декабря 2009 года.

НПА - Нормативный правовой акт. официальный документ установленной формы.

СПЗ - Специальные права заимствования, искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом. Имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах.

ТОРГ 12 - Унифицированная форма, применяется для оформления продажи (отпуска) товарно-материальных ценностей сторонней организации.

СОУТО-19 - коронавирусная инфекция 2019 года, потенциально тяжёлая острая респираторная инфекция.

ВВЕДЕНИЕ

В современном мире правовое регулирование договорных обязательств, которое применяется в сфере транспортной деятельности, имеет важное значение для Российской Федерации с ее обширной и богатой территорией и развитой транспортной сетью. Это отражается в активно меняющемся транспортном законодательстве и значительном числе споров, возникающих между перевозчиками и их клиентами, связанных с исполнением обязательств по транспортным договорам.

Актуальность исследования. Транспорт в жизни общества играет важную роль, которая заключается в оказании специфических услуг, связанных с перемещением человека или груза в пространстве. В экономической сфере транспорт имеет большое значение в связи с значительно протяженностью территории Российской Федерации. Отличительными чертами авиатранспорта, которые ставят его в приоритет перед другими видами транспорта, являются: развитое движение перевозок, регулярность, независимость от времени года, а также возможность доставки пассажиров или грузов в труднодоступные и отдаленные районы. В настоящее время авиация занимает одно из ведущих мест среди различных видов транспорта.

Таким образом, достаточно большое значение имеет надлежащее правовое регулирование договора воздушной перевозки груза и пассажира. Так, в случае ненадлежащего исполнения одной из сторон договора воздушной перевозки, применение мер гражданско-правовой ответственности позволяет возместить причиненный ущерб. В случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств, следующих из договора воздушной перевозки пассажира, меры гражданско-правовой ответственности, применимые к перевозчику, дают возможность компенсировать материальный ущерб и моральный вред, вызванный, например, вредом здоровью пассажира в результате произошедшей авиакатастрофы, утратой или повреждением багажа пассажира, а также в случае задержки в доставке пассажира в пункт назначения по вине перевозчика. Важным условием для качественного разрешения судами этих споров является наличие в стране хорошо проработанного воздушного законодательства. Также в осуществлении авиаперевозок участвуют и европейские авиакомпании, что выявляет необходимость постепенного приведения российского воздушного права в соответствие с международными правилами. Так как всегда существует необходимость модернизировать российскую правовую систему, а также в частности регулирование взаимоотношений участников договора воздушной перевозки, проводятся реформы российского гражданского и воздушного законодательства. Результатом одних из таких реформ стало

принятие Гражданского кодекса РФ, в котором были отражены основные условия договора перевозки, а также принятие Воздушного кодекса РФ в 1997 году. Законодательные акты советского периода, которые действовали ранее несли отпечаток социально-экономических условий того времени. В отличие от них современный Воздушный кодекс РФ отражает современный подход к регулированию данного вида отношений. Но следует указать, что в советское время, а в частности в 60-е - 80-е годы, было издано большое количество научных трудов, которые посвящены правовому регулированию отношений, касающихся договора воздушной перевозки груза и пассажира. Поэтому необходимо учитывать ту степень преемственности, которая существует в транспортном законодательстве, а также полное изучение проблем, связанных с правовым регулированием воздушного транспорта, что невозможно без учета норм действующего ранее законодательства, сравнивая его с действующим законодательством, а также без учета богатого наследия, накопленного советскими учеными.

В тексте современного воздушного кодекса есть пробелы в правовом решении вопросов, которые в соответствии с ГК РФ должны быть отрегулированы специальным транспортным законодательством, в том числе Воздушным кодексом Российской Федерации. Колоссальные объемы воздушных перевозок, необходимость учета экономических рисков, увеличение количества международных пассажирских перевозок, которые связаны с использованием международного туристического законодательства, необходимость приведения в соответствие с требованиями российского воздушного законодательства, говорят о необходимости дальнейшего исследования проблем, которые касаются надлежащего правового регулирования договора воздушной перевозки.

Цель и задачи работы. Целью диссертации является комплексное исследование теории гражданского законодательства и правоприменительной практики в сфере авиаперевозок в Российской Федерации.

Эта цель достигается путем решения ряда задач, среди которых необходимо выделить следующие.

- 1) Изучение сущности и правовой природы договора воздушных перевозок грузов и пассажиров;
- 2) Исследование особенностей договора авиаперевозки и его отличие от договора перевозки пассажиров и грузов иными транспортом;
- 3) Анализ положений действующего законодательства, которые содержат специфику отдельных видов договоров воздушной перевозки;
- 4) Изучение элементов договора воздушной перевозки;

5) Исследование положений о заключении, изменении, расторжении договора авиаперевозок;

6) Изучение действия юридической ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки третьими лицами;

7) Обобщение и анализ практики по вопросам, которые ставятся в работе.

Объектом исследования являются общественные отношения, складывающиеся по поводу организации перевозок грузов и пассажиров.

Предметом исследования выступает совокупность норм, регламентирующих договоры по воздушной перевозке грузов и пассажиров.

Теоретической основой данной работы стали труды В.В. Витрянского, В.А. Егiazарова, Е.А. Ефремова, В.В. Залесского, Н.А. Внукова, А.В. Выгодянского, Н.Н. Остроумова, Н.Ю. Рассказовой, Б.П. Елисеева, М.И. Брагинского.

Правовой основой послужили международно-правовые акты, Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации и другие действующие нормативно-правовые акты. Кроме того, было уделено внимание судебной практике в сфере воздушных перевозок.

Методологическую основу исследования составляет комплексное применение общенаучных и частноправовых методов. Методологической основой является метод диалектического материализма как универсальный метод познания. Кроме того, использован сравнительно-правовой, исторический, системный, формально-логический, аналитический, а также методы интерпретации правовых норм и правового моделирования. Общенаучными методами исследования являются логические методы (идеализация, абстрагирование, формализация, анализ, синтез, индукция, дедукция, обобщение), системно-структурный.

Степень разработанности темы исследования. Теме регулирования отношений в сфере авиаперевозок грузов и пассажиров посвящено достаточно много работ российских цивилистов. А именно это работы: М. Г. Масевич, В. В. Витрянского, М. А. Аллахвердова, М. А. Тарасова, Г. П. Савичева и многих других авторов.

Следует отметить, что эти исследования проводились в основном в советский период применительно к условиям системы, действующей в СССР. В современный период в России различным разделам правового регулирования авиаперевозок были посвящены публикации В. В. Витрянского, В. А. Егiazарова, Б. П. Елисеева, Н. Н. Остроумова и других ученых.

Научная новизна исследования заключается в комплексном исследовании природы договорных конструкций по воздушной перевозке грузов и пассажиров.

Сформулированы новые положения, уточнены и дополнены известные науке гражданские выводы, выводы и определения, а также сформулированы авторские предложения по совершенствованию действующего законодательства Российской Федерации. Полученные в процессе исследования результаты позволили вынести на защиту следующие положения.

1. Определение авиаперевозки сформулировано так: «По договору воздушной перевозки перевозчик обязуется доставить груз или пассажира в пункт назначения, который согласован сторонами с помощью воздушного транспорта и перевезти груз лицом, а также выдать его уполномоченному на его получение, или на хранение, а в случае багажа пассажира - вернуть его пассажиру» или другому лицу, уполномоченному принимать багаж; отправитель груза (багажа), пассажирское транспортное средство в свою очередь обязуются уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги. Термины договора «авиаперевозка» и «воздушная перевозка» используются как синонимы, так как говорится именно об общественном воздушном транспорте - авиации общего назначения. Общее понятие для перевозки грузов и пассажиров необходимо для того, чтобы наглядно увидеть общие и различные признаки договоров. А также эти виды договоров чаще все рассматриваются в совокупности, поэтому общее понятие будет актуальным при изучении правовой природы этих договоров;

2. Аргументируется, что письменная форма договора воздушной перевозки считается соблюденной в силу того, что пассажир своим действием в виде оплаты проезда совершает акцепт публичной оферты своим конклюдентным действием. То есть со стороны пассажира совершаются фактические действия по оплате услуг по перевозке и приобретению авиабилета. Сам билет не является письменной формой договора, он является документом, подтверждающим оплату проезда, а также содержащим данные о пассажире, пункте отправления, пункте назначения и других уточняющих данные о поездке;

3. Формулируется понятие «участники договора», которое трактуется шире чем «стороны договора». Понятие «участники договора» охватывает весь «круг лиц», при отсутствии действий которых, заключение соглашения стало бы невозможным. Это, например, грузополучатель, а также аэропорт отправления - для всех контрактов на авиаперевозки. Аэропорт назначения также может выступать в качестве необязательного участника договоров перевозки грузов (как хранитель невостребованных грузов).

4. Утверждается, что аэропорт не является перевозчиком по такому договору, но может быть, например, представителем перевозчика;

5. Утверждается, что нужно нормативно отрегулировать вопрос о сроке доставки пассажира, а не правилами перевозчика. Иначе такая ситуация ставит пассажира в невыгодное положение, так как пассажир будет вынужден знакомиться с каждым правилами различных перевозчиков, а это достаточно трудозатратно. Нормативные акты устанавливают правила для неопределенного круга лиц, это гораздо больше соответствует интересам менее защищенной стороны договора.

Структура диссертации. Структура магистерской диссертации обусловлена предметом, целями и задачами исследования, составлена в системной последовательности, позволяющей наиболее полно раскрыть тематику работы. Диссертация включает: введение, три главы, одиннадцать параграфов, заключение и список использованной литературы.

1 Договор воздушной перевозки пассажиров

1.1 Понятие и правовая природа договора воздушной перевозки пассажиров

Для того чтобы дать полную характеристику договору воздушной перевозки пассажиров необходимо обратиться к его природе. Термин «правовая природа» означает выявление места, роли и отношения изучаемого явления к категории права.

Этот договор является одним из видов потребительского договора. Договорные отношения с гражданами-потребителями всегда были развиты в отечественном гражданском праве, это связано с важностью потребительских договоров как одной из базовых структур, на основе которых возникают правоотношения. Договоры с участием граждан-потребителей представляют значимый институт гражданского права, занимают особое место в огромном массиве норм гражданского права договорного права.

Таким образом, результатом непрерывной эволюции экономического оборота и имущественных отношений, регулируемых договорным правом, является развитие системы гражданско-правовых договоров и как результат появление новых типов, видов и подвидов гражданских договоров.

Потребительский договор следует рассматривать как самостоятельный тип соглашений, который является одним из важнейших институтов гражданского права. В контексте многомерной концепции гражданско-правового договора под потребительским договором следует понимать согласованное выражение воли гражданина-потребителя и хозяйствующего субъекта, заключенное в установленной законом, форме, в совокупности, составляющее договор, направленный на удовлетворение бытовых и/или личных потребностей потребителей, на основании которых возникают, изменяются и прекращаются гражданские права и обязанности с особым правовым режимом.¹

На современном этапе рынок услуг в Российской Федерации является одним из динамично развивающихся секторов экономики. Однако, правовое регулирование данной сферы, по мнению многих ученых и юристов-практиков нуждается в совершенствовании.

Видом потребительского договора является договор возмездного оказания услуг. Анализ имеющихся концепций и взглядов показал, что изначально нет единства взглядов на базовое понятие «услуга». Учеными и практиками этот термин толкуется по-разному и обладает множеством смысловых оттенков. В связи с этим целесообразно обратиться к понятию услуги как предмету потребительских договоров возмездного оказания услуг.

¹ Внуков Н. А. Правовая природа договора перевозки пассажиров // Вопросы современной юриспруденции: [сб. ст. по матер. I междунар. науч.-практ. Конф]. Новосибирск, 2011. № 1. С.1

Потребительская услуга - это действие, направленное на достижение согласованного сторонами результата, которое носит нематериальный характер (духовный, культурный, образовательный и т. д.) И предназначено исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательских действий, при этом результат не гарантирован заранее, а положительный эффект заключается в самих действиях.²

Центральное место в системе потребительских договоров возмездного оказания услуг и среди договорных форм транспортного обслуживания населения занимает договор перевозки пассажира. Его заключение и исполнение необходимо для непосредственного удовлетворения транспортных потребностей граждан.

Достаточно широкая сфера свободного волеизъявления сторон договора. На это указывает факт закрепления в ГК РФ, что у отдельного вида транспорта условия перевозки и ответственность определяются соглашением сторон, в случае если транспортным законодательством не предусмотрено иное.³

Если рассматривать данный договор в историческом развитии, то он был выделен из договора подряда, стал самостоятельным в обязательственного права, только с начала активного развития товарных отношений, в период образования крупных организаций, занимающихся авиаперевозками.⁴

Юридическое понятие договора установлено статьей 786 ГК РФ. Согласно договору перевозки пассажира, перевозчик обязуется доставить пассажира в пункт назначения, а в случае багажа пассажира - также доставить багаж в пункт назначения и передать его уполномоченному лицу. получить багаж, а пассажир обязуется оплатить установленный тариф за проезд, а при регистрации багажа и за перевозку. Пассажиром является потребитель услуг, предоставляемых перевозчиками, главным образом, транспортными организациями. В литературе по транспортному праву пассажиром (применительно к данному договору) является лицо, которое перевозится на самолете, которое не входит в состав служебного персонала (экипажа) данного транспортного средства и имеет проездной билет.⁵

Надобность в перевозке возникает в связи на основании потребности в перемещении лица в пределах определенной с помощью транспортных средств. Как

² Внуков Н. А. Правовая природа договора перевозки пассажиров ... С.2

³ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14-ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996, № 5, ст.410, ст. 784, п. 2.

⁴ Черепова И. С., Горшенина Д. В, Верещагина А. А., Свиридова Я. А. Особенности обязательственных правоотношений по договору воздушной (авиаперевозки) перевозки между перевозчиком и пассажиром: [Сборник материалов I Всероссийской научно-практической конференции]. 2017. С. 205-208

⁵ Егiazаров В.А. Транспортное право. Москва, 2015. С. 72.

правило, в них принимают участие два субъекта: перевозчик (транспортная организация) и лицо, заинтересованное в перевозке.

Перевозка пассажира характеризуется некоторыми особенностями: обязательство по перевозке должно быть товарным и строиться на эквивалентно-возмездной основе, это также пространственное перемещение лиц, которые находятся «на» и «в» транспортных средствах, и большая часть перевозок осуществляется специально созданными организациями для оказания транспортных услуг всем и каждому.

Пассажирские перевозки осуществляются различными видами транспорта. Существует три основных вида транспорта: наземный, воздушный и водный. Все они имеют между собой отличия, которые заключаются в специфике оказания услуг.

Правовая основа осуществления авиаперевозок содержится в положениях ГК РФ и ВК РФ, а также в Федеральных авиационных правилах и международных соглашениях в области авиации, в частности Варшавская конвенция 1929 г.

Эти правила одинаковы для всех российских перевозчиков. Международные перевозки основаны на стандартах и правилах, разрабатываемых Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). Воздушный кодекс Российской Федерации устанавливает право перевозчика установить свои правила, при том условии, что они не будут идти в противовес общим правилам и не ухудшат положение клиентов.

Есть два вида перевозок: внутренние и международные. Отличительная черта внутренних воздушных перевозок заключается в том, что место отправления, назначения и все пункты посадок расположены в пределах Российской Федерации.

Если осуществляется международная перевозка, то воздушное судно взлетает и/или пребывает на территорию двух государств или на территорию одного государства, если на территории другого государства есть пункт посадки. Регулирование международных перевозок осуществляется на основе транспортных конвенций, участниками которых являются те или иные организации.

Вышеуказанные международные нормативные акты имеют приоритет перед национальными правилами, но в случае отсутствия механизмов регулирования каких либо отношений применяются правила, установленные гражданским законодательством Российской Федерации.⁶

По договору воздушной перевозки пассажира, авиационная компания (перевозчик) обязуется перевезти пассажира и его багаж в место назначения, предоставив ему место на воздушном судне, выполняющем рейс, указанный в билете, а в случае багажа пассажира -

⁶ Внуков Н. А. Правовая природа договора перевозки пассажиров С. 2

также доставить багаж в пункт назначения и передать его лицу, имеющему право на получение багажа.

Признаком договора воздушной перевозки пассажира является его взаимность, то есть договор двусторонне обязывающий. По такому договору каждая сторона в пользу другой несет определенные обязанности. Одна сторона является должной по отношению к другой, так как обязана совершить определенные действия в ее пользу, и в то же время другая сторона считается кредитором в отношении того, что имеет право требовать. В договоре авиаперевозки каждая сторона (перевозчик и пассажир) имеет определенные права и несет определенные обязанности.

Договор воздушной перевозки пассажиров считается возмездным, то есть платным договором. Возмездность означает, что одна сторона должна получить вознаграждение или другое встречное обеспечение за выполнение своих обязанностей. Наиболее часто встречающимся случаем такой ситуации является выплата в виде определенной денежной компенсации. Компенсация по договору воздушной перевозки пассажиров проявляется в том, что пассажир воздушного судна оплачивает свой проезд.

Договор является каузальным, то есть из его содержания ясны все обязательства и цели, и также является консенсуальным, то есть для его заключения достаточно соглашения между сторонами по всем его существенным условиям, а ими являются те, что нужны и достаточны для заключения такого договора.

Также необходимо указать, что данный вид договора можно назвать коммутативным, что означает, что взаимные представления сторон по данному договору известны участникам договора в момент его заключения.

Договор воздушной перевозки пассажиров при соблюдении ряда условий является публичным. Эти условия указаны в ст. 426 и ст. 789 ГК РФ:

- в лице перевозчика должны быть организация, у которой есть транспорт, с помощью которого можно осуществлять перевозки для неопределённого количества лиц;
- на основании предусмотренных норм, перевозчик выполняет перевозку с любым, кто к нему обратился;
- перевозчику нужно находиться в специальном списке организаций, которые обязаны осуществлять перевозки транспортом общего пользования.

1.2 Элементы договора воздушной перевозки пассажиров

Существенным условием рассматриваемого договора является условие о его предмете. Предмет договора воздушной перевозки пассажиров определяется как

деятельность перевозчика, а именно - это транспортные услуги по доставке пассажиров и их багажа. Эта деятельность выражается в самом перемещении.

Отношения, вытекающие из договора перевозки пассажира, связаны с перемещением физического лица из одного пункта в другой.

Содержание этого договора составляют иные права и обязанности сторон, особенно те, что уточняют основную обязанность авиаперевозчика по доставке пассажира и багажа в пункт назначения, а также основную обязанность лица по оплате услуг перевозчика.

Стороны договора: воздушный перевозчик и пассажир. По ст. 100 ВК РФ пассажир воздушного судна - это физическое лицо, в целях перевозки которого заключен договор перевозки.

Для признания лица пассажиром необходимо, чтобы он вступил в перевозочные правоотношения, т.е. стал стороной договора перевозки пассажира. В данном аспекте ключевым является то обстоятельство, что пассажиром будет признаваться физическое лицо, непосредственно указанное в билете - документе, подтверждающем факт заключения договора перевозки пассажира. При признании лица пассажиром для перевозчика не имеет значения, кто является плательщиком платы за проезд (само лицо, указанное в билете, или иное лицо). Такой вывод подтверждает практика трактования термина «пассажир» в правилах перевозки различными транспортными компаниями. Например, в Правилах воздушных перевозок пассажиров и багажа ПАО «Аэрофлот», которые утверждены приказом генерального директора ПАО «Аэрофлот» № 352 от «12» октября 2016 г. под пассажиром понимается «физическое лицо, которое перевозится или должно перевозиться на воздушном судне согласно договору воздушной перевозки пассажира. Также, можно сказать, что пассажир - лицо, указанное в билете».⁷

Пассажиром может являться любое лицо, не зависимо от гражданства, объема его дееспособности. При этом нужно отличать факт-состояние «быть пассажиром», что значит иметь права и обязанности пассажира, и возможность своими действиями приобрести статус пассажира. В первом случае не имеет значение возраст, поскольку речь идет о правоспособности, которая у человека возникает с момента рождения. Второй случай связан с необходимостью достижения физическим лицом необходимого уровня психической зрелости. Тут речь идет о дееспособности, она уже напрямую связана с возрастом человека.

⁷ Бажина М. А Особенности применения понятия «Пассажир» в действующем законодательстве : [Статья в сборнике трудов конференции]. 2017. С. 281-284

Договор перевозки заключить может только физическое дееспособное лицо. Так, договор перевозки от имени малолетнего заключается его родителями, усыновителями или опекуном. Если пассажиром является несовершеннолетний в возрасте от 14 до 18 лет, то договор будет заключен его родителями, попечителем или усыновителями.⁸ Все несовершеннолетние пассажиры в возрасте до 18 лет могут быть допущены к перевозке только если их сопровождает взрослый, то есть совершеннолетний пассажир или под наблюдением перевозчика.

Обычно, сопровождает несовершеннолетнего пассажира законный представитель. В иной ситуации, законные представители вправе дать перевозчику или взрослому пассажиру нотариально заверенную доверенность для того чтобы сопровождать пассажира до 18 лет.⁹

Также особенностью является то, что с несовершеннолетним пассажиром в возрасте до двух лет не оформляется договор перевозки, в случае если ему не предоставляется отдельное место.

Авиаперевозчик - это так называемый эксплуатант имеющий лицензию на перевозку пассажиров, багажа, почты по воздуху и имеет сертификат (сертификат) эксплуатанта, то есть лица, у которого во владении есть самолет. А в практике, для обозначения участника воздушных перевозок, ВК РФ использует понятие «авиационное предприятие», под которым понимается юридическое лицо, главная цель деятельности которого выполнять за плату воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или выполнение авиационных работ при наличии полученной в установленном порядке лицензии.

Помимо сторон договора, можно сформулировать также понятие «участники договора», которое можно трактовать намного шире, нежели термин «стороны договора». Термин «участники» охватывает весь круг лиц, если бы в отсутствие активных действий этих лиц или посредничества стало бы невозможным заключение договора или его надлежащее исполнение.

Помимо сторон (перевозчика, пассажира), такими участниками являются аэропорт пункта отправления. Аэропорт пункта назначения может выступать факультативным участником договоров грузоперевозок (например, в качестве хранителя багажа).

При этом аэропорт на сегодняшний день не является перевозчиком, хотя может быть представителем перевозчика, авиакомпании. А аэропорт пункта назначения, пункта

⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 05.12.1994, № 32, ст. 3301, ст. 26, 28

⁹ Залесский В. В. Транспортные договоры. Москва, 2007. С. 234

отправления также быть участником договора и выступать хранителем груза или багажа пассажира, но не являясь стороной договора. Так как своими активными действиями аэропорт содействуют динамике договорных отношений между перевозчиком и пассажиром, но в договоре прямо не участвует.

Что касается формы договора, то ни Гражданский кодекс Российской Федерации, ни ВК Российской Федерации не содержат определенных требований. Поэтому к форме договора воздушной перевозки пассажиров применяется общее правило, предусмотренное пунктом 1 статьи 161 Гражданского кодекса Российской Федерации, а именно: сделки организаций друг с другом и с гражданами, сделки граждан между собой на сумму, превышающую 10 тысяч рублей, а в случаях, предусмотренных законом, должны совершаться в простой письменной форме.

Согласно ст. 105 ВК РФ билет и багажная квитанция - это перевозочные документы, которые выдаются пассажиру. Пункт 2 ст. 786 ГК РФ гласит, что заключение договора удостоверяется билетом. Такого же содержания норма содержится в п. 1 ст. 105 ВК РФ. Таким образом, билет подтверждает факт заключения договора воздушной перевозки пассажира.

Аналогичного мнения придерживается Н. В. Сирик: «... билет удостоверяет заключение договора и оплату пассажиром провозного сбора ...». Что касается заключения договора воздушной перевозки пассажира, решающим действием пассажира будет оплата билета при его заказе. Факт оплаты - принятие пассажиром публичной оферты авиакомпания.

Исходя из указанного выше, можно сказать что правило Гражданского кодекса о совершении договора в письменной форме считается соблюденным, не потому что пассажир получил бумажный билет, а потому что он фактом оплаты совершает акцепт публичной оферты конклюдентным действием. Сам билет, который выдается пассажиру не является письменной формой договора, а лишь подтверждает факт приобретения билета, оплаты услуг перевозки. В. Д. Бордунов, Б. П. Елисеев подтверждают данное мнение: «...на практике акцепт потребителем оферты перевозчика состоит в совершении фактических действий по оплате услуг по перевозке и приобретению авиабилета...». Поэтому при покупке авиабилета все требования о письменной форме совершения сделок, предусмотренные гражданским законодательством РФ, соблюдены. Это также относится и к электронному билету.¹⁰

¹⁰ Бессонова Ж. С. Некоторые проблемы, возникающие при расторжении и изменении договора воздушной перевозки по инициативе пассажира по Российскому законодательству : [Журнал Законы России: опыт, анализ, практика]. 2012. С. 99

Что касается цены договора, когда оформляются проездные документы и выдаются пассажиру с него взимается плата. Есть отличительные черты по поводу цены договора.

Денежная сумма устанавливается перевозчиком, соответственно размер цены исходит из денежной суммы которая взимается с пассажира и за багаж, если он превышает правила по нормативу провоза багажа.

Если авиакомпании при установлении цены использует тарифы, то она обязана их опубликовать, так чтобы они находились в свободном доступе и каждый потенциальный клиент с ними мог ознакомиться.

Сначала происходит бронирование места, а после оплата. Но есть случаи-исключения когда сначала происходит оплата, а после выбор места и закрепление его за пассажиром. Это ситуации когда билет:

- с открытой датой отправления;
- со статусом ожидания свободной провозной емкости (билет со статусом «на посадку»);
- при наличии свободных провозных емкостей после окончания регистрации пассажиров и оформления багажа.

Формы и порядок оплаты провозного сбора устанавливаются перевозчиком. Также установлено, что возможна оплата перевозки по предварительной форме. Он позволяет оплатить билеты в одной точке продажи билетов, а оформление перевозочного документа - в другой.

Предусмотрены различные формы документов для обработки оплаты соответствующих платежей, связанных с перевозкой пассажиров и багажа. Например, перевозчик или уполномоченный агент использует документ, подтверждающий оплату сборов и услуг, который называется приказом о разных расходах. Документ, выданный перевозчиком или уполномоченным агентом, подтверждающий оплату перевозки багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, за которую взимается дополнительная плата, является квитанцией об оплате сверхнормативного багажа. Документом, подтверждающим оплату сборов и услуг, может быть квитанция об уплате различных сборов.¹¹

Срок в договоре воздушной перевозки пассажира - это промежуток времени, в течение которого пассажир должен быть доставлен в пункт назначения. Условие о сроке

¹¹ Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Минтранс России от 28 июня 2007 г. № 82 // Российская газета. - 2007. - № 225. - п. 48

является важным для всех договоров авиаперевозки. Это подтверждает возможность привлечь перевозчика к ответственности, в частности, за просрочку доставки пассажира, багажа или груза.

По со ст.792 ГК РФ, есть обязанность у перевозчика во время доставить пассажира, его багаж или груз в пункт назначения. При этом сроки определяются транспортным законодательством, а если они не установлены, то применяется правило «разумного срока».

В п. 1 ст. 103 ВК РФ сказано, что срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

Одной из наиболее распространенных проблем в сфере авиаперевозок пассажиров являются вопросы о задержках рейсов. Так, 25 июля 2002 года самолет ответчика приземлился в аэропорту Домодедово в 21: 40 с задержкой доставки на 50 минут. Из-за задержки рейса истцы опоздали на следующий рейс из Москвы в Волгоград. Истцы понесли следующие убытки : налог с продаж билетов, штраф за доставку билетов, сервисный сбор за обмен билетов через возврат, оплата услуг сотовой связи. Ответчик не признал требования по следующим основаниям:

- Воздушный кодекс РФ не определяет срок доставки пассажира в качестве условия договора перевозки. В частности, п. 1 ст. 103 Воздушного кодекса РФ предусмотрено, что срок доставки пассажира определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок.

- Пунктом 1.6.1 ст. 1.6 Правил перевозки пассажиров, багажа и грузов авиакомпании, утвержденных Приказом Генерального директора авиакомпании от 27.04.1999 № 247, установлено, что время отправления и прибытия, которое указано в билете, не гарантируется и не является существенным условием договора.

- В соответствии с п. 1.6.2 Правил перевозчик вправе задержать рейс, если условия, которые от него не зависят этого требуют (погодные условия, техническая неисправность и другие форс-мажорные обстоятельства).

- В рассматриваемой ситуации, задержка произошла из за длительного оформления документов погран. службой, а также погодными условиями. Все это подтверждалось служебной запиской начальника Операционного центра авиаперевозчика.

Ответчик, учитывая законные интересы пассажиров, принял все возможные меры. Таким образом, при заключении контракта заявитель был первоначально уведомлен о том, что срок поставки не является условием контракта. Ответчик указывает, что он выполнил все условия договора, и нет факта неисполнения каких-либо обязательств в отношении

Истца. Что касается сроков доставки, это не является условием договора воздушной перевозки пассажира.

Также ответчик указывает, что требование истца о возмещении убытков за опоздание на другой рейс необоснованно, так как при заключении договора пассажиры были уведомлены о том, что перевозчик не несет ответственность за стыковку рейсов.

Однако суд удовлетворил требования истца в полном объеме, посчитав, что ответчик не представил доказательств, подтверждающих наличие обстоятельств, на которые ссылается ответчик, для обоснования обоснованности причин, приведших к нарушению графика прибытия воздушного судна.¹²

Из вышеизложенного следует, что регулирование вопроса о сроках доставки пассажира и багажа должно осуществляться в нормативном порядке, а не по правилам авиаперевозок, которые устанавливаются перевозчиком. Такая ситуация ставит пассажира в невыгодное положение, поскольку пассажир при заключении договора вынужден знакомиться с правилами каждой авиакомпании, что может быть физически трудоемким. Нормативный правовой акт, в отличие от локальных правил авиакомпаний, устанавливает правила, которые являются обязательными для неопределенного круга лиц, проходит несколько стадий согласования и после вступает в силу только после его официального опубликования, что в гораздо большей степени свидетельствует о соблюдении интересов всех сторон договора и в то же время соответствует интересам менее защищенной в экономическом отношении стороны договора.

Нужно отличать понятие «срок доставки» и «время прибытия». Срок доставки - это соблюдения условия о сроке в договоре перевозки пассажира. Например, договор воздушной перевозки пассажира, заключенный на регулярном пассажирском рейсе, считается надлежащим образом оформленным, если пассажирский контейнер находится на перроне аэродрома вслед за воздушным судном в пункте назначения в соответствии с установленным порядком расписания. Время доставки пассажира в пункт назначения всегда отстает от времени прибытия воздушного судна в пункт назначения на период времени, необходимый пассажиру для пересадки с борта воздушного судна в аэровокзал, и совпадает с окончанием воздушной перевозки пассажира.

1.3 Права и обязанности сторон договора

¹² Петрухина Т. Г. Обзор судебной практики по спорам, связанным с воздушной перевозкой пассажиров, багажа и грузов : [Право и экономика]. 2007. № 1. С. 4

Как уже было указано выше, договор воздушной перевозки пассажиров является двусторонне обязывающим, следовательно, каждой из сторон принадлежат и права, и обязанности по отношению друг к другу, которые определяют содержание договора.

В. В. Витрянский делит обязанности перевозчика на две группы: первая - обязательства, которые не регулируются определенным образом, вторая - обязательства перевозчика, которые устанавливаются и регулируются непосредственно транспортным законодательством.¹³

Первая группа обязанностей перевозчика, относятся такие обязанности которые вытекают из обеспечения прав пассажира: провоз бесплатно ребенка определенного возраста, провоз ручной клади и др.

Вторая группа состоит из: обязанности подачи транспортного средства для посадки пассажиров во время, отправка пассажиров по графику и расписанию, доставка пассажиров в пункт назначения в установленную дату, также сохранность багажа, соблюдение правил безопасности, обеспечение услуг и соответствующего обслуживания, который оплачен пассажиром. Все обязанности установлены транспортным законодательством, в нем также указана ответственность перевозчика за ненадлежащее исполнение или неисполнение своих обязанностей.

Главная обязанность перевозчика - перевозка пассажира в пункт назначения с предоставлением ему места в авиатранспорте, а также, в случае наличия, доставка багажа.¹⁴

Важным элементом является указание место прибытия в договоре. Это предусмотрено законом, а именно п. 1 ст. 785 ГК РФ, 103 ВК РФ, а также в случае несоблюдения условий договора его нельзя признать надлежаще исполненным. Пункт назначения указывается в расписании, в билете, багажной квитанции, бирках багажа и других сопроводительных документах.

У перевозчика есть обязанность чтобы пассажир прибыл в пункт назначения в оговоренный срок, который указан в транспортных законах, а если сроки не обозначены, то пассажир должен быть доставлен в разумный срок. В ВК РФ говорится, что срок доставки пассажира определяется установленными правилами перевозок. Как правило, перевозка осуществляется по графику, который составлен и утвержден перевозчиком. Что является, на наш взгляд не совсем верным, так как ставит в менее защищенное положение более слабую сторону договора-пассажира.

¹³ Витрянский В. В. Договор перевозки. Москва, 2003. С. 304

¹⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60 - ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, № 12, ст. 1383, ст. 103 п. 1

Кроме вышеуказанного, перевозчик обязан предоставить пассажирам точную и своевременную информацию о движении воздушного судна и об услугах, которые предоставляются пассажиру в связи с перелетом.

Пассажир как сторона договора имеет полное право на полную и достоверную информацию, безопасность, выбор и качество полета. Такие вопросы регулируются правилами воздушных перевозок, а также дополнительно внутренними локальными актами.

Конкретно визуальная и акустическая информация включает в себя такие данные как: время отправления, время прибытия воздушного судна, место регистрации на рейс, время начала и окончания регистрации на рейс, информация по задержке или отмене рейса, правила предполетного и послеполетного досмотра пассажиров, а также их багажа.

Кроме того, это информация об общих правилах соблюдения пассажирами требований, касающихся пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, ветеринарного, карантинного и фитосанитарного видов контроля, предусмотренных законодательством Российской Федерации, и местонахождения матери, детские комнаты.

Опубликованная информация о расписании рейсов должна включать следующую информацию для каждого рейса: аэропорты отправления и назначения, код перевозчика, номер рейса, продолжительность полета, тип воздушного судна, а также время вылета и прибытия (местное).

Также перевозчик несет обязанность организации обслуживания пассажиров воздушным транспортом, таким образом, в аэропорту перевозчик или обслуживающая организация обеспечивает: регистрацию пассажиров, оформление их багажа, доставку пассажиров к воздушному судну и организацию посадки в него, погрузку размещение багажа, обеспечение выхода из воздушного судна, доставку пассажиров до аэровокзала, выгрузку и выдачу багажа.

Во время полёта перевозчик обязан:

- предоставить пассажиру перечень услуг в зависимости от типа и оснащения воздушного судна, продолжительности полета, времени суток, в течение которого выполняется рейс, а также класса обслуживания, указанного в билете. Объем услуг, порядок их оказания определяется правилами перевозчика;
- информируют пассажиров об условиях полета и правилах поведения на борту воздушных судов, о расположении основных и запасных выходов, условиях выхода воздушных судов в аварийных ситуациях, а также о местонахождении средств индивидуальной защиты и надувные лестницы;

- обеспечивают прохладительные и / или горячие напитки и питание, горячее питание пассажирам при продолжительности полета ВС более трех часов, затем каждые четыре часа - днем и каждые шесть часов - ночью. Питание и горячие напитки не могут быть предоставлены пассажирам воздушного судна на борту воздушного судна, если указанное условие установлено правилами перевозчика и пассажир проинформирован об условиях обслуживания на борту воздушного судна до заключения договора. для перевозки пассажиров воздушным транспортом;
- оказывать медицинскую помощь.

Наиболее важной обязанностью воздушного перевозчика является обеспечение безопасности авиаперелетов. Авиационная безопасность, в соответствии со статьей 82 ВК РФ определяется как состояние защищенности от незаконного вмешательства в сферу деятельности авиации и обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов и аэропортов, а также специально уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральным законом.

Пункт 99 ФАС гласит, что обязательства перевозчика в случае задержки и / или отмены рейса включают: предоставление комнаты матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до семи лет, телефонные звонки или электронные письма при ожидании рейса на более двух часов, безалкогольные напитки при ожидании отправления рейса более двух часов, питание при ожидании отправления рейса более четырех часов, а затем каждые шесть часов днем и каждые восемь часов ночью ., размещение в гостинице при ожидании отправления рейса более восьми часов в дневное время и более шести часов в ночное время, а также транспорт для доставки из аэропорта в гостиницу и возможность хранения багажа.

Перевозчики имеют право устанавливать свои правила воздушных перевозок. При этом правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

Правила перевозчика могут быть изменены им без уведомления пассажиров при условии, что изменения не применяются к пассажиру после заключения договора воздушной перевозки пассажира.

Перевозчик вправе требовать от пассажира соблюдения правил перевозки, поведения на борту и требований нормативных актов РФ в части касающейся воздушной перевозки.

Также у перевозчика есть определенное количество прав. Например, он имеет право потребовать оплату транспортного средства за перевозку. Плата за перевозку определяется исходя из установленной денежной суммы (тарифа), взимаемой за

перевозку одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, за единицу веса / место багажа или комбинации тарифов из аэропорт, из которого пассажир начинает перевозку по договору воздушной перевозки пассажира в соответствии с договором перевозки пассажира до аэропорта назначения.

Перевозчик также вправе отменить, задержать рейс, указанный в билете произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, если этого требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией.

Другой стороной рассматриваемого договора является пассажир. Вступая в правоотношения по перевозке пассажиров, физическое лицо приобретает статус пассажира гражданско-правового характера.

Главная обязанность пассажира - это внесение установленной платы за перевозку. в случае, если у пассажира есть багаж сверх нормы установленной договором бесплатной перевозки, пассажир будет должен доплатить за провоз багажа.

Пассажир должен соблюдать все правила перевозок, безопасные условия на воздушном судне. Если от пассажира последует отказ от соблюдения таких правил, то это повлечет прекращение договора перевозки, а может и привести к ответственности за правонарушение.

Пассажир обязан прибыть заранее, не позднее времени, установленного перевозчиком, к месту регистрации пассажиров и багажа, чтобы пройти установленные процедуры регистрации и оформления багажа, оплатить сверхнормативный багаж и пройти предполетный досмотр. Проверка пассажиров, а также членов экипажей ВС, ручной клади и багажа осуществляется на воздушном транспорте в целях обеспечения безопасности полетов, защиты здоровья и жизни пассажиров, членов экипажа и авиационного персонала, предотвращения возможных попытки захвата гражданских самолетов и другие акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации; и также пресечение незаконной перевозки оружия и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке воздушным транспортом в соответствии с условиями безопасности полетов. Правила и порядок предварительного досмотра пассажиров устанавливаются нормативными актами федеральных органов исполнительной власти.¹⁵

Пассажир обязан прибыть к выходу на посадку на борт воздушного судна не позднее времени окончания посадки на рейс, указанного в посадочном талоне.

¹⁵ Ефремов, Е. А. Договор воздушной перевозки: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Е. А. Ефремов. - Волгоград, 2006. - С. 121

При регистрации и оформлении багажа пассажир обязан предъявить для взвешивания весь багаж, предназначенный для перевозки в качестве зарегистрированного багажа. При регистрации и выходе на посадку пассажир по требованию Перевозчика обязан предъявить для взвешивания ручную кладь.

В случае перевозки багажа на отдельном пассажирском кресле пассажир обязан оплатить отдельное пассажирское кресло для этого багажа.

При перевозке воздушным транспортом животных пассажир обязан обеспечить соответствующие условия их транспортировки.

Пассажир имеет право на выполнение перевозки по маршруту, указанному в маршрутной квитанции согласно бронированию и классу обслуживания, выполнение перевозки в срок согласно расписанию, возврат всей или части суммы денег за невыполненную перевозку или за изменение класса обслуживания, предоставления на борту воздушного судна комплекса услуг в зависимости от типа и оборудования воздушного судна, продолжительности полета, времени суток, в течение которых происходит полет, а также класса обслуживания. Объем услуг и порядок их предоставления определяется Правилами перевозчика.

Права и льготы для пассажира перечислены в п. 3 ст. 786 ГК РФ. Нормы ГК РФ имеют приоритет над нормами транспортных уставов и кодексов, следовательно, специальное транспортное законодательство не ограничивает перечень прав и льгот установленных нормами ГК РФ. Они включают в себя право пассажира бесплатно или на льготных условиях провозить детей, ручную кладь в пределах установленных норм, и сдавать багаж к перевозке за плату по тарифу.

Особенности прав и льгот авиапассажиров отражены в статье 106 Гражданского кодекса Российской Федерации. В соответствии с настоящей нормой пассажир имеет право на проезд на льготных условиях в соответствии с законодательством Российской Федерации и правилами авиаперевозок, установленными перевозчиком; бесплатную перевозку багажа в пределах установленных норм; бесплатную перевозку одного ребенка в возрасте до двух лет без предоставления отдельного места. Другие дети не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся по льготному тарифу с предоставлением отдельных мест, бесплатным пользованием комнатой отдыха, комнатой матери и ребенка, а также местом в гостинице в случае вынужденной задержки воздушного судна во время вылета.¹⁶

Что справедливо, плата за провоз пассажира ему не возвращается, в случае нарушения им правил поведения в самолете, а также создания ситуации, которая угрожает

¹⁶ Егизаров В.А. Транспортное право. Москва, 2004. С. 44

здоровью и жизни других пассажиров. Также плата не возвращается в случае невыполнения распоряжения командира судна.

Пассажир имеет право на достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в том числе информацию:

- ветеринарного, фитосанитарного и других видов контроля в соответствии с законодательством РФ;
- о Правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотра пассажиров и багажа;
- об условиях обслуживания на борту воздушного судна;
- о типе воздушного судна.

Пассажир имеет право на обеспечение на борту воздушного судна:

- информацией об условиях полета и общих правилах поведения пассажиров на борту воздушного судна, о расположении основных и запасных выходов, условиях выхода из воздушного судна в аварийных ситуациях, а также о расположении в салоне воздушного судна средств индивидуальной защиты и надувные лестницы;

- скорой помощи;
- напитками и питанием в соответствии с продолжительностью полета, типом воздушного судна и услугами на нем.

Пассажир вправе в одностороннем порядке отказаться от исполнения договора воздушной перевозки пассажиров и багажа. Пассажир имеет право в одностороннем порядке отказаться от исполнения договора воздушной перевозки пассажиров и багажа.

Таким образом, строгое соблюдение этих положений является необходимым условием надлежащего исполнения договора воздушной перевозки пассажира.

1.4 Изменение и прекращение договора воздушной перевозки пассажиров

Изменение и расторжение договора возможно по соглашению сторон, если иное не предусмотрено ГК, другими законами или договором. По требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут по решению суда только:

- при существенном нарушении договора другой стороной;
- в иных случаях, предусмотренных ГК, другими законами или договором.

Существенным признается нарушение договора одной из сторон, которое влечет для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишается того, на что была вправе рассчитывать при заключении договора. В особых случаях, установленных

транспортными уставами и кодексами, договор перевозки может быть прекращен как по инициативе перевозчика, так и по инициативе пассажира.

Расторжение договора перевозки пассажира по инициативе перевозчика допускается в случае: нарушения пассажиром требований законодательства Российской Федерации в области воздушных перевозок, отказа пассажира соблюдать требований, установленных федеральными авиационными правилами, отказов пассажиров воздушного судна от оплаты багажа, перевозки следующего ребенка с собой, нарушений пассажиром правил поведения на борту, в том числе создание угрозы безопасности полета или угроза жизни или здоровью других лиц, а также невыполнение пассажиром воздушного судна приказов командира воздушного судна, представленных в соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации. Федерации и вещей, перевозимых пассажиром, а также в багаже, грузах предметов или веществ, запрещенных к воздушной перевозке.

В случае, когда состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки либо угрожает безопасности самого пассажира или других лиц, что подтверждается медицинскими документами, а равно создает беспорядок и неустраимые неудобства для других лиц также допускается прекращение договора авиаперевозки по инициативе перевозчика.

В случае прекращения по инициативе перевозчика действия договора пассажиру возвращается сумма, уплаченная за перевозку, за исключением случая, когда договор прекращается по инициативе перевозчика в связи с нарушением пассажиром правил поведения на борту воздушного судна, создающим угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц, а также невыполнения пассажиром распоряжений командира воздушного судна, предъявляемых в соответствии со статьей 58 Воздушного кодекса Российской Федерации.

В зависимости от обстоятельств полета различают вынужденное и добровольное расторжение договора воздушной перевозки. Пассажир имеет право отказаться от полета в аэропорту отправления или в любом аэропорту по пути следования и получить обратно уплаченную им сумму за перевозку или за ее неиспользованную часть в случаях: отмены или задержки рейса, указанного в билете, изменения маршрута перевозки, несостоявшейся отправки пассажира из-за невозможности предоставления ему места на рейс, возвращения воздушного судна, не выполнившего рейс, в аэропорт отправления, не оказания пассажиру обслуживания по классу, указанному в билете, неправильного оформления билета, болезни пассажира или члена его семьи, следующего с ним на воздушном судне.

Перевозчик может признать отказ пассажира от перевозки вынужденным и в других случаях. Во всех случаях вынужденного отказа пассажира от перевозки перевозчик делает отметку в перевозочном документе либо выдает пассажиру документ, подтверждающий обстоятельства, указанные в п. 227 ФАП.

В ситуациях, связанных с нарушением сроков пассажиру возвращается вся сумма, уплаченная за перевозку. Когда перевозка была выполнена частично и пассажир принял часть перевозки - сумма за часть перевозки не возвращается.

При вынужденном отказе пассажира от перевозки по причинам, не связанным с нарушением сроков перевозки, пассажиру возвращается вся сумма, уплаченная за перевозку, если перевозка ни на одном участке не была выполнена, либо сумма за невыполненную часть перевозки, если перевозка была выполнена частично.

Отказ пассажира от перевозки в тех ситуациях, когда они не предусмотрены пунктом 227 ФАП, является добровольным отказом от перевозки. Пункт 236 ФАП по воздушным перевозкам уточняет, что если пассажир добровольно отказался от перевозки и уведомил перевозчика за 24 часа до начала перевозки, то ему возвращается вся сумма, уплаченная ему за перевозку, если перевозка на каком-либо участке невозможна, не была осуществлена, либо возвращается разница между суммой, уплаченной за всю перевозку, и суммой, уплаченной за выполненную часть перевозки, если перевозка была осуществлена частично. Если уведомление перевозчика произошло менее чем за двадцать четыре часа до начала перевозки, с пассажира удерживается сумма не более двадцати пяти процентов от суммы, уплаченной за всю перевозку, если перевозка не была осуществлена, выполняется на любом участке, либо от суммы, уплаченной за невыполненную часть перевозки, если перевозка осуществлялась частично.¹⁷

В соответствии с данным положением довольно часто возникают споры, связанные с прекращением договора перевозки. Так, Усинский А. В. обратился в мировой суд с требованием к АО «Авиакомпания «Россия» о возврате части уплаченной за перевозку суммы, неустойки, компенсации морального вреда и штрафа. Усинский А. В. опоздал на регистрацию, в связи с этим в перевозке ему было отказано. Усинский А. В. Билет приобрел у агента ООО «Ульяновское АВС» за несколько часов до вылета. Агент разъяснил в суде, что истцу было известно о том, что необходимо заранее прибыть на регистрацию.

¹⁷ Бессонова Ж. С. Некоторые проблемы, возникающие при расторжении и изменении договора воздушной перевозки по инициативе пассажира по Российскому законодательству : [Журнал Законы России: опыт, анализ, практика]. 2012. С. 98-101

Ответчик ссылается на то что, в Правилах применения тарифа, установленных АО «Авиакомпания «Россия», указывается, что добровольный возврат запрещается в случае неявки на рейс. Отказ от перевозки может быть оформлен до окончания регистрации пассажиров на рейс, в противном случае пассажир считается неявившимся. Неявка на рейс отказом от воздушной перевозки не является

Суд оценив доводы сторон и проанализировав законодательство решил, что опоздание Усинского А.В. на регистрацию, будучи заведомо предупрежденного о сроках регистрации, в силу п. 229 ФАП признается добровольным. Реализуя 14.02.2012 года в 11:56 через агента (ООО «Ульяновское АВС») билет на рейс, назначенный в 16:10 часов, авиаперевозчик изначально знал о невозможности последующего добровольного отказа от рейса до истечения 24 часов. При этом, суд приходит к выводу, что в связи с опозданием Усинского А.В. на регистрацию, отказ от рейса следует считать добровольным. Таким образом, суд исковые требования удовлетворил, обязав Авиакомпанию выплатить штраф, компенсацию морального вреда и частичную стоимость билета.¹⁸

Добровольное изменение пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира осуществляется по согласованию между перевозчиком и пассажиром в соответствии с условиями примененного тарифа. Если условия договора воздушной перевозки изменяются до его начала, пассажиру выдается новый билет. В случае изменения условий договора воздушной перевозки пассажира после его начала, изменение может быть оформлено в случаях, предусмотренных законодательством, с помощью специальной наклейки (стикера), которая наклеивается на билет.

Изменение пассажиром маршрута перевозки (изменение пунктов, между которыми осуществляется перевозка, изменение установленной в перевозочном документе последовательности пунктов, между которыми осуществляется перевозка, отказ от полета на одном или нескольких участках маршрута перевозки), изменение даты или времени отправления, изменение класса обслуживания, применяемого тарифа и другие изменения условий договора воздушной перевозки пассажира производятся в течение срока действия обязательства по перевозке пассажира, за исключением случаи принудительного изменения пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира.

¹⁸ Решение от 15 августа 2012 г. по делу № 2-387/2012 // Судебный участок № 9 Заволжского района г. Ульяновска

Перерасчет стоимости перевозки при изменении пассажиром условий договора воздушной перевозки пассажира осуществляется в порядке, установленном Правилами формирования и применения тарифов на регулярную воздушную перевозку пассажиров и багажа. и сбор сборов в области гражданской авиации.

2 Договор воздушной перевозки грузов

2.1 Понятие и основная характеристика договора воздушной перевозки грузов

Транспорт играет важнейшую роль в жизни общества, она заключается в оказании особых услуг, связанных с перемещением груза в пространстве. В сфере экономики

транспортная деятельность является самостоятельной и имеет большое значение в связи со значительной протяженностью территории Российской Федерации.

Транспортное обеспечение имеет огромное значение для бизнеса, так как может улучшить коммерческие условия договора купли-продажи, а может ухудшить их, снизив конкурентоспособность товаров и по ценам, и по срокам поставки. Поэтому договор перевозки является одним из важнейших документов в общей системе договорных отношений, регулирующих торговую деятельность.

Договор перевозки груза - материя, в которую проникали известные умы юридической науки через призму гражданско-правового регулирования, рассматривая перевозочные отношения под разным углом. Непосредственно понятие «договор перевозки» известно российской цивилистике уже больше века. Развитие торговли, и как следствие, развитие перевозок, привело к необходимости детального регулирования этого договора.

До революции российское гражданское законодательство относило договор перевозки к отдельному виду договора подряда (Свод законов Российской империи. Т. X. Ч. 1. Ст. 1738), отрицая его самостоятельность (зшдепеш). Истоки этого подхода можно встретить еще в древних римских трудах относительно договора морского транспортирования кладей. Примечательно, что объектом *locatio operis* (подряда) служила не работа, не личный труд как таковой, а окончательный результат (ориз), который должен был достигнуть подрядчик.¹⁹

Напротив, гражданско-правовая доктрина того времени исходила из самостоятельного характера договора перевозки и необходимости обеспечения его детального регулирования. Так Г.Ф. Шершеневич, проводя классификацию гражданско-правовых договоров, относил договор перевозки к категории договоров на предоставление пользования чужими услугами.

Авиация в современности одно из ведущих мест в сфере транспорта, оказывает большое влияние на развитие экономики государств.

При выполнении авиакомпаниями воздушных перевозок грузов, имеют место различные экономические риски. Так как в России замечен достаточно сильный износ авиационной техники и снижающийся уровень подготовки летного и технического состава, в последние годы увеличивается количество авиационных происшествий и авиакатастроф, которые помимо своего трагического характера, наносят колоссальный экономический ущерб авиакомпаниям и их клиентам.

¹⁹ Новицкий И.Б. Римское право. Москва, 2017. С. 230.

В связи с этим большое значение приобретает надлежащее гражданско-правовое регулирование договора воздушной перевозки груза либо договора воздушной перевозки пассажира и принадлежащего ему багажа.

Когда перевозчик ненадлежащим образом исполняет договор, применение к нему мер гражданско-правовой ответственности позволяет возместить убытки. На рынок Российских авиаперевозок были выпущены европейские авиакомпании для выполнения грузовых и пассажирских перевозок, это выявило необходимость привести Российское законодательство в соответствии с международными стандартами.

Сегодня основными нормативными правовыми актами, направленными на регулирование отношений, возникающих в сфере воздушной перевозки в Российской Федерации, являются Гражданский кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации и Федеральные авиационные правила, касающиеся воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

Современный воздушный кодекс РФ, несмотря на внесенные в него изменения, не является образцом законотворчества. Некоторые положения ВК РФ сформулированы не очень удачно. Например, положения, не урегулированные специальным законом регулируются ГК РФ, из чего следуют некоторые неясности в регулировании вопросов.

Общее законодательное определение договора перевозки грузов содержится в ч. 1. Ст. 785 ГК РФ, согласно которому по настоящему договору перевозчик обязуется доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его лицу, имеющему право на получение груза (получателю), и отправитель обязуется оплатить установленную плату за перевозку груза. Правовое регулирование договора перевозки грузов осуществляется преимущественно нормами гл. 40 ГК РФ «Перевозка», а также в отношении каждого вида транспорта - нормами соответствующих транспортных уставов и кодексов и иных нормативных правовых актов, принятых в соответствии с ними.

В соответствии со ст. 103 ВК РФ, по договору воздушной перевозки груза или по договору воздушной перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему грузоотправителем груз или почту до места назначения и выдать их лицу, имеющему право получить груз или почту (получателя), а грузоотправитель обязуется оплатить авиаперевозку товаров или почты.

Согласно договору воздушной перевозки перевозчик - это так называемый оператор, имеющий лицензию на перевозку пассажиров, багажа, груза или почты по воздуху на основании договоров воздушной перевозки.

В свою очередь, эксплуатант - это гражданин или юридическое лицо, владеющее воздушным судном на праве собственности, на условиях аренды или на любом другом законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (сертификат) эксплуатанта.

Относительно юридической природы договора воздушной перевозки груза в литературе сформировалось определенное мнение: это договор возмездный, реальный, двусторонний. Договор воздушной перевозки грузов наряду с договором об организации перевозок грузов, договором перевозки пассажиров и багажа, договором буксировки и другие подобные договоры принято относить к транспортным договорам. Совершенно очевидно, что в основе транспортного процесса лежит перемещение груза из одной точки в другую.

Договор перевозки является действительным, так как считается заключенным в момент, когда перевозчик принимает груз и выдает соответствующий документ (коносамент, коносамент, квитанция и т. Д.). В литературе есть и другое мнение, что договор воздушной перевозки грузов может быть консенсуальным. В частности, по словам В. А. Егизарова: «договор перевозки грузов считается консенсуальным, когда перевозчик обязуется предоставить транспортные средства до передачи товаров для перевозки».²⁰

Договор перевозки грузов - срочный, поскольку срок его действия определяется сроком исполнения обязательства перевозки. Этот срок может быть установлен как в нормативном порядке, так и по соглашению сторон. Таким образом, перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в срок, определенный федеральными авиационными правилами или правилами воздушных перевозок, установленными перевозчиком, если иное не предусмотрено договором перевозки грузов. товары по воздуху.

Договор перевозки груза является взаимным, поскольку его стороны имеют корреспондирующие права и обязанности. О сторонах указанного договора речь пойдет немного ниже.

Перевозка грузов транспортом общего пользования подразумевает, что договор перевозки является публичным договором, это значит что договор заключается коммерческой организацией и в нем, устанавливаются ее обязанности по перевозке грузов каждого грузоотправителя, который к ней обратится с предложением о заключении договора перевозки. Транспортная организация не может оказывать какое-либо предпочтение одному из грузоотправителей перед другими. Более того, при наличии

²⁰ Егизаров В.А. Транспортное право... С. 47

реальных возможностей отказ от заключения договора перевозки транспортной организации не допускается.

Рассматриваемый договор - возмездный, так как за перевозку груза грузоотправитель уплачивает провозную плату. Необходимость внесения платы за перевозку позволяет отграничить собственно перевозку груза от его транспортировки.

Важным условием является разграничение понятий «перевозка» и «транспортирование». Перевозкой считается такое перемещение товаров, которое осуществляется в соответствии с положениями гл. 40 ГК РФ, т.е. с обязательным заключением договора перевозки и соблюдением всех правил, установленных для вида транспорта, на котором осуществляется данная перевозка. При перевозке грузов соблюдать эти положения не обязательно. Отличие перевозки грузов от их перевозки состоит, прежде всего, в том, что последняя всегда осуществляется на основании договора перевозки и, самое главное, всегда строится на равноценной возмездной основе.²¹

Термин «перевозка» не раскрывается законодателем, однако упоминается в п. 1 ст. 784 ГК РФ, где говорится, что перевозка осуществляется на основании договора. Очевидно, что в конструкции данного договора термин «перевозка» применяется не в общепринятом значении, а комплексно, охватывая несколько вспомогательных действий. Так, помимо основного действия (непосредственно перемещения груза) перевозчик совершает действия, обеспечивающие перевозочный процесс, как то:

- принятие заявки на перевозку груза;
- подготовка транспортного средства;
- принятие груза;
- оформление транспортных документов;
- выдачу груза надлежащему получателю.

В том случае, если груз прибыл раньше оговоренного срока, или получатель груза не принял его, перевозчик обязан оставить груз на хранение согласно гл. 19 «Хранение груза» Федеральных авиационных правил.

Если по прибытии воздушного судна обнаружится отсутствие внесенного в накладную груза, перевозчик должен принять все меры по розыску груза и обеспечить доставку груза и других необходимых документов в аэропорт назначения или аэропорт трансфера.

Четкое уяснение правового термина «перевозка» позволяет не только определить, из каких этапов состоит этот процесс, но и какой период времени охватывает.

²¹ Беляева О.А., Витрянский В.В., Гасников К.Д. Договоры в предпринимательской деятельности. Москва, 2018.

Так, воздушная перевозка, по смыслу ст. 18 Варшавской Конвенции, охватывает период времени, в течение которого груз находится под охраной перевозчика, при этом не имеет значения место нахождения груза (на аэродроме, на борту воздушного судна и проч.).²² Согласно ст. 3 Токийской Конвенции 1963 г. воздушное судно признается находящимся в полете с момента закрытия всех его внешних дверей после загрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки.²³

Таким образом, воздушная перевозка груза регулируется договорными обязательствами сторон, национальным законодательством и международными договорами. Понятие «перевозка» включает в себя весь период времени с момента, когда перевозчик фактически принял груз к перевозке. Перевозка не заканчивается доставкой груза в пункт назначения - в случаях, когда требуется хранение груза на складе договор не прекращает действия - поэтому договор перевозки считается исполненным в момент вручения груза получателю в надлежащем состоянии.

И с учетом изложенного в главе первой можно сформулировать общее понятие договора воздушной перевозки грузов и пассажиров: по договору авиаперевозки грузов и пассажиров перевозчик обязуется посредством авиационного транспорта доставить груз или пассажира в согласованный пункт назначения и передать указанный груз лицу, уполномоченному на его получение, либо же на ответственное хранение, а в случае перевозки пассажиром багажа — вернуть его пассажиру или иному лицу, уполномоченному на получение багажа; отправитель груза (багажа), пассажир или иное лицо обязуются, в свою очередь, уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги (внести провозную плату).

2.2 Элементы договора воздушной перевозки грузов

Предмет является существенным условием договора воздушной перевозки груза. Предметом договора является транспортная услуга, связанная с перемещением и доставкой вверенного перевозчику груза в пункт назначения. К таким услугам относятся: транспортировка, хранение и доставка груза получателю, работы по погрузке в воздушное судно и разгрузке. В литературе неоднократно изучается вопрос о смежности и дифференциации этого договора с аналогичными. Например, А. Г. Кальпин рассказал об

²² Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с «Дополнительным протоколом») (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

²³ Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Заключена в г. Токио 14.09.1963) (с изм. от 04.04.2014) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

отличиях договора перевозки груза от договоров подряда, договора аренды имущества (аренды), договора хранения. В отличие от договора аренды имущества, где предметом договора является предоставление индивидуально определенных вещей во временное владение и пользование, предметом договора воздушной перевозки груза является транспортная услуга, деятельность по доставке груза до места назначения. То есть важна сама цель - доставить груз в пункт назначения. С.Ю. Морозов пишет о разграничении договора перевозки грузов от договоров на работу и хранение. Ученый говорит: по трудовому договору создается обновка для передачи заказчику. Договор перевозки груза предполагает обеспечение сохранности вверенного перевозчику груза. Это приближает его к контракту на хранение. Обеспечение сохранности груза служит только средством достижения этой цели».²⁴

Заслуживает внимания вопрос о форме договора. Согласно ч. 2 ст. 785 ГК РФ заключение договора перевозки подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной. При этом до составления транспортной накладной и иных документов необходимо понять каким образом оформляются отношения, которые связаны с подачей транспортных средств под груз и предъявлением груза к перевозке. Например, по мнению А.Г. Калпина, если говорить о реальном договоре перевозки груза, то указанные обязанности возникают «из принятой перевозчиком от отправителя заявки (заказа) или договора об организации перевозок (ст. 791 ГК РФ). В консенсуальном договоре они предусмотрены в самом договоре перевозки». Ф.М. Полянский считает, что принятие перевозчиком заявки грузоотправителя означает достижение ими соглашения о подаче транспортных средств под погрузку и предъявлении груза к перевозке. Далее, согласно мнению В. В. Витрянского, заявка грузоотправителя отвечает всем требованиям, предъявляемым к оферте, а принятие указанной заявки (оферты) перевозчиком может квалифицироваться как акцепт оферты. Данный договор носит самостоятельный по отношению к договору перевозки груза характер и является консенсуальным. Относительно правовой природы заявки грузоотправителя в литературе высказывается и следующее мнение: В. А. Егiazаров считает, что «заявка в отношении грузовых перевозок играет роль оперативно-регулирующего документа, с помощью которого осуществляется организация перевозок грузов».²⁵ Следуя мнению большинства ученых, считается, что договор об организации перевозок грузов выступает еще одним основанием возникновения обязательств, связанных с подачей транспортных средств под груз и предъявлением груза к перевозке. По данному договору перевозчик обязуется в

²⁴ Морозов С.Ю. Транспортное право. Москва, 2019. С. 78

²⁵ Егiazаров В.А. Транспортное право. С. 56

установленные сроки принимать, а грузовладелец - предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. Ф. М. Полянский поясняет, что основным отличием данного договора от договора, именуемого «принятой заявкой», является то, что для первого характерен длящийся характер и направленность на организацию нескольких перевозок, а второй всегда рассчитан лишь на разовую отправку груза.²⁶ Договор об организации перевозок заключается когда грузовладелец и перевозчик намерены:

1) осуществить совместными усилиями не одну, а целый ряд отправок грузов в течение длительного периода времени;

2) установить общие правила для всех предстоящих отправок.

Однако договор об организации перевозок грузов не может заменить собой договор перевозки груза, он выступает предпосылкой для заключения нескольких договоров перевозки груза. Договор перевозки груза заключается в письменной форме. В правовой доктрине существует справедливое мнение о том, что транспортная накладная представляет собой письменную форму договора перевозки груза. Как отмечает В. В. Витрянский, «транспортная накладная содержит все существенные условия договора перевозки груза и по сути представляет собой письменную форму этого договора». Б. И. Пугинский также считает, что «перевозочный документ непосредственно выполняет роль договора перевозки».

Содержание услуг по данному договору предопределяет взаимные конкретные права и обязанности сторон данного договора.

Стороны договора перевозки груза: перевозчик осуществляет перевозку, отправитель - лицо, которое сдает груз к перевозке и оплачивает перевозку стоимость перевозки. Обычно грузоотправитель доставляет груз погрузчику, третьему лицу в отношениях - грузополучателю. Следует отметить, что понятие «стороны договора» трактуется шире, чем термин «стороны договора» и охватывает «круг лиц, при отсутствии активных действий, заключения или надлежащего исполнения договора. было бы невозможно ». Они, помимо других сторон (перевозчик, грузоотправитель), могут быть грузополучателем по договорам перевозки грузов, а также аэропортом отправления. Второстепенным участником (как хранителем не востребованного груза) может быть аэропорт назначения.

Согласно п. 11 Общих правил воздушных перевозок бронирование провозной емкости для груза предполагает перевозку груза в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. Произведенное бронирование должно быть отражено в

²⁶ Толстой Ю.К., Рассказова Н.Ю. Гражданское право. Москва, 2017. С. 128

автоматизированной системе бронирования перевозчика, а информация о произведенном бронировании должна быть предоставлена перевозчиком или уполномоченным им агентом грузоотправителю.²⁷

Договор воздушной перевозки груза согласно п. 1 ст. 105 ВК РФ удостоверяется выдачей грузоотправителю грузовой накладной. При этом ВК РФ не содержит требований, предъявляемых к оформлению грузовой накладной, лишь определяя, что такие требования устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. Общие правила воздушных перевозок также не содержат подробных сведений о грузе, которые должны быть внесены в грузовую накладную.

Так, п. 56 Общих правил воздушных перевозок содержит лишь положение о том, что грузовая накладная должна содержать сведения о перевозке груза при передвижении от аэропорта (пункта) отправления до аэропорта (пункта) назначения, а также сведения об оплате перевозки груза, при этом первый экземпляр грузовой накладной остается у перевозчика, второй экземпляр предназначен для грузополучателя и должен следовать с грузом, третий экземпляр возвращается перевозчиком или уполномоченным агентом грузоотправителю по принятии груза.

Также кажется целесообразным дополнить ст. 105 ВК РФ положением, согласно которому грузовая накладная в обязательном порядке должна содержать сведения о наименовании груза, его массе, числе мест, размерах или объеме груза, виде упаковки и особых свойствах данного груза.

В соответствии с п. 1 ст. 791 ГК РФ перевозчик обязан подать под погрузку в срок, установленный принятой от грузоотправителя заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. При этом грузоотправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, если они не пригодны для перевозки соответствующего груза.

В связи с этим предлагается дополнить текст ст. 103 ВК РФ пунктом, обязывающим перевозчика подать грузоотправителю в срок, установленный принятой от него заявкой на бронирование провозной емкости или договором воздушной перевозки груза, исправные воздушные суда под погрузку в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Как следует из ч.1 ст.102 Воздушного кодекса РФ, перевозчики при выполнении воздушных перевозок обязаны соблюдать общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов и требования к обслуживанию пассажиров,

²⁷ Елисеев Б. П. Воздушные перевозки. Москва, 2018. С. 19.

грузоотправителей, грузополучателей, устанавливаемые федеральными авиационными правилами.

Согласно ст. 109 ВК РФ срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. При этом в соответствии с п. 2 ст. 102 ВК РФ правила, установленные перевозчиком, не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. В то же время срок доставки груза или исходные данные для его исчисления не являлись обязательными реквизитами грузовой накладной.

Так, согласно Решению Ленинского районного суда г. Барнаула Алтайского края от 19 октября 2017 г. по делу № 2-1995/2017 «срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или правилами авиаперевозок, устанавливается перевозчиком, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. В соответствии с пунктом 171 Общих правил перевозки пассажиров, багажа, грузов воздушным транспортом и требованиями к обслуживанию пассажиров, отправителей, получателей груз должен быть доставлен в аэропорт отправления с учетом времени, необходимого для его перевозки, обработки, а также прохождения предполетных формальностей и соблюдения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации и / или законодательством Российской Федерации. страна, с территории которой осуществляется перевозка. Прием груза от отправителя осуществляется с учетом оговоренных сроков. При этом указанные правовые нормы не устанавливают максимальные сроки доставки груза, поэтому груз должен быть доставлен в пункт назначения в разумные сроки.²⁸

В соответствии со ст. 110 ВК РФ грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиками правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза уполномоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

²⁸ Решение Ленинского районного суда г. Барнаула Алтайского края от 19 октября 2017 г. по делу № 2-1995/2017 // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

После прибытия груза в аэропорт назначения перевозчик обязан уведомить об этом грузополучателя в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Статьей 111 ВК РФ на грузополучателя возлагается обязанность принять и вывезти поступивший в его адрес груз.

Так, в Определении Химкинского городского суда Московской области от 13 марта 2012 г. отмечено, что «в соответствии с Федеральными авиационными правилами» Общие правила воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров» п.204-206, перевозчик обязан обеспечить уведомление грузополучателя о прибытии груза по его адресу не позднее, чем через двенадцать часов после прибытия воздушного судна, на котором груз был доставлен в аэропорт назначения. , а также грузы, требующие особых условий перевозки, за исключением негабаритных, тяжеловесных и крупногабаритных, - не позднее трех часов после прибытия воздушного судна, на котором груз был доставлен в аэропорт назначения, если иное не предусмотрено договором перевозки. перевозка грузов воздушным транспортом. Доставка груза осуществляется получателю, указанному в накладной, в аэропорту назначения. Доставка груза до получателя осуществляется только после оплаты всех платежей и выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, санитарно-карантинным, ветеринарным, карантинным фитосанитарным видами контроля, предусмотренными законодательством Российской Федерации или законодательством страны, в которую перевозился груз.

Имея такие данные, мировой судья сделал правильный вывод, что утверждение истца не только о неисполнении, но и об обязанности ООО «Аэропорт Москва» уведомить его как грузополучателя о прибытии груза необоснованно, поскольку в отношении истца «Аэропорт» ООО «Москва» не имеет нормативных или договорных обязательств, которые несет третья сторона, с которой истец имеет договорные отношения в отношении груза.

При рассмотрении дела судом первой и апелляционной инстанций истец не представил доказательств, указывающих, с кем, с кем и на каких условиях был заключен договор, предусматривающий доставку груза.²⁹

²⁹ Определение Химкинского городского суда Московской области от 13 марта 2012 года //КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

Вопрос о правовом положении грузополучателя являлся предметом научной дискуссии в 1950-1980-х годах, а также обсуждается и в настоящее время.

Одни авторы считают, что договор перевозки груза является договором в пользу третьего лица (грузополучателя).

Другие авторы, что это трехсторонний договор, где грузополучатель - такая же самостоятельная сторона договора.

Главный аргумент сторонников первого пункта: договор перевозки груза двумя лицами, а именно перевозчиком и отправителем. Грузополучатель не участвует в процессе заключения договора по этой причине не может считаться его стороной. Получатель наделен правом предъявить претензию перевозчику на основании соглашения, заключенного между перевозчиком и отправителем. Ведь согласно п. 1 ст. 432 ГК РФ договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

К примеру, В. В. Витрянский считает, что «конструкция договора в пользу третьего лица оптимально подходит к определению правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза».³⁰

Д.А. Медведев и В.Т. Смирнов полагают, что «... грузополучатель выступает как особый субъект обязательства по перевозке - третье лицо, в пользу которого заключен договор».³¹

Подобной позиции придерживается и В.Ф. Попондопуло, который отмечает: «Участником обязательства перевозки груза, является также третье лицо - грузополучатель, если им не является сам грузоотправитель».³²

М. И. Брагинский полагает, что императивные нормы закона, содержащие обязательные действия сторон гражданско-правового договора, вовсе не являются условиями данного договора.³³

Так как, в соответствии с п. 1 ст. 422 ГК РФ договор должен соответствовать обязательным для сторон правилам, установленным законом или иными правовыми актами (императивным нормам), действующим в момент его заключения. Таким образом, закон обязывает будущий договор подчиняться его императивным положениям, а не подменяет собою этот договор.

Сторонники второй точки зрения, считают грузополучателя полноправным участником договора, его третьей стороной.

³⁰ Брагинский М. И. Договорное право. Москва, 2017. С.294.

³¹ Елисеев И.В., Валявина Е.Ю. Гражданское право. Москва, 2017. С. 443.

³² Попондопуло В.Ф. Коммерческое (предпринимательское) право. Москва, 2015. С.498.

³³ Брагинский М. И. Договорное право. С. 242.

Основанием для подобного утверждения является положение п. 3 ст. 308 ГК РФ, согласно которому «обязательство не создает обязанностей для лиц, не участвующих в нем в качестве сторон».

Поскольку грузополучатель имеет обязательства, причем установленные законом, он должен быть признан не третьим лицом в договоре, а полноправной его стороной. Такой точки зрения придерживается, к примеру, В.А. Егiazаров, который отмечает, что «договор перевозки грузов является трехсторонним договором, в котором все его участники имеют права и обязанности».³⁴

Схожей точки зрения придерживается и М.Г. Масевич, которая считает, что «грузополучатель является особым участником, третьей стороной в договоре перевозки, и его права и обязанности, основаны на его собственном волеизъявлении»³⁵.

При этом грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, только если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с его первоначальным назначением.

Например, постановлением Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 11 сентября 2012 г. № 3659/12 по делу № А40-101821/09-24-813 установлены следующие обстоятельства: перевозка груза осуществлялась в вагоне-цистерне, который был опломбирован и сдан под охрану на основании договора на сопровождение и охрану грузов. По прибытии вагона на станцию назначения при приемке груза выявлена недостача нефтепродуктов. Иск удовлетворен, так как перевозчик не доказал, что утрата части груза произошла вследствие обстоятельств, которые он не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, поэтому должен нести ответственность за несохранную перевозку.³⁶

Подводя итог вышесказанному нужно подчеркнуть, что одним из способов решения проблемы обязательств грузополучателя по договору воздушной перевозки груза может быть признание его полноправной стороной этого договора, участвующей в заключении договора вместе с грузоотправителем и одним из сторон, заключившие договор, заключенный ранее в тех же областях. , подав на прием грузов прибывших по адресу.

Пункт 189 Общих правил перевозки пассажиров, багажа, грузов воздушным транспортом и Требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и

³⁴ Егiazаров В. А. Транспортное право...С.73.

³⁵ Масевич М. Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата, 1964. С.172.

³⁶ Постановление Президиума ВАС РФ от 11.09.2012 № 3659/12 по делу № А40-101821/09-24-813 // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

грузополучателей устанавливает, что для перевозки опасных грузов требуются особые условия воздушной перевозки.

В соответствии с пунктом 190 указанных правил, к перевозке принимаются грузы, требующие особых условий перевозки, если они допущены к перевозке международными договорами и нормативными правовыми актами Российской Федерации, законодательством страны, на территории, с территории или через территорию которых осуществляется такая перевозка грузов.

Среди международных документов следует упомянуть, прежде всего, приложение к Чикагской конвенции 1944 г. «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху». В названном приложении дается классификация опасных грузов. Установлены ограничения на перевозку опасных грузов по воздуху, требования к их упаковке и маркировке, обязанности отправителя и перевозчика. Кроме того, такие перевозки регулируются Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху. Из международных документов следует назвать прежде всего приложение 18 к Чикагской конвенции 1944 г. «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху». В названном приложении дана классификация опасных грузов. Устанавливаются ограничения на перевозку опасных грузов по воздуху, требования к их упаковке и маркировке, обязанности грузоотправителя и перевозчика. Кроме того, такие перевозки регламентируются Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху.³⁷

В свою очередь, в Решении Стрежевского городского суда Томской области от 12 февраля 2018 г. по делу № 12-9 / 2018 применяется, что в целях предотвращения незаконного провоза оружия, боеприпасов, взрывчатых, отравляющих, легковоспламеняющихся и других опасных веществ и предметов, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте в условиях авиационной безопасности производится предполетный досмотр пассажиров и багажа, порядок которого установлен Правила проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденными приказом Минтранса осуществления России от 25 июля 2007 года № 104.

Правила перевозки грузов 106 регламентированы Федеральными авиационными правилами «Правила перевозки грузов воздушными судами гражданской авиации», утвержденные приказом Минтранса РФ от 05.09.2008 № 141. Согласно п. 6, 8 указаны Правил № 141 опасные грузы перевозятся пассажирами или членами экипажа воздушного

³⁷ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

судна в соответствии с требованиями Технических инструкций. Опасные грузы по степени опасности классифицируются в соответствии с Техническими инструкциями

В соответствии с п. 10 Правил № 141, не принимаются для перевозки воздушными судами опасные грузы, маркировка, знаки опасности и (или) упаковка которых не соответствует требованиям Технических инструкций.

Исходя из смысла приведенных выше правовых норм, для установления состава правонарушения, предусмотренного ч.1 ст. 11.14 КоАП РФ, необходимо идентифицировать вещество в соответствии с Техническими инструкциями, а также установить в действиях (бездействии) пассажира нарушение требований по маркировке и упаковке опасного груза».

Примером невыполнения положений нормы 113 ВК РФ может послужить Решение Мильковского районного суда Камчатского края от 20 августа 2015 г. по делу № 12-61/2015, где установлено, что командиром воздушного судна Сорокиным Н.М. в нарушение требования п.п. 8.1, 8.5 Приложения 18 к Чикагской конвенции о международной гражданской авиации «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху» был принят к воздушной перевозке опасный груз - вездеход «Арго» - без надлежащего документального оформления, маркированный и упакованный не надлежащим образом. В нарушение п. 85 Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров, утвержденных приказом Минтранса России от 25.07.2007 № 104, экипаж не провел предполетный досмотр вездехода «Арго» отнесенного Техническими инструкциями по перевозке опасных грузов по воздуху к прочим опасным грузам. Вездеход с бензином, находящимся в топливном баке, в нарушение специального приложения А70 Технических инструкций по перевозке опасных грузов по воздуху и Инструкции по упаковыванию 900, 950, был принят к перевозке, своим ходом заехал на борт воздушного судна и был помещен совместно с пассажирами...

Опасные грузы не перевозятся в салоне пассажирского воздушного судна или в кабине воздушного судна, за исключением случаев, предусмотренных Техническими инструкциями.

Перед отправлением воздушного судна с опасными грузами эксплуатант или юридическое лицо, осуществляющее деятельность в аэропорту по обеспечению обработки грузов и почты (агент по наземному обслуживанию грузов в аэропорту), в кратчайшие

сроки предоставляет командиру воздушного судна письменная информация об опасных грузах в соответствии с Техническими инструкциями ».³⁸

2.3 Изменение и прекращение договора воздушной перевозки грузов

Порядок изменения и расторжения договора воздушной перевозки грузов определен главой 22 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержден приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82.

Изменение и расторжение договора возможно по соглашению сторон, если иное не предусмотрено 65 ГК РФ, другими законами или договором. По требованию одной из сторон договор может быть изменен или расторгнут по решению суда только:

- в случае существенного нарушения договора другой стороной;
- в иных случаях, предусмотренных 65 ГК РФ, другими законами или договором.

Нарушение договора одной из сторон признается значительным, что влечет за собой для другой стороны такой ущерб, что она в значительной степени лишена того, на что она имела право рассчитывать при заключении договора.

Добровольное изменение условий договора воздушной перевозки груза осуществляется по согласованию между Перевозчиком и грузоотправителем в соответствии с условиями применяемого тарифа.

В соответствии с пунктом 230 Федеральных авиационных правил перевозчик вправе в одностороннем порядке расторгнуть договор воздушной перевозки пассажиров, договор воздушной перевозки грузов в следующих случаях:

- 1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных требований, установленных законодательством Российской Федерации в отношении авиаперевозок;
- 2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами;
- 3) если состояние здоровья пассажира воздушного судна требует особых условий воздушной перевозки или угрожает безопасности самого пассажира или других лиц;

³⁸ Решение Мильковского районного суда Камчатского края от 20 августа 2015 г. по делу № 12-61/2015 .) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

4) отказа пассажира воздушного судна от оплаты перевозки его багажа в размере и на условиях, предусмотренных договором воздушной перевозки пассажира;

5) нарушение пассажиром воздушного судна правил поведения на борту воздушного судна, создающее угрозу безопасности полета воздушного судна либо угрозу жизни или здоровью других лиц;

6) наличие в вещах пассажира, а также в багаже, грузе запрещенных к воздушной перевозке предметов или веществ.

Согласно п.1 ст. 107 ВК РФ, при расторжении договора воздушной перевозки груза по инициативе перевозчика грузовладелец возвращается отправителю, за исключением следующих случаев:

1) нарушение пассажиром, грузовладельцем, грузоотправителем паспортных, таможенных, санитарных и иных требований, установленных законодательством Российской Федерации в отношении авиаперевозок, при международных авиаперевозках также правил, установленных соответствующими органами государства. отправления, назначения или транзита;

2) отказ пассажира, грузовладельца, грузоотправителя выполнять требования, предъявляемые к ним федеральными авиационными правилами.

В указанных случаях плата за авиаперевозку, уплаченная грузовладельцу или грузоотправителю, не возвращается.

Основанием для прекращения договора может служить некачественное оказание услуг перевозки. Грузополучатель имеет право не принимать груз, если в процессе транспортировки тот был поврежден или испорчен настолько, что стал непригодным для использования. Груз может быть не принят и в том случае, если клиент обнаружит недостачу или несоответствие между наименованием представленного груза и того, что было указано в товарно-транспортной накладной.

При отказе получателя принять груз составляется коммерческий акт. В нем фиксируется факт отказа, а также дается подробное описание того, кем и при каких обстоятельствах была обнаружена несохранность груза. Коммерческий акт в дальнейшем послужит основанием для возложения материальной ответственности на перевозчика.

В случае порчи груза, помимо составления коммерческого акта, составляется акт экспертизы. Экспертизу могут инициировать как перевозчик, так и получатель груза. Она должна проводиться в присутствии обеих сторон, чтобы ее данные считались действительными. Расходы по проведению экспертизы несет ее инициатор с последующим возмещением этих расходов виновной стороной.

3 Ответственность сторон по договору воздушной перевозки грузов и пассажиров

3.1. Общие положения об ответственности сторон за нарушение обязательств по перевозке

В результате нарушения сторонами условий договора перевозки, стороны несут гражданско-правовую ответственность. Все отличительные черты и особенности этой ответственности в рамках осуществления транспортной деятельности, связанной с перевозками, находят отражение в транспортном законодательстве.

Первый признак следует из п. 1 ст. 793 ГК РФ, согласно которому в случае неисполнения или ненадлежащего исполнения обязательств по перевозке стороны несут ответственность, установленную Гражданским кодексом РФ, транспортными уставами и кодексами, а также соглашением сторон. В 114 ГК РФ как общие положения об ответственности за нарушение обязательств (глава 25), так и положения об ответственности за отдельные нарушения обязательств при организации и осуществлении перевозки (статьи 791-796), а также об ответственности за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира (гл. 59).

Транспортные уставы и кодексы конкретизируют положения об ответственности за отдельные нарушения обязательств, закрепленных в Гражданском кодексе, а также значительно расширяют круг нарушений, влекущих за собой ответственность перевозчика, пассажира, грузоотправителя, грузополучателя и других субъектов транспортных договорных отношений. Например, в Воздушном кодексе Российской Федерации есть специальная глава (XVII), посвященная вопросам ответственности.

Стороны вправе своим соглашением устанавливать ответственность, не нашедшую регламентации в транспортном законодательстве, это дает возможность на практике устанавливать дополнительные гарантии надлежащего исполнения транспортных договорных обязательств.

Таким образом только полное молчание соответствующего устава или кодекса позволяет применять нормы ГК РФ об ответственности (в том числе и общие положения, предусмотренные ст. ст. 15, 393 Гражданского кодекса РФ).

Согласно второму признаку гражданско-правовой ответственности при перевозках она является следствием нарушения договорных обязательств, связанных с перевозкой. Этот признак характеризуется определением транспортным законодательством деяний, относящихся к правонарушениям.

Сам перечень деяний, отнесенных к правонарушениям, закреплён в ГК РФ и транспортном законодательстве. Самые распространённые правонарушения на практике - это несохранность груза, грузобагажа, багажа, несвоевременная подача транспорта под погрузку и предъявление груза для погрузки, несоблюдение срока их доставки, задержка отправления и прибытие с опозданием транспорта при перевозке пассажиров и некоторые другие.

Третий признак ответственности при перевозках - применение ее в порядке государственного принуждения. Когда нарушившая условия договора сторона отказывается удовлетворить претензионные требования возможно применение государственного принуждения на основе судебного решения в рамках искового производства.

Четвертый признак гражданско-правовой ответственности: конкретные неблагоприятные последствия для должника. Неблагоприятные последствия проявляются в формах умаления имущественного положения грузоотправителя, грузополучателя, перевозчика, пассажира, нарушивших условия договора, - в виде возмещения убытков и выплаты неустойки.

Конкретным проявлением неблагоприятных последствий является также ограничение или лишение права грузополучателя (отправителя) на получение товара в случае неисполнения его обязанности по оплате его перевозки.

С этими положениями связаны ещё два признака гражданской ответственности при транспортировке: имущественный характер и ориентация на восстановление имущественного положения потерпевшего. Вторая особенность важна для реализации принципа справедливости, присущего всему российскому праву.

Таким образом, с учётом вышеизложенного, гражданско-правовой ответственностью при транспортировке является понесение правонарушителем неблагоприятных имущественных последствий в виде установленных санкций, предусмотренных Гражданским кодексом Российской Федерации, транспортными уставами и кодексами, а также по соглашению сторон перевозки, договорные отношения, осуществляемые в добровольном порядке или в порядке государственного принуждения и направленные на восстановление имущественного положения потерпевшего.

В отношении ответственности сторон по договору непосредственно воздушной перевозки следует указать, что основными законодательными актами, регулирующими перевозку пассажиров и грузов на воздушном транспорте, в настоящее время являются Гражданский кодекс РФ, устанавливающий общие положения о перевозке, а также Воздушный кодекс РФ.

3.2. Основания и пределы ответственности перевозчика и пассажиров по договору воздушной перевозки пассажира

3.2.1. Ответственность перевозчика

В соответствии со статьей 116 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, международными договорами Российской Федерации, а также соглашением. Неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки влечет применение ответственности, установленной Гражданским кодексом Российской Федерации, Воздушным кодексом Российской Федерации, а также соглашением сторон. Заключенное между сторонами соглашение не допускает ограничения или устранения установленной законом ответственности, однако не исключено усиление ответственности перевозчика. Статьей 123 ВК РФ установлена возможность перевозчика заключить с пассажиром договор об увеличении пределов его ответственности по сравнению с пределами, установленными законом. Однако А.В. Выгодянский считает, что применительно к соглашению о воздушной перевозке это правило носит чисто гипотетический характер, поскольку маловероятно, что авиаперевозчики согласятся взять на себя повышенную ответственность. Как отмечает В.В. Витрянского, это возможно только при достаточно сильной конкуренции на рынке авиаперевозок.³⁹

Характерным признаком ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, вытекающих из договора воздушной перевозки, является ее ограниченный характер. В соответствии со статьей 400 ГК РФ по отдельным видам обязательств и по обязательствам, связанным с определенным родом деятельности, законом может быть ограничено право на полное возмещение убытков (ограниченная ответственность). Примером такой ответственности служат нормы об ответственности перевозчика за утрату, повреждение багажа, максимальный размер которой ограничен стоимостью багажа (ст. 796 ГК РФ).

Статья 120 Воздушного кодекса Российской Федерации предусматривает ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения.

Например, когда происходит задержка доставки, пассажирская авиакомпания часто отказывается платить компенсацию, аргументируют это тем, что закон позволяет им

³⁹ Витрянский В.В. Договор перевозки. С.319

вносить любые изменения в расписание рейсов и не уведомлять об этом пассажиров и грузоотправителей. Действительно, в ранее действовавших авиационных правилах (утв. Приказом МГА СССР от 16 января 1985 г. № 19 - утратили силу 20 октября 2007 г.) была такая оговорка. При этом перевозчики забывают, что Закон «О защите прав потребителей» обязывает своевременно предоставить полную и достоверную информацию об услугах, в том и о сроках оказания. Эта обязанность авиакомпаний специально продублирована и в части 1 статьи 106 Воздушного кодекса

Так, в указанных случаях перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере двадцати пяти процентов минимальной заработной платы, установленной федеральным законом, за каждый час просрочки, но не более пятидесяти процентов платы за перевозку, если не докажет, что задержка была вызвана форс-мажорными обстоятельствами, закрытием воздушного судна, угрожающим жизни или здоровью пассажиров самолета, или другими обстоятельствами, не зависящими от перевозчика.

К сожалению, ст. 120 ВК РФ не предусматривает возможность применения соответствующего штрафа в случае задержки отправления воздушного судна⁵³, что может иметь принципиальное значение в ситуации отказа пассажира от полета из-за длительной задержки. при вылете самолета. Тем не менее, пассажир имеет право потребовать возврата оплаченного провозного сбора в связи с задержкой отправления на основании п. 2 ст. 795 ГК РФ.

А.В. Выгодянский считает, что у пассажира должно быть право не только требовать возврата уплаченных за перевозку сумм, но и требовать уплаты штрафа на основании ст. 120 ВК РФ. Таким образом, для этого необходимо внести изменения в ст. 120 ВК РФ в части указания последствий и обязательств, возложенных на перевозчика за задержку отправления пассажира, багажа и груза.

Предлагается установить такую ответственность за несвоевременную доставку самолета, за доставку самолета в неисправном состоянии или непригодном для перевозки, а также в виде штрафа в размере 25% от размера установленного минимального размера оплаты труда федеральным законом за каждый час просрочки, но не более 50% стоимости перевозки если он не докажет, что задержка была вызвана форс-мажорными обстоятельствами, устранением неисправности воздушного судна или другими обстоятельствами, не зависящими от перевозчика.

Как уже указывалось ранее, согласно п. 2 ст. 795 ГК РФ в случае отказа пассажира от перевозки из-за задержки отправления транспортного средства перевозчик обязан вернуть пассажиру провозную плату. Правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2017 № 82 в п. 231,

предусматривают возврат провозной платы перевозчиком или по его поручению уполномоченным агентом по месту оплаты перевозки, а также в пунктах, предусмотренных правилами перевозчика.

Авиабилет является своего рода договором воздушной перевозки, заключенным непосредственно между перевозчиком и пассажиром. Таким образом, если билет приобретался не в кассе авиакомпании, а у агента- такой агент будет нести ответственность только за неисполнение своих обязательств, но не за недочеты услуг перевозки.

Стоит отметить, что, например, на сайте Аэрофлота есть пошаговые инструкции по возврату денег за авиабилет, приобретенный через Интернет. Внесенная сумма будет возвращена на карту в течении 5-30 дней. Таким образом, возврат не зависит от того, как был приобретен билет. Если рассматривать вопрос о возврате стоимости билета, то ни Таможенный кодекс РФ, ни Правила перевозки не содержат информации о времени установления цены билета.

В этом вопросе следует руководствоваться статьей 31 Закона РФ «О защите законных потребителей», которая предусматривает десятидневный срок для удовлетворения требований о возврате уплаченной по договору суммы за предоставление. оказания услуг в связи с нарушением исполнителем условий оказания услуг. Десятидневный период начинает отсчет с даты соответствующего запроса.

Однако можно посчитать, что десятидневный срок является слишком коротким для возврата стоимости авиабилетов, так как сумма может составлять немалые размеры. В связи с этим было бы более целесообразно установить общий тридцатидневный срок для осуществления возврата средств, уплаченных за перевозку. Этот срок является наиболее оптимальным и реальным для исполнения такого обязательства.

Еще одним основание привлечения перевозчика к ответственности является причинение вреда жизни и здоровью пассажира. Этот вопрос регулируется главой 59 ГК РФ, но законодатель указывает, что, если в договоре или законе за те же нарушения предусмотрена более строгая мера ответственности, то применяться будут нормы договора или специального закона.

Итак, согласно ст. 117 ВК РФ, перевозчик обязан выплатить компенсацию за вред, причиненный при воздушной перевозке жизни пассажира воздушного судна, гражданам, имеющим право на возмещение вреда в случае смерти кормильца в соответствии с гражданским законодательством, в отсутствие таких граждан - родителям, супругу, детям погибшего пассажирского воздушного судна, а в случае смерти пассажира воздушного судна, не имевшего самостоятельного дохода, - гражданам, его содержавшим, в размере

двух млн. руб. Кроме того, воздушное законодательство предусматривает ответственность перевозчика за вред, причиненный здоровью при перевозке пассажира, в виде компенсации в размере не более двух миллионов рублей.

Стоит отметить, что перевозчик обязан страховать свою гражданскую ответственность за причинение вреда жизни или здоровью пассажира, его багажу и ручной клади при осуществлении воздушной перевозки.

Кроме того, ст. 796 ГК РФ регулирует ответственность перевозчика за утрату, недостачу и повреждение (порчу) багажа, произошедшие после его приема к перевозке и до его фактической передачи уполномоченному лицу, если не докажет, что утеря, недостача либо повреждение (повреждение) груза или багажа возникло в результате обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых не зависело от него.

Согласно п.1 ст. 118 ВК РФ перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после их приема к воздушной перевозке и до выдачи получателю, если он не докажет, что принял все необходимые меры для предотвращения причинения вреда или такие меры не могли быть приняты.

П. 3 ст. 118 указывает, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если он не докажет, что они не явились результатом умышленных действий (бездействия) перевозчика или не произошли во время воздушной перевозки.

К сожалению, российское законодательство в части Воздушного кодекса Российской Федерации достаточно лояльно по отношению к авиакомпаниям, что затрудняет защиту прав потребителей от законодательства, например, европейских стран. Например, с 1992 года были претензии граждан к авиаперевозчикам, где граждане в суде взымали штраф за задержку рейса в размере 3% за каждый час задержки.

Наиболее частыми проблемами, связанными с авиаперевозками, являются опоздание в пункт назначения, потеря багажа, овербукинг, то есть ситуация, когда пассажир прибывает на рейс вовремя и обнаруживает, что все места в этом самолете уже заняты. Существует неравенство во взаимоотношениях между авиакомпаниями и пассажирами.

Сегодня перевозчик как предприниматель диктует потребителю правила и условия, наиболее подходящие для перевозчика, а не для потребителя, что не совсем соответствует принципу приоритета прав и законных интересов гражданина. Например, Европейский Союз принял Резолюцию 200/C293/01 о правах авиапассажиров.

В соответствии с Конституцией Российской Федерации действие на территории Российской Федерации уже ратифицированных международных договоров и конвенций имеет приоритет перед национальным законодательством.

С 1929 года мировое сообщество создало и распространило единые правила, касающиеся ключевых вопросов международных авиаперевозок, таких как оформление проездного билета, порядок компенсации авиаперевозчиком потери багажа и компенсации вреда в случае причинения вреда жизни и здоровью пассажира и т. д.

Следует также отметить, что отсутствие технически исправного самолета не является форм-мажорным обстоятельством. Такая ситуация является следствием абсолютной вины авиакомпании, которая должна иметь резервный самолет, в который можно экстренно посадить пассажиров и отправить до пункта назначения. Авиаперевозчик обязан остановить неисправный самолет, однако причиненные пассажирам неудобства он также обязан покрыть.

Также необходимо подчеркнуть особенности действий пассажира в случае утери билета. Согласно Варшавской и Монреальской конвенциям: утеря, другие причины, по которым у пассажира нет билета, не являются основанием для расторжения договора. Также перевозчик обязан доставить пассажира в пункт назначения. Во внутреннем сообщении до 2017 года действовало советское правило, на основании которого потеря билета привела к тому, что перевозчик отказался выполнить договор и вернуть уплаченную за билет сумму. На данный момент п. 3.3.1 Советского отменены правила внутренних перевозок, разрешавшие авиакомпаниям не оплачивать стоимость авиабилетов и отказываться от перевозки. Билет не является невозобновляемой частной собственностью и не требуется. В случае предъявления пассажиром претензии или заявления достаточно других письменных доказательств заключения договора воздушной перевозки.

В случае возникновения спора между перевозчиком и пассажиром действует обязательный порядок предъявления претензий, то есть пассажир должен направить претензию перевозчику до подачи иска в суд.

Представляется, что расширение сферы применения сокращенных сроков исковой давности, а также установление претензионного порядка в отношении требований, вытекающих из договора перевозки пассажиров и багажа, являются необоснованными и нарушают права человека. Потребитель транспортных услуг. Необходимость подачи пассажиром правильно оформленной претензии существенно затрудняет реализацию права потребителя на судебную защиту, поскольку для того, чтобы претензия была принята и рассмотрена по существу, к ней должны быть приложены предусмотренные

законом документы, подтверждающие законность. претензий. Что касается срока давности, то по претензиям, вытекающим из договора перевозки пассажиров и багажа, он должен быть равен общему сроку давности - трем годам.

На основании вышеизложенного можно сделать вывод, что статья 118 УК РФ устанавливает виновную ответственность авиаперевозчика. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади установлен статьей 119 Уголовного кодекса Российской Федерации. В случае утери, недостачи или повреждения багажа он несет ответственность за заявленную ценность. В случаях, когда не была указана стоимость багажа - в размере его стоимости, но не более шестисот рублей за килограмм веса. Размер ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади определяется размером ее стоимости, невозможности ее установления - в размере не более одиннадцати тысяч рублей.

За утрату или повреждение (порчу) специальных средств для передвижения (в том числе кресел-колясок), принадлежащих пассажирам-инвалидам и лицам с ограничениями жизнедеятельности, перевозчик несет ответственность в размере стоимости этих средств. Вопрос определения стоимости багажа, груза, а также ручной клади также разрешен. Стоимость устанавливается исходя из цены, указанной в счете продавца или указанной в договоре, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар.

Также следует упомянуть, что при исполнении договора воздушной перевозки пассажира могут возникать проблемы в связи с односторонним отказом перевозчика в посадке пассажира на рейс.

Статья 107 ВК РФ предусматривает закрытый перечень оснований одностороннего расторжения договора перевозки по инициативе перевозчика, а ст. 107.1 ВК РФ предусматривает право перевозчика отказать в заключении договора лицу, которое было внесено в специальный реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена.

При этом на практике также существуют иные основания, не предусмотренные законом, например, это отсутствие мест на борту самолета, которое часто является результатом овербукинга (сверхбронирования авиабилетов продажи и бронирования перевозчиком большего числа билетов на рейс, чем предусмотрено посадочных мест в самолете), либо неуведомление перевозчика о том, что пассажир имеет ограниченные возможности.

Следовательно, право перевозчика на односторонний отказ от договора перевозки в случаях, не установленных законом, является несправедливым, так как ставит перевозчика как профессионального субъекта предпринимательской деятельности в преимущественное положение перед пассажиром-потребителем, что противоречит п. 2

ст.310 ГК РФ. В этой связи на практике происходит частое нарушение прав пассажиров, которым отказано в посадке на самолет из-за овербукинга или по иным основаниям. При возникновении данной ситуации перевозчик не вправе принудить пассажира к расторжению договора перевозки, а вправе лишь предложить заключить новый договор воздушной перевозки на других условиях.

В законодательстве России в настоящее время отсутствуют нормы об ответственности перевозчика за необоснованный односторонний отказ от договора, включая ответственность за овербукинг и его запрет в целом.

3.2.2 Ответственность пассажира

Варшавская и Монреальская конвенции не содержат положений об ответственности пассажира, как стороны договора авиаперевозки. В конвенциях говорится лишь об ответственности отправителя, но ни одна из конвенций не содержит условий или пределов этой ответственности. Поэтому, например, положения ст. 27 Варшавской конвенции и ст. 32 Монреальской конвенции о правопреемстве не применяются к случаям ответственности пассажира.

Пассажир может быть привлечен к гражданско-правовой ответственности на общих основаниях применимого права, если виновные действия этого пассажира привели к возникновению убытков у перевозчика.

В случае непредставления данной информации перевозчик или уполномоченное им лицо несет ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации. Информация должна быть предоставлена на сайте бронирования авиабилета через сайт в сети Интернет или предоставляться гражданину в местах продажи авиабилетов.

На основании положений статьи 108 ГК РФ в случае добровольного отказа пассажира от перевозки грузов предусмотрено условие возврата стоимости авиабилетов при расторжении договора. при уведомлении перевозчика не позднее, чем за 24 часа до окончания регистрации пассажира на рейс, пассажиру будет возвращена уплаченная за авиабилеты сумма за вычетом фактических расходов перевозчика, связанных с выполнением договор перевозки.

Фактические затраты - это документально подтвержденные затраты. Если пассажир перевозчика отказывается от авиаперевозки не менее чем за 24 часа до окончания времени регистрации на рейс, с пассажира взимается штраф в размере 25% от стоимости билета, а также фактические расходы перевозчика, связанные с оформлением договора воздушной перевозки.

Перевозчик имеет право уменьшить размер указанного штрафа. Если пассажир уведомил перевозчика об отказе от воздушной перевозки после окончания времени регистрации пассажиров на рейс, указанный в билете, провозной сбор, уплаченный за воздушную перевозку, пассажиру не возвращается.

Члены семьи - супруги, родители и дети (приемные родители и приемные дети), а также близкие родственники - бабушки и дедушки и внуки, полные и сводные братья и сестры. В случае вынужденного отказа пассажира от перевозки или принуждения пассажира к изменению условий договора воздушной перевозки пассажира перевозчик делает отметку в перевозочном документе или выдает пассажиру документ, подтверждающий эти обстоятельства (п. 228 Общих правил). по воздушным перевозкам пассажиров, багажа, грузов и требованиям к обслуживанию пассажиров, отправителям, получателям, утвержденным приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 8260.

3.2.3. Особенности ответственности перевозчика при перевозке пассажира и багажа во время эпидемии, вызванной коронавирусной инфекцией (СОУГО-19)

Новая коронавирусная инфекция (СОУГО-19) нанесла большой ущерб как здоровью миллионов граждан, так и экономике и бизнесу всего мира. Достаточно сильно пострадали сферы, связанные с международными авиаперевозками, туризмом и т.п.

Коронавирусная инфекция, стала главной эпидемиологической проблемой населения нашей страны, а также серьезным препятствием для авиаперевозок.

В связи с введенными ограничениями власти оказались в сложном положении:

- 1) необходимо поддержать пассажиров и проследить за компенсацией за отмененные рейсы;
- 2) не допустить полного банкротства субъектов рынка авиаперевозок.

Пункт 226 Правил воздушных перевозок предоставляет пассажиру право отказаться от перевозки (расторгнуть договор), в соответствии с условиями договора. При этом в договоре могут содержаться условия о возврате провозной платы (невозвратной) авиабилетов.

Согласно ч. 4 ст. 108 ВК РФ, если пассажир заключил договор воздушной перевозки, уплаченная за билет сумма не возвращается.

Однако за некоторыми исключениями, в частности, пассажир может вернуться на самолет, если отказ от полета вызван его болезнью или смертью его близких родственников, используя функцию, которую он собирался лететь. Для возврата денег в

такой ситуации требуется предоставить документы, подтверждающие причину отказа, а также известить авиаперевозчика об отказе до окончания регистрации на рейс.

В других случаях пассажиры, купившие билеты по невозвратным тарифам, не могут вернуть всю уплаченную за них сумму, если они отменили рейс. Вы можете вернуть неиспользованные суммы, уплаченные за авиаперевозку с использованием других услуг в соответствии с иностранным законодательством, только с территории, запланированной на территорию или через территорию (дополнительные сборы, включая сборы аэропорта, так как только тариф не возвращается).

В свою очередь статья 108 ВК РФ содержит положение о том, что в случае отказа от «возвратного» билета с уведомлением об этом перевозчика не позднее, чем за 24 часа до окончания времени регистрации пассажиров на рейс, пассажиру возвращается сумма, уплаченная за авиабилеты за исключением фактических расходов перевозчика, связанных с исполнением договора перевозки.

При этом, некоторые перевозчики даже с «возвратными» билетами вводят сертификаты на оплату авиаперевозки. Например, «СгабАгМез» не возмещают уплаченную сумму денег даже за «возвратный» билет, если договор заключен до 01.05.2020. Если пассажир вынужденно отказывается от авиабилета, например, в случае: отмены, задержки рейса, изменения авиакомпанией маршрута перевозки, отклонения от расписания и подобные случаи, пассажиру компенсируется полная сумма авиаперевозки, если она не была выполнена ни на одном участке маршрута.

Также нужно отметить следующее нормативное положение: в соответствии со ст. 451 ГК РФ существенное изменение обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, выступает основанием для его изменения или расторжения, в случае если иное не определено договором или не исходит из его существа.

Также в случае расторжении договора по данному основанию обстоятельств суд по требованию любой из сторон определяет последствия расторжения договора, исходя из необходимости справедливого распределения между сторонами расходов, понесенных ими в связи с исполнением этого договора. Данная норма позволяет в претензионном или судебном порядке добиваться от авиаперевозчиков компенсации в том числе «невозвратным» билетам.

Постановлением Правительства Российской Федерации было утверждено положение № 991 от 06.06.2020 ⁴⁰, что изменило порядок исполнения договоров

⁴⁰ Постановление Правительства РФ от 06.07.2020 № 991 «Об утверждении Положения об особенностях исполнения договора воздушной перевозки пассажира, в том числе о праве перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения, а также о порядке и сроках возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы при угрозе возникновения

воздушной перевозки, заключенных с 01.02.2020 по 01.05.2020 (направление КНР) и с 18.03.2020 по 01.05.2020 по остальным внутренним и международным направлениям.

Этот документ принят для поддержки авиаперевозчиков, что является достаточно своевременным, так как данная отрасль является одной пострадавших отраслей экономики, хотя при этом имеются и ограничения прав пассажиров.

В соответствии с этим Постановлением перевозчик вправе: изменить условия договора (дата, время, маршрут), отказаться от исполнения перевозки и вернуть провозную плату.

Правила возврата основаны на следующем:

1. Существует возможность использовать сумму оплаты в качестве оплаты услуг этого же перевозчика в срок до 3 лет с момента отправления, которое указано в авиабилете

2. Возможность возврата денежных средств через 3 года с момента отправления. При этом на эти деньги может начисляться процент за пользование чужими денежными средствами по ключевой ставке ЦБ РФ.

Процент начисляется по день возврата суммы этих средств пассажиру, но не позднее окончания 4 - летнего срока с даты отправления рейса, указанного в билете. На сумму оплаченной провозной платы, использованной для оплаты услуг перевозчика, проценты не начисляются. Денежные средства подлежат возврату пассажиру в течение 10 дней с момента написания заявления.

Данное постановление нельзя признать абсолютно удачным, так как груз ответственности переложен с органов публичной власти на клиентов, которые по сути выдают собственные средства в кредит авиакомпаниям на три года. При этом многие пассажиры сами являются должниками банков, следовательно, складывается ситуация в которой государство частично компенсировала бизнесу убытки за счет собственного населения.

На практике авиакомпании оформляют сертификаты для оплаты авиабилетов на регулярные рейсы и различных дополнительных услуг. При использовании таких сертификатов не берутся в учет баллы специальной бонусной программы, а также сумма сертификата должна быть потрачена на равный или больший по стоимости билет. Такая практика применялась и ранее, авиакомпания из Сибири «87» предлагала своим клиентам

и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части» (в ред. от 31.08.2020 № 1328) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 28. Ст. 4441; 2020. № 36. Ст. 5635.

взамен полной компенсации ввиду «вынужденного отказа» соответствующие сертификаты на полеты с доплатой в размере 10% к цене билета.

При этом в Постановлении также указаны и группы населения, которым дается преимущественное право подать заявление на возврат билетов, не ожидая истечения трехлетнего срока.

К ним относятся Пассажиры, признанные инвалидами I или II группы в установленном законодательством порядке, а также ветераны Великой Отечественной войны, а также лица, сопровождающие инвалида I группы или ребенка-инвалида II группы, лицо, имеющее справку о многодетности или иные документы, подтверждающие статус многодетной семьи в порядке, установленном нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации.

Несмотря на то, что в нормативном документе есть формулировка «при наличии», авиаперевозчики, например, «Уральские авиалинии», требуют вместе с поданным заявлением обязательного документа, подтверждающего правовой статус.

Заявления о возврате провозной платы пассажиру-инвалиду и сопровождающему его лицу подаются одновременно. Возврат осуществляется пассажиру (либо иному лицу, оплатившему перевозку) в соответствии с федеральными авиационными правилами, определенными в статье 102 Воздушного кодекса Российской Федерации.

Пассажир может подать такое заявление посредством сети «Интернет», почтовым отправлением или лично. При возврате денежных средств на карту требуется личное обращение.

В заключении можно отметить, что в законодательстве РФ не закреплены детально нормативные положения, которые регулируют договорные условия в форс-мажорных обстоятельствах, что влечет потребность в более детальном регулировании и принятии дополнительных нормативных документов, что может перегрузить действующую систему НПА.⁴¹

Таким образом, в конкретных «форс-мажорных» обстоятельствах или в условиях кризиса каждая сторона при заключении договора международной воздушной перевозки или иных соглашений будет предполагать и знать, какие основные риски она на себя принимает и каков их объём.

⁴¹ Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. Москва, 2009. С.

3.3. Ответственность перевозчика, грузоотправителя по договору воздушной перевозки грузов

3.3.1 Ответственность перевозчика

При перевозке на воздушном транспорте чаще всего возникают такие ситуации, как: утрата груза, недостача, повреждение груза, имущественный вред третьим лицам и иные. В результате этих ситуаций наступает гражданско-правовая ответственность.

Воздушный кодекс Российской Федерации в п. 1 ст. 118 предусматривает, что ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза несет перевозчик после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи его согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять.

В соответствии с п. 3 ст. 118 ВК РФ перевозчик может быть освобожден от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, если докажет, что это произошло не во время воздушной перевозки.

Из текста п. 3 ст. 118 ВК РФ можно предположить, что, если перевозчик докажет, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза не возникли в результате совершенных им умышленных действий (бездействия), то данное обстоятельство может освободить его от ответственности. Это не может являться основанием освобождения от ответственности за несохранность перевозимого груза, так как в соответствии с гражданским законодательством РФ от перевозчика требуется принятие всех необходимых мер для обеспечения его сохранности.

Основания ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза при международных воздушных перевозках определяются в соответствии с международными договорами Российской Федерации (п. 4 ст. 118 ВК РФ).

Одними из недостаточно проработанных моментов является юридическая техника и качество принимаемых нормативных актов. Транспортное законодательство часто вступает в противоречие с гражданским. Такая ситуация возникает в связи с большой перегруженностью отсылочных норм к правилам перевозок и иным подзаконным нормативным актам.⁴²

В связи с этим, на основе п. 1 ст. 796 ГК РФ, текст п. 3 ст. 118 ВК РФ следовало бы сформулировать иначе: «Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или

⁴² Троицкая О.Н., Симаненко А.М. Комментарий к Воздушному кодексу РФ. Москва, 2007. С. 191

повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо это произошло не во время воздушной перевозки».

В соответствии со ст. 119 ВК РФ перевозчик за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятого к воздушной перевозке с объявленной ценностью, - в размере объявленной ценности. За плату за перевозку багажа или груза с объявленной ценностью от отправителя или получателя, дополнительный сбор, размер которого устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки;

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

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) ручной клади - в размере ее стоимости, при невозможности ее определения - в размере не более одиннадцати тысяч рублей.

Стоимость багажа, груза, а также ручной клади определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии - исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавший в месте, где груз должен был быть доставлен в день добровольного удовлетворения такого требования или в день судебного решения, если требование не было удовлетворено добровольно. Отметим, что в данной статье отмечается несоответствие нормы специального закона (ВК РФ) императивной норме общего закона (ГК РФ), согласно которой перевозчик обязан в случае причинения вреда (повреждения) груз, при невозможности восстановления груза возместить его стоимость, а также вернуть отправителю (получателю) плату не только за недоставленный груз (полностью или частично), но и за поврежденный (испорченный) груз (п. 3 ст. 796 ГК РФ).

Таким образом, целесообразным было бы дополнить ст. 119 ВК РФ п. 1.2: «Перевозчик наряду с возмещением установленного размера ответственности, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза или багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного груза, или багажа, если эта плата не входит в стоимость груза».

При предъявлении требований, в случае нарушения договора воздушной перевозки груза ВК РФ предусматривается составление коммерческого акта, удостоверяющего обстоятельства, которые могут служить основанием для имущественной ответственности.

Отсутствие коммерческого акта не лишает пассажира, грузоотправителя и грузополучателя права на предъявление претензии (п. 5 ст. 124 ВК РФ). Однако, в случае недостачи, повреждения (порчи) груза наличие коммерческого акта для предъявления претензии необходимо, если у грузополучателя отсутствует грузовая накладная (пп. 1 п. 1 ст. 125 ВК РФ). К претензии должен быть приложен также документ, удостоверяющий количество и стоимость отправленного груза. Отсутствие последнего не лишает права на обращение с претензией, но может затруднить принятие перевозчиком решения об удовлетворении претензии.

Следующие лица имеют право предъявить претензию и претензию к перевозчику в случае:

1) утеря груза - грузополучатель при предъявлении авиагрузовой накладной, выданной перевозчиком грузоотправителю, с отметкой аэропорта назначения о прибытии (неприбытии) груза, а при невозможности предъявления таковой накладная, подтверждающая оплату стоимости груза, и акт перевозчика об отправке груза с отметкой аэропорта назначения по прибытии (неприбытии) груза;

2) недостача или повреждение (порча) груза - грузополучатель при предъявлении накладной или коммерческого акта;

3) просрочка доставки товара - получатель при предъявлении накладной;

4) утеря, недостача или повреждение (порча) почтового отправления, а также задержка его доставки - организация почтовых услуг в пункте назначения почтового отправления;

5) страховщику при предъявлении соответствующих товаросопроводительных документов, а также документов, подтверждающих факты заключения договора страхования и выплаты страхового возмещения.⁴³

Претензия к перевозчику при внутренних воздушных перевозках может быть предъявлена в течение 6 месяцев. Указанный срок в соответствии со ст. 126 ВК РФ исчисляется следующим образом:

- о возмещении вреда в случае недостачи или повреждения (порчи) груза, а также в случае просрочки их доставки - со дня, следующего за днем выдачи груза;

⁴³ Ефремов Е.А. Договор воздушной перевозки: [дис. ... канд. юрид. Наук]. Волгоград, 2006. С. 191

- о возмещении вреда в случае утраты груза - через 10 дней по истечении срока доставки;

- о возмещении вреда во всех остальных случаях - со дня наступления события, послужившего основанием для предъявления претензии.

В случае недостачи или повреждения груза при международной воздушной перевозке лицо, уполномоченное на прием груза, при обнаружении такой недостачи или повреждения (повреждения) должно подать претензию перевозчику в письменной форме или в форме электронного документа, подписанный электронной подписью, с момента обнаружения такой недостачи или повреждения (повреждения), но не позднее десяти 10 дней со дня получения товара. В случае просрочки доставки груза претензия должна быть предъявлена перевозчику в течение двадцати одного дня с момента передачи багажа или груза лицу, уполномоченному на их получение (статья 127 Уголовного кодекса Российской Федерации Российская Федерация).

Перевозчик обязан в течение тридцати дней со дня поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме или в форме подписанного электронной подписью электронного документа уведомить лицо, предъявившее претензию, об удовлетворении или отклонении претензии.

Сроки исковой давности для случаев утраты, недостачи или повреждения перевозчиком багажа или груза в транспортном законодательстве схожи.

Одна из самых значимых проблем в сфере авиаперевозок - это противодействие терроризму. В определенных случаях незаконное завладение воздушным судном можно привести к катастрофе. Если вина владельца отсутствует, то он освобождается от ответственности при выбытии из его обладания источника повышенной опасности (п. 2 ст. 1079 ГК РФ).

В таких случаях, ответственность будет лежать на лицах, которые неправомерно завладели воздушным судном. А в случае наличия вины владельца воздушного судна в утрате из его обладания источника повышенной опасности, ответственность будет возложена и на него.⁴⁴

Проблема, которая вытекает из вышеуказанного связана с защитой потерпевших от последствий террористических преступлений, а именно компенсация за материальный и моральный вред. При определении размера компенсации вреда учитывается объем и размер вреда, который причинен пострадавшему. Проблема, связанная с возмещением материального и морального вреда, осложнена также тем, что непосредственные

⁴⁴ Солдатенко О.М. Гражданско-правовое регулирование ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности: [дис. ... канд. юрид. Наук]. Саратов, 2002. С. 161 - 165.

причинители вреда в основном погибают, а если и остаются в живых - то получить от них возмещение вреда практически невозможно.

В Российской Федерации была практика принятия нормативно правовых актов по компенсации вреда в каждом отдельном случае в виду отсутствия единого порядка исчисления и выплат. Компенсации производятся из средств федерального бюджета в размере предусмотренным воздушным законодательством и Правительством РФ.

Согласно п. 2 ст. 130 ВК РФ в этом случае, владелец воздушного судна несет ответственность в размере, предусмотренном гражданским законодательством РФ, если иное не предусмотрено международным договором РФ.

Отметим, что согласно ВК РФ, ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при воздушной перевозке в случае авиакатастрофы, произошедшей зарубежом или с участием иностранных граждан на территории Российской Федерации, определяется не только общими правилами Гражданского кодекса РФ, если законом или договором воздушной перевозки не предусмотрен более высокий размер ответственности, но и международными договорами. При международных воздушных перевозках за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также ручной клади при международных воздушных перевозках перевозчик несет ответственность в соответствии с международными договорами Российской Федерации (п. 3 ст. 119 ВК РФ). Например, Монреальская конвенция установила неограниченную ответственность. Она ввела двухуровневую систему ответственности.

Первый уровень - объективная ответственность в размере до 100 тысяч специальных прав заимствования (далее - СПЗ) (около 140 тысяч долларов США) независимо от вины перевозчика. Второй уровень основывается на презумпции вины перевозчика и не предусматривает ограничения ответственности.⁴⁵

Таким образом, гражданская ответственность на воздушном судне в случае авиакатастрофы в соответствии с законодательством Российской Федерации и международными договорами Российской Федерации наступает: в случае утраты, недостачи или повреждения (повреждения) багажа или груза; совершение террористического акта на воздушном судне во время полета; причинение имущественного ущерба третьим лицам; в случае катастрофы, произошедшей за границей.

3.3.2 Ответственность грузоотправителя

ВК РФ содержит норму, устанавливающую ответственность отправителя за ущерб, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность в связи с неверной или неполной информацией, предоставленной отправителем.

⁴⁵ Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Москва, 2006. С. 55 - 56.

Однако эта норма не содержит никаких указаний на характер неверности или неполноты информации или данных, к которым они относятся, но в первую очередь ясно, что это данные о грузе.

Ориентируясь на положения других транспортных законов о характере аналогичных нарушений со стороны грузоотправителя, изложенные в них более конкретно (п. 1 ст. 120 КВВТ), можно предположить, что к таким нарушениям относятся неправильное указание наименования товара в накладной, специальные отметки о свойствах груза, несоблюдение необходимых мер предосторожности при перевозке груза. Также это может быть информация о получателе, месте доставки груза, данные, необходимые для пересылки груза и т. Д.

Санкции, которые должны применяться в случае ненадлежащего исполнения отправителем своих обязательств по предоставлению необходимой информации для перевозки грузов, в ВК РФ не закреплены.

Нельзя не обратить внимание на содержащуюся в ВК РФ норму, которая дает право сторонам изменять установленную законом ответственность перевозчика в сторону ее увеличения.

Грузоотправитель как одна из сторон договора, несет ответственность за неисполнение, либо ненадлежащее исполнение своих обязательств. В соответствии со ст. 10 Варшавской и Монреальской конвенций грузоотправитель несет ответственность за возможный ущерб, возникший в результате неправильности сведений, которые вносятся в накладную. Отправитель, также несет ответственность за убытки, причиненные в результате неправильного оформления документов, которые нужны для сотрудников таможни.

Следовательно, все убытки и ущерб, которые могут возникнуть, возмещаются по правилам внутреннего права государства.

Отправитель, из смысла ст. 121 ВК РФ отвечает за явные недостатки формулировки сведений о грузе и возмещает перевозчику все убытки. А если груз был несвоевременно вывезен, то с грузополучателя взыскивается плата за хранение такого груза.

Воздушный кодекс, общие правила перевозок не указывают на ответственность грузовладельцев перед перевозчиков. При этом такая ответственность предусматривается в части локальных актов.

Например, правила Аэрофлота по авиаперевозкам и почте устанавливают, что отправитель и получатель должны компенсировать причиненный ими ущерб. При отсутствии таких правил перевозки грузов этот вопрос должен решаться в соответствии с

общими положениями Гражданского кодекса Российской Федерации об ответственности (пункт 3 статьи 401) с учетом того, что отправитель и получатель товары, как правило, предприниматели.

Действующее транспортное законодательство также содержит указания на то, какие документы в обязательном порядке должны быть составлены и подписаны сторонами при заключении договора перевозки грузов, до передачи груза перевозчику. Поэтому возникает большое количество споров, связанных с определением момента возникновения между сторонами обязательства по перевозке грузов в практической деятельности.

Рассмотрим данные документы более подробно.

Единым для транспортных кодексов или уставов является требование о том, что необходимо правильно оформлять перевозку груза и соблюдать форму транспортной накладной. Данный документ в различных транспортных уставах именуется по-разному, в случае с воздушными перевозками документ называется - грузовая накладная.

Накладная выполняет несколько важных функций, а именно:

1) является товаросопроводительным документом. Она сопровождает груз на всем пути его следования и выдается грузополучателю вместе с грузом;

2) является доказательством заключения договора перевозки грузов. Данная функция связана с реальной моделью договора перевозки грузов, где передача груза имеет решающее значение. В случае ненадлежащего исполнения перевозчиком договора перевозки грузов грузоотправитель и грузополучатель вправе предъявлять претензии и иски к перевозчику, основываясь на доказательственной силе транспортной накладной.

Именно транспортная накладная является тем документом, в котором определены все условия договора перевозки грузов. Суды признают данные условия существенными условиями договора перевозки грузов⁴⁶.

В связи с этим на практике до сих пор остается актуальным вопрос о возможности признания договора незаключенным, если отсутствует транспортная накладная.

Так, АС Западно-Сибирского округа в своем Постановлении от 31.01.2017 по делу № А46-2466/2016 указал на то, что нельзя считать договор незаключенным исключительно по причине отсутствия транспортных накладных, подписанных сторонами

⁴⁶ Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2018 по делу № А75-14025/2017 .) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

договора.⁴⁷ Арбитражный суд Свердловской области в решении от 20.12.2016 по делу № А60-39571/2016 признал то, что факт доставки груза перевозчиком можно доказать при наличии товарной накладной, оформленной по форме ТОРГ-12. В Постановлении АС Волго-Вятского округа от 07.12.2007 по делу № А29-419/2007 суд пришел к выводу о том, что между сторонами не сложилось договорных правоотношений по перевозке грузов в силу отсутствия транспортной накладной, подписанной обеими сторонами.

Наглядным примером соответствующей судебной практики может служить Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2018 по делу № А75-14025/2017, в котором суд признал спорные правоотношения договором оказания услуг (гл. 39 ГК РФ), несмотря на то что в договоре непосредственно использовались слова «перевозка», «перевезти».⁴⁸

Арбитражный суд Нижегородской области в решении по делу № А43-31430/2018 также расценил отсутствие транспортной накладной как основание, того что договор, заключенный между сторонами является договором оказания услуг.

В рамках договора перевозки также составляется такой документ, как заявка на перевозку грузов. Правовое регулирование данного документа осуществляется в зависимости от вида используемого транспорта.

Также отношениям по перевозке грузов свойственно заключение такого документа как, например, грузовая накладная (п. 2 ст. 105 ВК РФ). Условиям договора перевозки грузов свойственен нормативный характер, делятся они на общие, которые характерны для всех видов транспорта (предмет, провозная плата, срок) и специальные, которые предусмотрены специальным кодексом или уставом и иными нормативными правовыми актами.

Кроме того, все условия можно классифицировать по такому признаку, как императивность (в договоре не могут быть предусмотрены иные условия) и диспозитивность (в договоре могут быть иные условия по сравнению с общими требованиями).

Таким образом, условия договора перевозки можно назвать нормативно установленными в силу того, что законодатель указал в императивном порядке какие конкретно условия должны быть согласованы сторонами.

⁴⁷ Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 31.01.2017 № Ф04-5861/2016 по делу № А46-2466/2016 // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

⁴⁸ Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2018 N 08АП-1566/2018 по делу № А75-14025/2017 // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

Как было отмечено, именно в транспортной накладной происходит фиксация существенного условия договора, то есть его предмета. Заполнение транспортных накладных в определенной форме и порядке является обязательным для всех участников перевозочного процесса. Бланки транспортных накладных содержатся в свободном и общем доступе, а именно в подзаконных нормативно-правовых актах.

Таким образом, можно сделать следующие выводы:

1. Современное законодательство не содержит единых правил к заключению договора перевозки грузов. Договор различными видами транспорта имеет особенное правовое регулирование, что с одной стороны конкретизирует договор в зависимости от вида транспорта, а с другой нарушает единообразие применения права.
2. В связи с этим, было бы целесообразно закрепить в нормах права правовую природу заявки, форму договора перевозки грузов и транспортной накладной.
3. Также следует отметить целесообразность закрепления того, что отсутствие транспортной накладной не влечет незаключенность договора перевозки, в случае если предмет и иные условия договора определены сторонами в других документах.

3.4 Обязательное страхование ответственности

Страхование представляет собой защиту от имущественных потерь участников гражданско-правовых отношений. Такие потери могут возникнуть из-за природных катаклизмов, техногенных катастроф, аварий и происшествий на производстве, на транспорте, в быту, а также вследствие ущерба жизни и здоровью людей.⁴⁹

Как правило, данное явление может быть рассмотрено, с одной стороны, как экономическое явление, а с другой - как гражданско-правовое обязательство, участники которого руководствуются, прежде всего, своими частными, а не публичными интересами.⁵⁰

Однако это утверждение не верно для абсолютно всего массива страховых правоотношений. В защиту публичных интересов, в отдельных случаях государство принимает решение о необходимости введения обязательного страхования.

Ярким примером является обязательство, поставленное во главу данного исследования, - страхование ответственности при причинении вреда жизни и здоровью пассажиров, а также их багажу. В связи с указанной особенностью в доктринальных

⁴⁹ Белых В.С. Договор страхования: понятие, признаки, виды. Москва, 2015. № 5. С. 4.

⁵⁰ Митричев И.А. Понятие личного страхования в российском праве : [Бизнес, Менеджмент и Право]. 2017. № 3-4. С. 47.

исследованиях отмечаются отдельные дискуссионные моменты относительно природы такой разновидности договора страхования. Вопрос, в первую очередь, связан с комплексной характеристикой нормативно-правового регулирования изучаемых отношений: правовое регулирование страхования является одним из ярких примеров комплексного взаимодействия публично-правовых и частноправовых норм.

Так, нормами публичного права регулируются вопросы как организационного характера в страховой сфере, так и многие аспекты, связанные с существенными и иными условиями указанного договора.

Страхование гражданской ответственности владельцев воздушного транспорта является достаточно молодой подотраслью страхования ответственности в России, регулируемой также ВК РФ и Федеральным законом от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».⁵¹

Объектом страхования в данном случае являются имущественные интересы страхователя, связанные с его обязанностью возместить все суммы, которые страхователь в силу закона или по решению суда должен выплатить в порядке возмещения вреда в связи с причинением телесных повреждений третьим лицам или ущерба их имуществу, возникающим в результате страхового события.

При страховании гражданской ответственности авиаперевозчика (владельца воздушного судна) выделяют следующие виды ущерба, который покрывается данным видом страхования:

- повреждение, утрата или уничтожение багажа и груза;
- смерть или ухудшение состояния здоровья пассажиров;
- смерть, телесное повреждение или имущественный ущерб, причиненные корпусом воздушного судна или выпавшими из него предметами третьим лицам на поверхности земли и вне воздушного судна.

Проанализировав рынок страхования гражданской ответственности владельцев воздушного транспорта можно выявить следующие проблемы в данной сфере:

- высокие риски страховщиков на данном рынке, так как имеется отрицательная динамика, связанная с увеличением страховых случаев и расходов страховщиков на покрытие ущерба;

⁵¹ Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (в ред. от 18.12.2018 № 473-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 2012. № 25. Ст. 3257; 2018. № 52. Ст. 8102.

- рост издержек на осуществление страхового бизнеса и слабый маркетинг услуг.

Для снижения рисков страховщиков в данной сфере рекомендуется осуществить следующие мероприятия, такие как:

- усиление контроля за выполнением требований к системе управления безопасностью полетов для эксплуатантов воздушных судов;
- проведение анализа авиационных происшествий и по итогам анализа осуществить мероприятия, направленные на снижение в будущем подобных случаев; усовершенствовать систему подготовки летных экипажей;
- разработать рекомендации по эксплуатации взлетно-посадочных- площадок аэродромов с учетом фактора сезонности.⁵²

Таким образом, данные мероприятия, как со стороны государства, так и со стороны страховщиков позволят увеличить количество клиентов, при одновременном снижении рисков, связанных с данной деятельностью.

⁵² Результаты страхования авиаперевозчиков в рамках 67-ФЗ за 2014-2019 годы .) // КонсультантПлюс : справ. правовая система. Версия Проф. М., 2020. Режим доступа: локальная сеть Науч. б-ки Том. гос. ун-та.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом, в ходе проделанной работы были проанализированы особенности основных элементов договора, прав и обязанностей сторон воздушной перевозки грузов и пассажиров. В результате исследования можно сформировать понятия договора воздушную перевозку грузов и пассажиров: «По договору воздушной перевозки грузов и пассажиров перевозчик обязуется доставить груз или пассажира до пункта назначения, согласованного пункта назначения воздушным транспортом и осуществить груз уполномоченным на его прием лицом или на ответственное хранение, а при перевозке багажа пассажиром - вернуть его пассажиру или другому лицу, уполномоченному принимать багаж; отправитель груза (багажа), пассажирское транспортное средство в свою очередь обязуются уплатить вознаграждение за оказанные транспортные услуги.

Следует отметить, что объединение двух видов договора отражает их взаимосвязь между собой, схожие и отличительные черты, потому что в литературе эти два договора чаще всего рассматриваются в совокупности.

При этом термины договора «авиаперевозки» и «воздушной» перевозки употребляются как синонимы, поскольку речь идёт только об общественном, общедоступном воздушном транспорте - авиации общего назначения.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной, а в случае перевозки пассажира подтверждается выдачей билета.

Что касается определенных пробелов в законодательстве, то стоит упомянуть, например, основание для отказа перевозчика в заключении договора авиаперевозки с пассажиром - отсутствие мест на борту самолета, которое часто является результатом овербукинга (сверхбронирования авиабилетов продажи и бронирования перевозчиком большего числа билетов на рейс, чем предусмотрено посадочных мест в самолете).

Следовательно, право перевозчика на односторонний отказ от договора перевозки в случаях, не установленных законом, является несправедливым, так как ставит перевозчика в преимущественное положение перед пассажиром-потребителем, что противоречит п. 2 ст. 310 ГК РФ. В этой связи на практике происходит частое нарушение прав пассажиров, которым отказано в посадке на самолет из-за овербукинга или по иным основаниям.

В законодательстве России в настоящее время отсутствуют нормы об ответственности перевозчика за необоснованный односторонний отказ от договора, включая ответственность за овербукинг и его запрет в целом.

Также практика предоставления гарантий и правовой защиты пассажирам при возникновении форс-мажорных обстоятельств, например, при сложной эпидемиологической ситуации, выявила определенные пробелы в законодательстве Российской Федерации. А именно, нормативные положения, регулирующие исполнение договорных условий в случае форс-мажорных обстоятельств, не закреплены подробно, что влечет за собой необходимость более детального регулирования и принятия дополнительных нормативных актов, что перегружает базу существующих нормативных правовых актов.

Таким образом, в особых «форс-мажорных обстоятельствах» или в кризисной ситуации каждая сторона при заключении договора международной воздушной перевозки или других соглашений может взять на себя и знать, какие основные риски она берет на себя и каков их объем.

Также определенного рода пробелом является факт непредусмотренности в законодательстве правил определяющих срок доставки пассажира.

Все что, касается срока доставки закрепляется внутренними правилами перевозчиков-авиакомпаний, что влечет негативные последствия для клиентов. Так, каждый пассажир должен потратить достаточное количество времени для ознакомления с правилами каждого перевозчика. Чаще всего такие правила размещаются на личных сайтах авиакомпаний в сети «Интернет», что также влияет на возможность ознакомиться любого человека с этими правилами. И кроме того, в следствие этого возникает большое количество споров, а на практике ответственность перевозчика становится более расплывчатой.

Целесообразным будет предусмотреть нормы о сроке доставке пассажира в нормативных актах, которые распространят свое действие на неопределенный круг лиц.

Кроме того, достаточно активно обсуждается вопрос о закреплении в Правилах авиаперевозки положений о комплексе услуг, которые могут быть предоставлены пассажиру в связи с оплатой ими той или иной формы поездки.

Данные нормы позволили ли бы внести ясности в отношения пассажиров и перевозчиков, а также предусмотреть определенные гарантии.

В заключение хотелось бы отметить, что было бы целесообразным обратить внимание на совершенствование отдельных норм права, касающихся безопасности полетов, в сфере использования воздушного транспорта гражданской авиации.

Эта проблема сложна и напрямую связана с общим состоянием воздушного транспорта, который, в свою очередь, находится в тяжелых условиях.

Отсутствует единый комплекс мер по управлению безопасностью полетов, нарушение взаимодействия участников авиатранспортного процесса.

Ослабление системы безопасности полетов наблюдается, в частности из-за недостаточной реализации мероприятий по результатам расследования авиакатастроф. Также влияет отсутствие контроля за соблюдением рекомендаций и необходимых мероприятий, что также допускает возможность повторения авиапроисшествий. Однако, даже в случае надлежащих технических характеристик самолетов, только грамотное и отлаженное поведение членов экипажа, пассажиров могут привести к благоприятному исходу. Ученые и специалисты различных отраслей в современной ситуации достаточно активно занимаются проработкой проблемы безопасности полетов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Конституция Российской Федерации : принята всенар. голосованием от 12 дек. 1993 г. : (с учетом поправок от 21 июля 2014 г. № 11 -ФКЗ) // Собрание законодательства Российской Федерации. - 2014. - № 31. - Ст. 4398.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51 - ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 05.12.1994, № 32, ст. 3301.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 № 14 - ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 29.01.1996, № 5, ст. 410.
4. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №-60 - ФЗ // Собрание законодательства РФ, 24.03.1997, №12, ст. 1383.
5. Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 № 195-ФЗ // Российская газета, N 256, 31 декабря 2001 года.
6. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. от 24.04.2020 № 144-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 140; 2020. № 17. Ст. 2722.
7. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей» (в ред. от 24.04.2020 № 144-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 1996. № 3. Ст. 140; 2020. № 17. Ст. 2722.
8. Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» (в ред. от 18.12.2018 № 473-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 2012. № 25. Ст. 3257; 2018. № 52. Ст. 8102.
9. Постановление Правительства РФ от 06.07.2020 № 991 «Об утверждении Положения об особенностях исполнения договора воздушной перевозки пассажира, в том числе о праве перевозчика в одностороннем порядке изменить условия такого договора или отказаться от его исполнения, а также о порядке и сроках возврата уплаченной за воздушную перевозку провозной платы при угрозе возникновения и (или) возникновении отдельных чрезвычайных ситуаций, введении режима повышенной готовности или чрезвычайной ситуации на всей территории Российской Федерации либо на ее части» (в ред. от 31.08.2020 № 1328) // Собрание законодательства РФ. 2020. № 28. Ст. 4441; 2020. № 36. Ст. 5635.
10. Постановление Президиума ВАС РФ от 11.09.2012 № 3659/12 по делу № А40-101821/09-24-813 // СПС «Консультант плюс».

11. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Минтранс России от 28 июня 2007 г. № 82 // Российская газета. - 2007. - № 225.

12. Приказ Минтранса России от 10.08.2018 № 300 «Об утверждении формы электронной грузовой накладной в гражданской авиации» (Зарегистрировано в Минюсте России 04.10.2018 № 52332) // Официальный интернет-портал правовой информации tbyr.ru/^^^prayu.dougi, 05.10.2018.

13. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2018 по делу № А75-14025/2017. ШБ; БПЗУ/каа.агБй-.ш/Саг-а/Б5йба83а-2а0а-43е8-85е7-60есё3Гса98с.

14. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 09.04.2018 № 08АП-1566/2018 по делу № А75-14025/2017 // [Электронный ресурс]. Режим доступа: // Шпр://8иёас1ги// (Дата обращения: 20.12.2020).

18. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 31.01.2017 № Ф04-5861/2016 по делу № А46-2466/2016 // [Электронный ресурс]. Режим доступа: // Шпр://8иёас1ги// (Дата обращения: 20.12.2020).

19. Определение Химкинского городского суда Московской области от 13 марта 2012 года // СПС «Консультант плюс».

20. Решение Ленинского районного суда г. Барнаула Алтайского края от 19 октября 2017 г. по делу № 2-1995/2017 // СПС «Консультант плюс».

21. Решение Мильковского районного суда Камчатского края от 20 августа 2015 г.
по делу № 12-61/2015 // СПС «Консультант плюс».

22. Решение Карабудахкентского районного суда Республики Дагестан от 3 февраля 2012 года // СПС «Консультант плюс».

23. Решение от 15 августа 2012 г. по делу № 2-387/2012 // Судебный участок № 9 Заволжского района г. Ульяновска (Ульяновская область)

24. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с «Дополнительным протоколом») (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961) // СПС «Консультант плюс».

25. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Заключена в г. Токио 14.09.1963) (с изм. от 04.04.2014) // СПС «Консультант плюс».

26. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999 г.) // Собрание законодательства РФ. 2017. № 37.
27. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // СПС «Консультант плюс». Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ. // «Собрание законодательства РФ», 05.12.1994, № 32, ст. 3301.
28. Бордунов В.Д. Международное воздушное право : учебное пособие / В.Д. Мордунов. - М.: НОУ «Научная книга», 2006. - 464 с.
29. Выгодянский А.В. Понятие и виды договора воздушной перевозки пассажиров и грузов // Транспортное право. / А.В. Выгодянский. - 2017. - С. 7-10.
30. Егиязаров В. А. Транспортное право: Учебное пособие. / В.А. Егиязаров. - 2015. - 95 с.
31. Витрянский В. В. Договор перевозки.: Учебник. / В.В. Витрянский.- 2003. - 894 с.
32. Залесский В. В. Транспортные договоры: Учебное пособие. / В.В. Залесский - 2007. - 320 с.
33. Егиязаров В.А. Транспортное право: учебник. / В.А. Егиязаров - М.: Юстицинформ, - 2017. - 736 с.
34. Новицкий И. Б. Римское право : учебник / И.Б. Новицкий. - М.: Волтерс Клувер, - 2017. - 314 с.
35. Агафонова Н.Н. Гражданское право: учебник / Н. Н. Агафонова, С. В. Артеменков, В.В. Безбах [и др.] - М.: Проспект, - 2015. - 816 с.
36. Морозов С.Ю. Транспортное право: учебник для СПО / С. Ю. Морозов. - 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Издательство Юрайт, - 2019. - 305 с.
37. Толстой Ю.К. Гражданское право: Учеб.: В 3 т. / Ю.К. Толстой, Н.Ю. Рассказова. - 928 с.
38. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - Кн. первая. Основные положения. - изд., стер. - М.: Статут, - 2018. - 850 с.
39. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. - Кн. четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. 4-е изд., стер. - М.: Статут, - 2018. - 513 с.
40. Ефремов Е. А. Договор воздушной перевозки / Е.А. Ефремов. - М., - 2009. - 9 с.
41. Блинкова Е.В. Гражданско-правовая ответственность и медицинская помощь в случае авиакатастрофы: Монография / Е.В. Блинковой, Ю.О. Еремина, М.Н. Махиборода.

- Рязань: ООО «Копи Принт», - 2009. - 151 с.

42. Гречуха В.Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта: монография / В.Н. Гречуха. - М.: Юстиция, 2016. - 307 с.

43. Белых В.С. Договор страхования: понятие, признаки, виды. Гражданское право / В.С. Белых. - 2015. - С. 4.

44. Ефремов Е.А. Договор воздушной перевозки: дис. ... канд. юрид. наук. / Е.А. Ефремов. - Волгоград, - 2006. - 191 с.

45. Молчанов В.В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. / В.В. Молчанов. М., - 2007. - С.27.

46. Остроумов Н.П. Правовой режим воздушных перевозок : Закон. 1997. / Н.П. Остроумов. - № 8. - С. 18 - 29

47. Остроумов Н.П. Договор перевозки в международном воздушном сообщении / Н.П. Остроумов. М.: Статут, - 2009. - 268 с.

48. Остроумов Н.П. Об ответственности воздушного перевозчика за несохранность груза и багажа // Государство и право. / Н.П. Остроумов. - 2005. - С. 26 - 35.

49. Солдатенко О.М. Гражданско-правовое регулирование ответственности за вред, причиненный источником повышенной опасности: дис. ... канд. юрид. наук. / О.М. Солдатенко. - Саратов, - 2002. - 186 с.

50. Троицкая О.Н. Комментарий к Воздушному кодексу РФ / О.Н. Троицкая, А.М. Симаненко. М.: Волтерс Клувер, - 2007. - 191 с.

51. Тютикова А.С. Особенности договорного и взаимного страхования ответственности судовладельца / А.С. Тютикова. 2014. - С. 22.

52. Петрухина Т. Г Обзор судебной практики по спорам, связанным с воздушной перевозкой пассажиров, багажа и грузов : Право и экономика. / Т.Г. Петрухина. 2007. - 5 с.

53. Залесский В. В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком : Право и экономика. / В.В. Залесский - 2000. - 6 с.

54. Внуков Н. А. Правовая природа договора перевозки пассажиров. Вопросы современной юриспруденции: сб. ст. по матер. I междунар. науч.-практ. конф. / Н.А. Внуков. - Новосибирск: СибАК. - 2011. - 3 с.

55. Черепова И. С. Особенности обязательственных правоотношений по договору воздушной (авиаперевозки) перевозки между перевозчиком и пассажиром : Сборник материалов I Всероссийской научно-практической конференции / Д.В. Горшенина, И.С. Черепова, А.А. Верещагина, Я. А. Свиридова - 2017. - 3 с.

56. Бажина М. А Особенности применения понятия «Пассажир» в действующем законодательстве : Статья в сборнике трудов конференции. / М.А. Бажина - 2017. - 3 с.
57. Бессонова Ж. С. Некоторые проблемы, возникающие при расторжении и изменении договора воздушной перевозки по инициативе пассажира по Российскому законодательству : Журнал Законы России: опыт, анализ, практика. / Ж.С. Бессонова - 2012. - 3 с.
58. Ефремов, Е. А. Договор воздушной перевозки: дис. ... канд. юрид. Наук / Е. А. Ефремов. - Волгоград, 2006. - 191 с.
59. Выгодянский А. В. Правовое положение грузополучателя по договору воздушной перевозки груза : Юрист. / А.В. Выгодянский. - 2010. - С. 18-21.
60. Выгодянский А. В. Проблемы правового статуса грузополучателя по договору воздушной перевозки груза : Юрист. / А.В. Выгодянский - 2018. - С. 24-29.
61. Валявина Е.Ю. Гражданское право / Е. Ю. Валявина, И. В. Елисеев - М.: ТК Велби; Проспект, - 2017. - 443 с.
62. Беляева О.А. Договоры в предпринимательской деятельности / О. А. Беляева, В. В. Витрянский, К. Д. Гасников и др.; отв. ред. Е. А. Павлодский, Т. Л. Левшина. М.: Статут, - 2018. - 509 с.
63. Елисеев Б. П. Воздушные перевозки. / Б.П. Елисеев. М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», - 2018. - 155 с.
64. Масевич М. Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. / М.Г. Масевич. Алма-Ата: Изд-во АН КазССР, - 1964. - 318 с.
65. Попондопуло В.Ф. Коммерческое (предпринимательское) право: учебник. / В.Ф. Попондопуло М.: Юристъ, - 2015. - 800 с.
66. Перов А.А. Авиасамодетельность. Овербукинг вне закона? : ЭЖ Юрист./ А.А. Перов. - 2017. - С.8.
67. Результаты страхования авиаперевозчиков в рамках 67-ФЗ за 2014-2019 годы. - 2020. - ШБ: Бар8://TM.aex.t/ёос8/4/2019/10/13/2968/ (Дата обращения 20.12.2020).

