

Либерально-демократические ценности / Journal of liberal democratic values <https://liberal-journal.ru>

2023, №4, Том 7 / 2023, No 4, Vol 7 <https://liberal-journal.ru/issue-4-2023.html>

URL статьи: <https://liberal-journal.ru/PDF/02UNLD423.pdf>

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Заикина, И. В. Правовое регулирование перевозок воздушным транспортом / И. В. Заикина, М. И. Устинова // Либерально-демократические ценности. — 2023 № 4. — URL: <https://liberal-journal.ru/PDF/02UNLD423.pdf>.

**For citation:**

Zaikina I.V., Ustinova M.I. Legal regulation of transportation by air transport. *Journal of liberal democratic values*. 2023; 4(7): 02UNLD423. Available at: <https://liberal-journal.ru/PDF/02UNLD423.pdf>. (In Russ., abstract in Eng.).

**УДК 347.4**

**Заикина Инна Викторовна**

АНО ВО «Университет мировых цивилизаций имени В.В. Жириновского», Москва, Россия  
Декан факультета современного права  
Кандидат юридических наук, доцент  
Email: [sovremennoe.pravo@bk.ru](mailto:sovremennoe.pravo@bk.ru)

**Устинова Марина Игоревна**

АНО ВО «Университет мировых цивилизаций имени В.В. Жириновского», Москва, Россия  
Студент факультета современного права  
Email: [marinaaa99@rambler.ru](mailto:marinaaa99@rambler.ru)

## Правовое регулирование перевозок воздушным транспортом

**Аннотация.** В статье рассматриваются некоторые особенности системы правового регулирования воздушных перевозок в России. Авиация – это отрасль, ориентированная на предоставление услуг, и ее эффективность зависит, помимо прочих факторов, от удовлетворенности пассажиров воздушным сообщением, качеством услуг и простотой путешествий. Постоянные усилия по либерализации рынка, предпринимаемые многими государствами, усилили необходимость соблюдения баланса между защитой прав потребителей и максимизацией истинного экономического потенциала отрасли. В рамках законодательства РФ авиаперевозки регулируются Воздушным кодексом Российской Федерации от 19.03.1997 и Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утверждены Приказом Минтранса России от 28.06.2007 г. N 82. В статье попытаемся раскрыть важные определения данной темы, а также рассмотрим подробно законодательство, и нормативные положения, которыми регулируются авиаперевозки, ознакомимся с документами, которые заключаются при осуществление данной услуги.

**Ключевые слова:** воздушная перевозка; договор воздушной перевозки; пассажир; перевозчик; провозная плата; груз; грузовая накладная; грузополучатель

В представленном исследовании, авторы руководствовались задачами, изложенными в руководящих документах Международной организации гражданской авиации (ИКАО), Межгосударственного авиационного комитета и Министерства транспорта Российской Федерации в области подготовки пилотов коммерческой авиации.

Исследование основано на использовании современных методов научного познания: системного информационного анализа, статистических методов, методов экспертной оценки. Исследование также основывалось на концептуальных положениях методов, а именно:

1. методология реактивного подхода, включающая анализ прошлых результатов или событий, в частности опасностей, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий;
2. методология проактивного подхода, предусматривающая поиск опасных факторов в существующих процессах, в частности, в нормативной базе и системе профессиональной подготовки членов летного экипажа;
3. методология прогностического подхода, предусматривающая анализ системных процессов с целью выявления потенциальных опасностей в будущем и принятия мер по их снижению.

На сегодняшний день базисными нормативными правовыми актами, направленными на регулирование отношений, возникающих в сфере воздушной перевозки в Российской Федерации, являются Гражданский кодекс Российской Федерации<sup>1</sup> (далее – ГК РФ), Воздушный кодекс Российской Федерации<sup>2</sup> (далее – ВК РФ) и Федеральные авиационные правила, касающиеся воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей<sup>3</sup>.

В последнее время при развитии отношений России и Китая, российские авиационные правила стали барьером для китайских специалистов в аэрокосмической промышленности. Китай долгое время был эксплуатантом самолетов, приобретенных за рубежом, но теперь Китай присоединился к узкой группе стран, способных проектировать и производить свои собственные самолеты и весь процесс разработки самолета наряду с обоснованием летной годности приобрел первостепенное значение. Хорошо известно, что самолет не может быть введен в эксплуатацию до тех пор, пока производитель не продемонстрирует, что самолет соответствует применимым нормам летной годности, и национальное авиационное управление не согласится с тем, что они были соблюдены. Поскольку процесс развития вовлек Россию в качестве «третьей стороны», российские правила летной годности должны быть дополнительно приняты во внимание. Этот факт был положен в основу дальнейшего повышения уровня образования в китайских университетах, связанных с аэрокосмической отраслью [1].

Однако методология работы с российскими нормативными актами совершенно иная из-за их отличия от местных правил гражданской авиации Китая (CCAR) и всемирно известных федеральных авиационных правил (FAR или 14 CFR, являющиеся частью раздела 14 Кодекса федеральных правил) Федеральное управление гражданской авиации (FAA) США или Сертификационные спецификации (CS) Европейского агентства авиационной безопасности (EASA) Европейского союза.

Российские авиационные правила включают в себя два основных типа: Авиационные правила и Федеральные авиационные правила. Полный перечень российских авиационных правил, включающий все документы двух вышеупомянутых типов, не был найден в открытых

<sup>1</sup> Гражданский кодекс Российской Федерации от 30.11.1994 № 51-ФЗ // Российская газета. – 1994 г. – № 5.

<sup>2</sup> Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Российская газета. – 1997 г. – № 1.

<sup>3</sup> Приказ Министерство транспорта российской федерации «Об утверждении федеральных авиационных правил «общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28.07.2007 № 82 // Официальный интернет-портал правовой информации. – 2007 г. – № 1.

англоязычных источниках и даже не представлен в русскоязычном информационном пространстве.

Авиационные правила размещены на веб-сайте Межгосударственного авиационного комитета (МАК), который отвечает за их выдачу и обработку [4]. Российские федеральные авиационные правила были размещены на веб-сайтах российских министерств и ведомств, но это было сделано несогласованным образом. Веб-сайт каждого органа власти предоставляет только документы собственного непосредственного влияния и контроля [1]. Среди упомянутых есть следующие органы власти, которые управляют авиационной промышленностью в России: Правительство Российской Федерации, Министерство транспорта, Министерство обороны, Федеральное воздушное Транспортное агентство.

К сожалению, какого-либо полного унифицированного перечня Федеральных авиационных правил не существует, но стоит отметить, что первая попытка составить такой единый перечень российских авиационных правил была предпринята Федеральным государственным унитарным предприятием научно-исследовательским институтом Стандартизации и унификации в 2014 году. Однако его веб-сайт не обновлялся должным образом с 2014 года, поэтому было обнаружено, что он содержит правила, которые более не являются эффективными.

Авиационные правила [10] были изданы Межгосударственным авиационным комитетом (далее – МАК) и действуют во всех странах-участницах межгосударственного договора. Россия, будучи членом Организации, также приняла этот свод правил. Авиационные правила обычно сокращаются до непонятной аббревиатуры «АР», которое произошло от транслитерации «Авиационные правила» их русского названия «Авиационные Правила (далее – АП)».

Правила были изданы исключительно на русском языке [10]. Содержание было составлено по частям с серийным номером «АР-XXX». Перечень и названия АР можно найти на официальном сайте МАК [4].

В целом, части АП соответствуют типичной структуре содержания и серийным номерам общепринятых во всем мире правил (например, американских правил FAR). Это стало результатом непрерывного процесса гармонизации, начатого в 1990-х годах МАК [2]. Но стоит отметить, что АП содержат не так много частей и охватывают не так много тем, как американские правила FAR или это делают европейские правила CS. Выпущенные части в основном касаются вопросов первоначальной летной годности, и все они приведены в этом документе.

Более того, недавно было объявлено, что семь частей АР (АР-23, АР-25, АР-27, АР-36, АР-139, АР-170, том I и АР-183) утратили силу в России, и соответствующие подписаны правительственными распоряжения. Однако сами части по-прежнему действуют в качестве частей правил АП, находящихся в ведении Межгосударственного авиационного комитета.

Федеральные авиационные правила (далее – ФАП) были изданы в виде приказов различных российских министерств и ведомств. Их аббревиатура сокращена как «ФАП», которая также произошла от транслитерации ФАП русского названия «Федеральные авиационные правила». Правила ФАП считаются российскими национальными правилами, действующими исключительно в России.

Авиаперевозки, как правило, являются более срочным использованием грузов. Если автомобильная перевозка не может соответствовать своевременности, требуемой клиентом, клиент выберет перевозку по воздуху. Воздушный транспорт быстрый и безопасный.

Пунктуальная сверхвысокая эффективность завоевала значительный рынок, значительно сократив время доставки, и значительно способствовала циклу поставок капитала и циркуляции логистической цепочки поставок. Авиаперевозки можно разделить на внутренние авиаперевозки и международные авиаперевозки в зависимости от региона. Итак, сегодня мы объясним разницу между внутренними авиаперевозками и процедурами международных авиаперевозок [7].

Порядок перевозки грузов внутренним воздушным транспортом:

1. Получатель груза внутренних авиаперевозок должен заполнить внутригосударственную накладную книжку и пройти таможенные формальности с грузовым отделом или его агентом с удостоверением личности резидента или другими действительными документами, удостоверяющими личность. Если отдел судоходства или его агент просит грузоотправителя выдать рекомендательное письмо или другой действительный сертификат, грузоотправитель также должен предоставить его.
2. Когда грузоотправитель внутреннего воздушного транспорта отправляет свежие скоропортящиеся продукты, живых животных, предметы первой необходимости и товары с требованиями по срокам, летный отдел, дата полета, тоннаж должны быть забронированы заранее, а процедуры отправки должны выполняться в соответствии с согласованным временем и местом.
3. Грузоотправитель внутреннего воздушного транспорта поручает правительству ограничить перевозку и товары при условии соблюдения формальностей соответствующих государственных ведомств, таких как общественная безопасность и карантин, и должен сопровождаться действительными сертификационными документами.
4. Грузоотправитель внутренней воздушной перевозки несет ответственность за достоверность и точность содержания и документов и документов, представленных в товарно-транспортной книге.
5. Для получателей внутренних воздушных перевозок, которые имеют разные условия перевозки и перевозки или не могут перевозиться вместе из-за характера груза, товаросопроводительные документы заполняются отдельно.

Рассмотрим подробнее порядок регистрации на международные воздушные перевозки:

1. Международный авиаперевозчик отправляет груз и должен заполнить международную накладную книжку и предоставить соответствующую информацию и документы, связанные с перевозкой.
2. Грузоотправитель международной воздушной перевозки несет ответственность за достоверность и точность содержания транспортной книжки, а также предоставленных сведений и документов.
3. Грузы, отправляемые международным авиаперевозчиком, должны соответствовать законам, указам и правилам стран отправления, транзита и назначения, а также всем транспортным правилам соответствующих авиакомпаний.
4. Грузоотправители международных воздушных перевозок должны пройти таможенные, санитарные и карантинные формальности в месте отправления перед отправкой товара.

5. Когда грузоотправители международных воздушных перевозок отправляют свежие скоропортящиеся продукты, живых животных, ценности, опасные грузы, ограниченные по времени требования и большое количество товаров, летный отдел должен заранее забронировать рейс, дату, тоннаж и согласованное время. Регистрация в отделе сбора в аэропорту.

Обязательной сертификации подлежат следующие виды деятельности, лица и продукция:

- аэродромы, используемые для выполнения коммерческих воздушных перевозок воздушных судов пассажироместимостью более 20 человек, и аэродромы, используемые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;
- пилотируемые гражданские воздушные суда (за исключением пилотируемых гражданских воздушных судов, сертификат летной годности которых выдан на основании сертификата типа или отчета об оценке, и сверхлегких пилотируемых гражданских воздушных судов дефвейтом 115 кг и менее);
- беспилотные авиационные системы и их элементы;
- авиационные двигатели и некоторые другие виды авиационного оборудования;
- светосигнальное и метеорологическое оборудование, установленное на сертифицированных аэродромах, или средства радиоэлектронной связи, используемые для обслуживания воздушного движения;
- конструкторы и производители авиационной и другой авиационной техники;
- лица, осуществляющие аэронавигационное обеспечение полетов в воздушном пространстве Российской Федерации;
- лица, обеспечивающие авиационную безопасность;
- лица, выполняющие или обслуживающие коммерческие воздушные перевозки, либо выполняющие авиационные работы или техническое обслуживание гражданских воздушных судов;
- соответствующие учебные заведения; и эксплуатанты аэродромов гражданской авиации [5].

Авиационный персонал подлежит обязательной аттестации. Обязательная сертификация и обязательная аттестация проводятся уполномоченными органами.

Воздушный транспорт – это отрасль, чувствительная к внешним воздействиям. За последние десятилетия отрасль пережила несколько вспышек заболеваний, которые непосредственно затронули отрасль, таких как атипичная пневмония в 2003 году, птичий грипп в 2005 году, однако последствия пандемии COVID-19 превзошли вспышку атипичной пневмонии 2003 года, которая привела к сокращению годовой выручки в пассажиро-километрах.

В каждом регионе наблюдаются различия в устойчивости и скорости восстановления, в марте 2022 года мировые мощности сократились на – 35,5% по сравнению с 2019 годом<sup>4</sup>.

Различные медицинские ограничения и ограничения на поездки, введенные государствами в отношении международной мобильности в связи с COVID-19, пандемия имела разрушительные последствия для всего авиационного сектора. В дополнение к

---

<sup>4</sup> OVERVIEW OF REGULATORY AND INDUSTRY DEVELOPMENTS IN INTERNATIONAL AIR TRANSPORT // ICAO URL: [https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Overview\\_of\\_Regulatory\\_and\\_Industry\\_Developments\\_in\\_International\\_Air\\_Transport.pdf](https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Overview_of_Regulatory_and_Industry_Developments_in_International_Air_Transport.pdf) (дата обращения: 05.09.2023).

созданию значительных операционных и финансовых трудностей для авиакомпаний и других поставщиков услуг воздушного транспорта, эти ограничения также вызвали серьезные трудности и неудобства для пассажиров по всему миру, а также множество проблем с точки зрения защиты прав потребителей, включая отмену рейсов, возврат билетов и многие другие неопределенности в путешествиях.

Среди замечаний, сделанных о последствиях пандемии COVID-19 являются непоследовательными правилами, связанными с COVID-19, налагаемыми государствами на пассажиров, в частности, непоследовательной и часто обновляемой информацией о требованиях к путешествиям, недостаточной информацией о правах пассажиров во время сбоев в расписании рейсов и непоследовательным применением правил, касающихся изменений рейса, возмещений, политики использования ваучеров и возврата денежных средств.

Государственные органы обладают гибкостью при разработке режимов защиты прав потребителей, обеспечивающих надлежащий баланс между защитой потребителей и конкурентоспособностью отрасли и учитывающих интересы государств, различные социальные, политические и экономические характеристики без ущерба для безопасности полетов. Национальные и региональные режимы защиты прав потребителей должны:

- а) отражать принцип пропорциональности;
- б) учитывать последствия массовых сбоев в работе;
- в) соответствовать режимам международных договоров об ответственности авиаперевозчиков, установленным Конвенцией об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 1929 г.) и Конвенцией об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 1999г.).

Государства обладают гибкостью в разработке режимов защиты прав потребителей. Однако государствам настоятельно рекомендуется должным образом учитывать и применять Основные принципы ИКАО по защите прав потребителей в ходе консультаций с государствами и основными заинтересованными сторонами отрасли.

Защита и улучшение прав авиапассажиров наряду с продолжающейся либерализацией регулирования воздушного транспорта приобретают все большее значение, особенно не исключительно, на основных рынках. Значительное число государств в последние годы приняли нормативные меры, которые решают некоторые проблемы, такие как компенсация за отказ в посадке, помощь пассажирам в случае задержек и отмены рейса, прозрачность цен и доступ для пассажиров с ограниченными физическими возможностями.

На практике разный уровень заинтересованности и реагирования на проблемы потребителей привел к появлению режимов со схожими целями и задачами в области прав пассажиров, но с различными нормативными, саморегулируемыми и договорными требованиями в различных штатах или регионах.

Воздушное законодательство Российской Федерации регулирует отношения в области использования воздушного пространства, отношения, возникающие в связи с деятельностью в области воздушных судов на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законодательством принимающего государства или международным договором Российской Федерации, а также отношений, возникающих в связи с совершением полетов воздушных судов иностранных

государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации.

Ранее авиакомпании регулировались международным соглашением под названием Варшавская конвенция, разработанным в 1929 году. Положения Конвенции гласят: «Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в случае смерти или телесных повреждений пассажира, только при условии, что несчастный случай, вызвавший смерть или телесные повреждения, произошел на борту воздушного судна или в ходе любой из операций по посадке или высадке».

В случае смерти пассажира авиаперевозчик выплачивает фиксированную компенсацию в размере 2,025 млн рублей. Согласно правилу, действовавшему с 1 января 2010 года (установлено статьей 117 ВК РФ), авиаперевозчик также должен выплатить компенсацию в размере до 2 миллионов рублей в случае причинения вреда здоровью пассажира – точный размер такой компенсации определяется в зависимости от степени вреда здоровью пассажира. Если фактический ущерб, причиненный смертью или телесным повреждением, превышает сумму фиксированной компенсации, пострадавшая сторона, получившая компенсацию, может потребовать остаток от авиаперевозчика.

Лимиты компенсации за багаж устанавливаются в пределах его объявленной ценности или 600 рублей за килограмм; для прочего имущества лимит возмещения составляет 11 000 рублей, если не доказано, что ущерб больше.

После присоединения России к Монреальской конвенции от 28 мая 1999 года, которое состоялось 3 апреля 2017 года (документ о присоединении был сдан на хранение 22 июня 2017 года, а для России Монреальская конвенция вступила в силу 21 августа 2017 года), пределы ответственности, установленные настоящей Конвенцией, применяются в случае применения конвенции [8].

Существует обязательная досудебная процедура, а это значит, что до подачи иска в суд заинтересованная сторона должна направить досудебную претензию авиаперевозчику. Такая досудебная претензия в случаях внутренних перевозок должна быть подана в течение шести месяцев. Также существует обязательная система отчетности, и лица, умышленно скрывающие несчастный случай или инцидент, а также информацию или данные, связанные с ними, несут ответственность.

При получении первичной информации инспекторы дорожного движения информируют об этом центральные и региональные органы власти в авиационном секторе. Затем FAAT направляет информацию компетентным органам в области безопасности, окружающей среды и экономики, а также ИКАО. Если над или на территории иностранного государства произошло авиационное происшествие с участием российского воздушного судна, а также если на борту воздушного судна находились иностранные граждане, для передачи информации используются дипломатические каналы [10].

Через три дня после прибытия на место происшествия председатель комиссии направляет отчет о повторном происшествии. Итоговый отчет о результатах направляется адресатам в течение 10 дней после его утверждения.

Правила перевозки пассажиров и их багажа воздушным транспортом содержат детальное регулирование отношений между перевозчиком и пассажиром. Они включают в себя конкретные положения, касающиеся перевозки детей, инвалидов и больных пассажиров. Правила определяют спектр услуг, предоставляемых пассажирам по договору воздушной перевозки, таких как перевозка от терминала аэропорта до воздушного судна, погрузка или

выгрузка багажа и т.д. Они также предусматривают условия, на которых пассажир имеет право на бесплатные дополнительные услуги (гостиница, хранение багажа, дополнительное питание и т.д.). Кроме того, правила определяют объем информации, которую перевозчик должен раскрыть пассажиру при заключении договора.

Согласно правилам, пассажир имеет право вернуть деньги, уплаченные за перевозку, в случае «вынужденного отказа от перевозки», то есть отказа, вызванного задержкой или отменой рейса, изменением маршрута, несоблюдением расписания (за исключением сообщений безопасности) и т. д. Частичная компенсация стоимости авиабилета также может быть предоставлена в случаях добровольного отказа от перевозки [5].

В заключении нашей статьи важно отметить, что авиация в России нуждается в хорошей разработке и совершенствовании законодательной базы, регулирующей деятельность перевозчиков по воздушным перевозкам пассажиров и грузов, которая должна учитывать общепринятые международные стандарты и правила.

На сегодняшний день на национальном уровне существует обширная законодательная база, призванная урегулировать сферу перевозок грузов авиационным транспортом. При этом соответствующие нормы права содержатся не только в законе, но и в подзаконных нормативных актах. Так, целый ряд норм ВК РФ имеет отсылочный характер и предполагает урегулирование нюансов авиаперевозок на уровне органов исполнительной власти.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Айнетдинов Р. А. Проблемы правового регулирования перевозки пассажира на воздушном транспорте // *Интернаука*, 2021. — Т. 44. — С. 57–65.
2. Атальянц А. Г., Дементьева А. С., Некрасова И. Е. Правовое регулирование авиаперевозок // *Достижения науки и образования*, 2022. — №. 2 (82). — С. 22–26.
3. Гацко М. А. Чартерные перевозки пассажиров на воздушном транспорте: проблемы правового регулирования // *Инновации. Наука. Образование*, 2021. — №. 32. — С. 188–191.
4. Грязнов В. С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // *Московский журнал международного права*, 2021. — №. 1. — С. 113–140.
5. Мальцев В. А., Гриднева О. В. Особенности правового регулирования перевозок на воздушном транспорте в Российской Федерации // *Транспортное право и безопасность*, 2018. — №. 1. — С. 9–17.
6. Насырова Г. И., Абзалилова Л. В., Алсенбаева Л. Р. Международные воздушные перевозки // *Интерактивная наука*, 2021. — №. 5 (60). — С. 118–119.
7. Петровский Д. И. К вопросу о правовом регулировании перевозок пассажиров и багажа воздушным транспортом // *Аллея науки Учредители: ИП Шелистов Денис Александрович (Издательский центр «Quantum»)*, 2021. — Т. 1. — №. 11. — С. 762–766.
8. Поляков Н. С. Защита прав пассажиров по договору перевозки воздушным транспортом // *Державинские чтения*, 2019. — С. 170–172.
9. Скучаев А. А. Развитие правовой модели регулирования пассажирских перевозок воздушным транспортом // *Юридическая наука*, 2023. — №. 2. — С. 73–78.
10. Толстова М. Л. Правовое регулирование договора воздушной перевозки: актуальные аспекты // *Oeconomia et Jus*, 2022. — №. 2. — С. 89–97.



**Zaikina Inna Viktorovna**

University of World Civilizations named after V.V. Zhirinovskiy, Moscow, Russia  
Email: [sovremennoe.pravo@bk.ru](mailto:sovremennoe.pravo@bk.ru)

**Ustinova Marina Igorevna**

University of World Civilizations named after V.V. Zhirinovskiy, Moscow, Russia  
Email: [marinaaa99@rambler.ru](mailto:marinaaa99@rambler.ru)

## Legal regulation of transportation by air transport

**Annotation.** The article discusses some features of the system of legal regulation of air transportation in Russia. Aviation is a service-oriented industry, and its effectiveness depends, among other factors, on passenger satisfaction with air traffic, quality of services and ease of travel. Constant efforts to liberalize the market, undertaken by many States, have reinforced the need to maintain a balance between protecting consumer rights and maximizing the true economic potential of the industry. In the article we will try to reveal important definitions of this topic, as well as consider in detail the legislation and regulations that regulate air transportation, get acquainted with the documents that are concluded during the implementation of this service.

**Keywords:** air transportation; air transportation contract; passenger; carrier; freight charge; cargo; waybill; consignee