



Столыпинский  
вестник

Научная статья

Original article

УДК 347.463

**ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЗДУШНОГО  
ТРАНСПОРТА. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГУЛЯРНЫХ  
И ЧАРТЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК. АЛГОРИТМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА**

FEATURES OF REGULATION OF AIR TRANSPORT ACTIVITIES.

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF REGULAR AND CHARTER

FLIGHTS. THE ALGORITHM OF RESPONSIBILITY OF THE AIR CARRIER

**Левченко Даниил Сергеевич**, студент, Дальневосточный филиал Российского государственного университета, г. Хабаровск (Россия, г. Хабаровск, ул. Военное шоссе, д.49), [dizay.doza@gmail.com](mailto:dizay.doza@gmail.com)

**Levchenko Daniil Sergeevich**, student, Far Eastern Branch of the Russian State University, Khabarovsk (49 Military Highway str., Khabarovsk, Russia), [dizay.doza@gmail.com](mailto:dizay.doza@gmail.com)

**Аннотация:** Цель исследования заключается в изучении специфики правоотношений, возникающих из перевозок воздушным транспортом. В разработке понятийного аппарата данных правоотношений через сравнение регулярных и чартерных перевозок и как итог составление общего алгоритма ответственности воздушного перевозчика. Автор приходит к выводу, что юридические аспекты перевозки грузов и пассажиров воздушным транспортом являются важными для обеспечения безопасности и защиты интересов всех

сторон. Соблюдение международных и национальных норм, а также заключение прозрачных и четких договоров, являются ключевыми факторами в успешной и законной деятельности в этой отрасли.

**Annotation:** The purpose of the study is to study the specifics of legal relations arising from air transportation. In the development of the conceptual apparatus of these legal relations through the comparison of regular and charter transportation and, as a result, the compilation of a general algorithm for the responsibility of the air carrier. The author comes to the conclusion that the legal aspects of the carriage of goods and passengers by air are important to ensure the safety and protection of the interests of all parties. Compliance with international and national standards, as well as the conclusion of transparent and clear contracts, are key factors in successful and legitimate activities in this industry.

**Ключевые слова:** транспортное право, перевозки воздушным транспортом, регулярные перевозки, чартерные перевозки, алгоритм ответственности перевозчика.

**Keywords:** transport law, air transportation, scheduled transportation, charter transportation, carrier liability algorithm.

Регулирование деятельности воздушного транспорта осуществляется международными и национальными организациями и правительствами, чтобы обеспечить безопасность, эффективность и экономическую эффективность воздушных перевозок.

Как и у любого другого вида транспорта, у воздушного существует свое регулирование, и оно достаточно комплексное, так как включает в себя нормы гражданского, административного и так называемого государственного права. Данный факт связан, опять же, со спецификой воздушных перевозок авиационным транспортом.

Данная отрасль регулируется нормами как международного, так и национального права.

Воздушное право нашего государства, в первую очередь, устанавливает границы использования воздушного пространства в пределах наших территорий, до 29 февраля 2020 г. устанавливало правила лицензирования коммерческой деятельности юридических лиц и индивидуальных предпринимателей в сфере российской гражданской авиации.

Также, оно распространяет свою юрисдикцию на территории Российской Федерации, на борту авиалайнеров, авиационных представительствах за рубежом и на любых видах летательных аппаратов. Иностранное суда, попадающие на нашу территорию, подпадают под регулирование полетов согласно нашему законодательству.

Политика регулирования деятельности авиаперевозчика, также оказывает важнейшее влияние. Это связано с тем, чтобы на данном рынке присутствовала конкуренция, не завышались тарифы, а доход флаг-перевозчика, коим является аэрофлот, рос.

Важнейшими нормативно-правовыми актами для воздушных перевозок считаются: «Конвенция о международной гражданской авиации»; «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ; Федеральный закон от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»; Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»; Приказ Минтранса России от 28.06.2007 N 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»; Указ Президента Российской Федерации от 21.07.1995 № 747 «Об упорядочении использования авиации общего назначения» и многие другие законы и подзаконные акты.

Конвенция о международной гражданской авиации в статье 2 трактуется, что в целях настоящей Конвенции под территорией государства понимаются сухопутные территории и прилегающие к ним территориальные воды,

находящиеся под суверенитетом, сюзеренитетом, протекторатом или мандатом данного государства [1].

Статья 11 Воздушного кодекса Российской Федерации гласит, что и использование воздушного пространства представляет собой деятельность, в процессе которой осуществляются перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и тому подобное), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения [2. Пункт 1 статьи 101 излагает следующую трактовку: «внутренняя воздушная перевозка - воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации». Это и свидетельствует о том, что внутренние воздушные перевозки подчинены строго национальному праву. Международные же, как правило, получают свое регулирование международными договорами в рамках Варшавских и Монреальских конвенций [3].

И, хотя, существуют категории граждан, относящиеся к «льготникам» имеющие право на бесплатные услуги, договор воздушной перевозки является возмездным. Содержание данного договора заключается в его условиях (права и обязанности). Предметом договора воздушной перевозки пассажира является деятельность перевозчика по перемещению в пространстве пассажира и доставке его в пункт назначения. Взаимный характер данного договора обуславливает появление конкретных прав и обязанностей у обеих его сторон — пассажира и перевозчика.

В статье 106 вышеупомянутого кодекса перечисляются права пассажира: льготный проезд; бесплатный провоз багажа и ручной клади; бесплатного, при международных воздушных перевозках - в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребенка в возрасте не старше двух лет без

предоставления ему отдельного места; бесплатного пользования услугами комнат отдыха, комнат матери и ребенка, а также местом в гостинице при перерыве в воздушной перевозке по вине перевозчика или при вынужденной задержке воздушного судна при отправке и (или) в полете. Также, статья 116 устанавливает ответственность перевозчика перед пассажиром или грузоотправителем.

Деятельность по воздушным перевозкам регулируется как на международном уровне, так и на уровне государств, имеющих свою национальную авиационную отрасль. Международные соглашения, законы и нормативные акты обеспечивают единые стандарты и правила, которые гарантируют безопасность и эффективность воздушных перевозок во всем мире. Такие организации, как Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Европейская организация безопасности воздушного движения (Евроконтроль), Европейская агентство по безопасности воздушного движения (ЕАБДВ) и другие разрабатывают стандарты и рекомендации по безопасности и эффективности воздушных перевозок [4].

Если коснуться безопасности, то она является основным приоритетом во всех аспектах деятельности по воздушным перевозкам. Государственные органы на всех уровнях регулируют и мониторят соблюдение высоких стандартов безопасности, чтобы защитить пассажиров, экипаж и окружающую среду.

Воздушные перевозки могут осуществляться как частными, так и государственными компаниями, что требует различных подходов к регулированию деятельности. Государственные авиаперевозчики обычно подвергаются более строгому контролю и мониторингу со стороны государственных органов.

Воздушным перевозкам сопутствует конкуренция между различными авиакомпаниями, что требует создания условий для честной и открытой конкуренции. Это включает в себя регулирование цен, расписаний, услуг и других аспектов деятельности авиакомпаний.

Быстрое развитие технологий, связанных с авиацией, требует создания новых нормативных актов каждый раз, когда появляются новые технологии и средства связи. Государственные органы регулярно обновляют правила и нормы, чтобы адаптироваться к новым технологиям и обеспечить безопасность и эффективность воздушных перевозок.

Регулярные и чартерные перевозки являются двумя основными формами коммерческого авиаперевозчика. Целесообразно провести их сравнительную характеристику.

#### 1. Регулярные перевозки:

- График: Регулярные перевозки осуществляются по расписанию, которое определено авиакомпанией. Рейсы выполняются постоянно и регулярно.

- Маршруты: Авиакомпании, осуществляющие регулярные перевозки, обслуживают определенные маршруты, включая популярные города и направления.

- Билеты: Пассажиры могут купить билеты на регулярные рейсы напрямую от авиакомпании или через посредников.

- Цена: Цены на билеты на регулярные рейсы обычно меняются в зависимости от спроса, времени бронирования и других факторов. Чем ближе к дате вылета, тем выше цена может быть.

- Вместимость: Регулярные рейсы обычно имеют большую вместимость, так как они предназначены для обслуживания большого количества пассажиров.

#### 2. Чартерные перевозки:

- График: Чартерные перевозки осуществляются по предварительному соглашению между авиакомпанией и группой пассажиров или организатором путешествия. Они не осуществляются по расписанию, а назначаются на конкретные даты и время, согласованные сторонами.

- Маршруты: Чартерные рейсы могут обслуживать нестандартные маршруты или направления, которые не входят в регулярное расписание авиакомпании.

- Билеты: Билеты на чартерные рейсы обычно продаются непосредственно группе пассажиров или организатору путешествия. Часто чартерные перевозки используются для организации групповых или туристических поездок.

- Цена: Цены на чартерные рейсы могут варьироваться в зависимости от специфических условий договора и включать дополнительные услуги или пакеты, такие как проживание, питание и экскурсии.

- Вместимость: Вместимость чартерных рейсов может быть меньше по сравнению с регулярными рейсами, поскольку они обычно арендуются группой пассажиров или организатором путешествия [5].

В общем, регулярные перевозки предлагают более гибкие варианты для пассажиров, так как они предоставляют широкий выбор маршрутов и дат вылета. Чартерные перевозки, с другой стороны, обычно предназначены для конкретных групп или организаций, и позволяют более индивидуальный подход к планированию и организации путешествий.

Алгоритм ответственности воздушного перевозчика определяется различными правовыми нормами, включая международные соглашения и национальные законы. Общий алгоритм ответственности воздушного перевозчика выглядит следующим образом:

1. Правила и соглашения: Воздушные перевозчики обязаны соблюдать международные соглашения и национальные законы, регулирующие авиационную деятельность. Наиболее важными международными соглашениями являются Варшавская конвенция 1929 года, Монреальская конвенция 1999 года и их протоколы, и поправки.

2. Определение юридического статуса перевозчика. Если воздушные перевозки осуществляются частной компанией, ответственность лежит на

владельцах и управляющих компании. Если перевозки проводятся государственной авиакомпанией, ответственность несет государство.

3. Определение видов ответственности. Ответственность может быть гражданской, уголовной или административной. Гражданская ответственность возникает в случае причинения ущерба пассажирам, грузу или третьим лицам. Уголовная ответственность возникает в случае причинения смерти, тяжелого повреждения здоровья или уничтожения воздушного судна. Административная ответственность возникает при нарушении нормативных документов, правил безопасности или других документов, которые регулируют деятельность авиакомпании.

4. Ответственность за безопасность: Воздушные перевозчики несут ответственность за обеспечение безопасности пассажиров и груза во время перевозки. Они должны соблюдать все безопасностные требования, включая проверку пассажиров и багажа, обеспечение технической исправности воздушных судов и применение соответствующих мер безопасности во время полета.

5. Ответственность за ущерб и задержки: В случае ущерба, потери или задержки багажа или груза, а также в случае причинения вреда пассажирам, воздушный перевозчик несет ответственность в соответствии с применимыми нормами. Обычно перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный во время перевозки, за исключением определенных случаев силы мажора или неправильного поведения пассажира.

6. Обязанности информирования: Воздушные перевозчики обязаны предоставлять пассажирам полную и точную информацию о расписании рейсов, правилах багажа, возможных задержках и других важных аспектах путешествия. Они также должны информировать пассажиров о их правах и процедурах рассмотрения жалоб.

7. Определение масштаба ущерба. Масштаб ущерба может быть оценен как материальный и нематериальный, например, психологический ущерб, вызванный затронутыми событиями.



8. Определение степени ответственности. Степень ответственности зависит от типа нарушения, причины нарушения и масштаба ущерба. Если нарушение произошло по вине авиакомпании, полная ответственность лежит на авиакомпании.

9. Возмещение ущерба и компенсация: если воздушный перевозчик не выполнил свои обязательства или допустил нарушения, пассажиры имеют право на возмещение ущерба, компенсацию за задержку или отмену рейса, а также на другие форм

10. Улучшение системы безопасности. Руководство авиакомпании должно провести анализ причин нарушения и определить меры по улучшению системы безопасности, чтобы предотвратить повторение подобных случаев в будущем [6].

Основываясь на этом исследовании, можно сделать следующий вывод.

Перевозка грузов и пассажиров воздушным транспортом является сложным и регулируемым юридическим процессом, который требует соответствия различным международным и национальным нормативным актам. Воздушные перевозчики должны соблюдать определенные нормы безопасности, а также иметь необходимые сертификаты и разрешения для осуществления перевозок.

Одно из ключевых соглашений, регулирующих перевозку грузов и пассажиров воздушным транспортом, — это Монреальская конвенция 1999 года. Это международный договор, который устанавливает правила ответственности перевозчиков и защищает интересы пассажиров и грузовладельцев в случае задержек, потерь или повреждений груза, а также прибывших пассажиров.

Важно отметить, что перевозка грузов и пассажиров воздушным транспортом также подчиняется ряду национальных правил и ограничений, которые различаются в разных странах. Эти правила касаются, например, ввоза и вывоза определенных товаров, таможенного контроля и санитарных требований.

Согласно вышеуказанным международным и национальным актам, перевозчики имеют определенную степень ответственности за груз и пассажиров, а также за безопасность полетов. Они должны иметь соответствующее страхование и средства для компенсации возможных убытков или повреждений, которые могут возникнуть в процессе перевозки.

В случае возникновения споров или проблем в процессе перевозки, важно обратиться к юридическим профессионалам, специализирующимся на авиационном праве. Они смогут предоставить экспертную консультацию и помощь в разрешении конфликтных ситуаций, а также представлять стороны в суде, если это необходимо.

Таким образом, юридические аспекты перевозки грузов и пассажиров воздушным транспортом являются важными для обеспечения безопасности и защиты интересов всех сторон. Соблюдение международных и национальных норм, а также заключение прозрачных и четких договоров, являются ключевыми факторами в успешной и законной деятельности в этой отрасли.

### Литература

1. Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой КонсультантПлюс
2. Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой КонсультантПлюс
3. Мещеряков, А. С. Проблемы регулирования воздушных перевозок в МЧП в соответствии с Варшавской и Монреальской Конвенцией / А. С. Мещеряков // Мировая наука 2022. Проблемы и перспективы развития. Международные коммуникации : материалы VI международной научно-практической конференции, Саратов, 12–19 января 2022 года. – Саратов: Общество с ограниченной ответственностью "Центр профессионального менеджмента "Академия Бизнеса", 2022. – С. 62-65.
4. Новикова, Е. И. Деятельность международных организаций в обеспечении авиационной безопасности / Е. И. Новикова // Молодой ученый. – 2018. – № 43(229). – С. 147-149.

5. Тешева, П. Д. Анализ структуры чартерных пассажирских воздушных перевозок в российской Федерации / П. Д. Тешева // Аллея науки. – 2018. – Т. 1, № 11(27). – С. 832-839.
6. Сурайкина, А. В. Ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки / А. В. Сурайкина // Вестник молодых ученых и специалистов Самарского государственного университета. – 2016. – № 2(9). – С. 126-128.

### References

1. Convention on International Civil Aviation [Electronic resource]. Access from help.-legal ConsultantPlus
2. The Air Code of the Russian Federation [Electronic resource]. Access from help.-legal ConsultantPlus
3. Meshcheryakov, A. S. Problems of regulation of air transportation in the Ministry of Emergency Situations in accordance with the Warsaw and Montreal Conventions / A. S. Meshcheryakov // World Science 2022. Problems and prospects of development. International Communications : Proceedings of the VI International Scientific and Practical Conference, Saratov, January 12-19, 2022. – Saratov: Limited Liability Company "Professional Management Center "Academy of Business", 2022. – pp. 62-65.
4. Novikova, E. I. Activity of international organizations in ensuring aviation security / E. I. Novikova // Young scientist. – 2018. – № 43(229). – Pp. 147-149.
5. Tesheva, P. D. Analysis of the structure of charter passenger air transportation in the Russian Federation / P. D. Tesheva // Alley of Science. - 2018. – Vol. 1, No. 11(27). – pp. 832-839.
6. Suraikina, A.V. Liability of the carrier under the air carriage contract / A.V. Suraikina // Bulletin of Young scientists and specialists of Samara State University. – 2016. – № 2(9). – Pp. 126-128.

© Левченко Д. С., 2023 Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №8/2023.

**Для цитирования:** Левченко, Д. С. ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА. СРАВНИТЕЛЬНАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РЕГУЛЯРНЫХ И ЧАРТЕРНЫХ ПЕРЕВОЗОК. АЛГОРИТМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВОЗДУШНОГО ПЕРЕВОЗЧИКА // Научный сетевой журнал «СтолЫпинский вестник» №8/2023.