

УДК 347.463

Гусева Дарья Сергеевна
студентка
Средне-Волжский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России)
Россия, г. Саранск
email: gusevadarya13@yandex.ru

Потапова Людмила Александровна
кандидат юридических наук, доцент
Средне-Волжский институт(филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России)
Россия, г. Саранск

О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК В УСЛОВИЯХ КОВИДНОЙ ИЗОЛЯЦИИ

Аннотация: В статье исследуются вопросы влияния пандемии на правовое регулирование воздушных перевозок в Российской Федерации. Анализируются обзор судебной практики, статистики мировых потерь по договорам перевозки, мнения ученых о существующих проблемах. Приводятся выводы о состоянии правового регулирования воздушных перевозок на современном этапе.

Ключевые слова: договор перевозки, правовое регулирование, торговое право, пандемия, воздушные перевозки.

Guseva Darya Sergeevna
student
Middle Volga Institute (branch) VSUYu (RPA of the Ministry of Justice of
Russia),
Russia, Saransk

Potapova Lyudmila Alexandrovna
candidate of legal sciences, associate professor
Middle Volga Institute (branch) VSUYu (RPA of the Ministry of Justice of
Russia),
Russia, Saransk

ON SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF AIR TRANSPORTATION IN CONDITIONS OF COVIDATE INSULATION

Abstract: The article examines the impact of the pandemic on the legal regulation of air transport in the Russian Federation. The review of judicial practice, statistics of world losses under transportation contracts, and opinions of scientists on existing problems are analyzed. Conclusions about the state of legal regulation of air transport at the present stage are presented.

Keywords: contract of carriage, legal regulation, trade law, pandemic, air transportation.

Актуальность детализации правового регулирования воздушных перевозок мир ощутил, столкнувшись с проблемой мирового масштаба в XXI веке, а именно с коронавирусом. По результатам статистических исследований экономический сектор в период 2020-2021 гг. понес огромные потери, Covid-19 изменил ситуацию на рынках и договорные отношения. Открытая торговля продукцией, которую ведут страны между собой, с появлением коронавируса впала в кризис, было приостановлено производство, произошло массовое закрытие торговых точек, что проблемным способом отразилось на заключении и исполнении договоров перевозок, вызвав состояние страха и неопределенности у потребителей.

Россию тоже не обошел кризис стороной. По оценкам российских экспертов, убытки транспортного сектора на начало мая 2020 года превышают 230,3 млрд руб., при этом самая большая часть приходится на авиационный сегмент, а именно 112,6 млрд руб. Затем идет железнодорожный транспорт – 29,9 млрд руб., такси – 27,4 млрд руб. и др. [1]. Следовательно, сам по себе договор перевозки стал не актуальным, а старые положения уже заключенных договоров следовало пересматривать, чтобы избежать разбирательств в судах. Самым проблемным видом перевозок в пандемию оказался авиационный сегмент, а новые перспективы пандемия принесла железнодорожному транспорту, поскольку вся часть авиаперевозок перешла на него. Столкнувшись с коронавирусом, весь мир ввел ограничения, которые очень сильно ударили по экономическому сектору большинства государств, а также на исполнение обязательств по договору воздушной перевозки.

Основным нормативно-правовым актом, регулирующим общие положения относительно обязательств по перевозке, является Гражданский кодекс РФ. Специфика перевозки воздушным транспортом отражается в Воздушном кодексе РФ от 1 апреля 1997 г., например, в главе 15 регулируются отношения, возникающие в связи с заключением, изменением или прекращением договора

перевозки пассажиров, грузов, почты, договора фрахтования воздушного судна, а также предоставление услуг и льгот пассажирам [2]. Многочисленные нормативно-правовые акты о перевозках авиатранспортом в нашей стране принимаются на уровне подзаконных актов, что соответственно значительно снижает их юридическую силу. Реакцией Правительства РФ на проблему исполнения договора перевозки в период пандемии стало Постановление от 6 июля 2020 № 991, в котором оно предоставило право сторонам изменить или отказаться от исполнения договора в одностороннем порядке. Также следует отметить, что порядок отказа от договора воздушной перевозки либо вынужденный, либо добровольный и возврата денежных средств в случаях, неохваченных нормами указанного положения, регулируется нормами действующего воздушного законодательства, что и вызывает на практике существенные проблемы [3].

В начале февраля 2020 г. Управление гражданской авиации Китая приказало продолжить обслуживание иностранных операций, кроме тех, которые запретили полеты из Китая из-за пандемии. Однако несмотря на запрет на полеты, международная система воздушного транспорта остается стабильной. Таким образом авиасообщение между Россией и Китаем не останавливалось даже в период пандемии, но встала проблема по договору авиаперевозки грузов из Китая, которая выполнялась пассажирскими самолетами, что вызвало, во-первых, проблему перезаключения договора, а во-вторых, увеличение тарифов на перевозки [4].

В России для возобновления работы транспортных предприятий Роспотребнадзором был разработан комплекс мероприятий по снижению рисков распространения новой коронавирусной инфекции, куда вошли: мониторинг температуры сотрудников и пассажиров, обязательное ношение масок, перчаток, использование антисептиков, соблюдение социальной дистанции, а также дезинфекция салонов и оборудования воздушных судов. Отметим, что самые строгие требования Роспотребнадзор установил для авиаперевозчиков, например, социальная дистанция на борту авиалайнера. Так, согласно

требований ведомства, общее количество пассажиров на рейсе не должно превышать половины салона лайнера, а в процессе регистрации на рейс, рассадка должна производиться методом «через одно кресло и ряд». Что соответственно, по данным авиаэкспертов, привело к огромным экономическим потерям, так как даже наполовину салон авиалайнера невозможно было заполнить. Таким образом, ценообразование одного возвратного рейса из Екатеринбурга в Сочи составило примерно 2,5-3,5 млн. руб. В сложившихся условиях международная организация IATA высказалась о негативных последствиях социального дистанцирования при совершении авиаперевозок, показав, что перевозка считается рентабельной только при загрузке салона на 72-75 процентов. Соответственно вышесказанному международной ассоциацией воздушного транспорта были предложены меры для обеспечения дополнительной безопасности при совершении стандартной процедуры авиаперевозки, такие как: измерение температуры у пассажиров, команды воздушных судов и работников аэропортов; изменение процесса посадки и высадки пассажиров, которые должны минимизировать все контакты; возможность ограничения передвижения пассажиров по салону самолета во время полета; увеличение частоты уборки и дезинфекции салона; упрощение процесса питания пассажиров во время рейса ввиду уменьшения контактов между экипажем и пассажирами; при возможности в будущем массовой доступности и доказанной эффективности проведения тестов на антитела, создать так называемые «иммунные паспорта» на COVID-19, как временной меры [5].

Исследователь проблем правового регулирования договоров перевозки воздушным транспортом С. В. Бондаренко, предложила, например, не освобождать должника по договору перевозки от исполнения обязательств при наступлении непреодолимой силы. Должник не освобождается от уплаты текущих платежей, процентов, от выполнения работ и оказания услуг и выполнения договора перевозки соответственно [6]. Исходя из приведенной статистики видно, что больше всех пострадал авиационный сектор. Поэтому многие исследователи предложили, например, снизить НДС транспортировки

грузов в столицу России в течение 2021 года. Это вернет авиакомпаниям пару процентов прибыли. Так же самим авиакомпаниям сокращать издержки при аренде самолетов и снижение ставок, вместе с рассрочками платежей.

Подводя итоги, следует отметить, что ни статья 785 Гражданского кодекса РФ, определяющая договор перевозки как обязанность перевозчика доставить вверенный ему груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату, ни Воздушный кодекс РФ никак не могут служить образцом урегулирования отношений, связанных с воздушными перевозками в период ковидных ограничений. Так вопреки букве и духу Гражданского кодекса РФ Воздушный кодекс РФ не только не расширил сферу регулирования договора воздушной перевозки, а наоборот открыл неограниченный простор для ведомственного нормотворчества. Кроме многочисленных пробелов в регулировании воздушных перевозок, он также не предусматривает особенности договоров авиакомпаний с крупными организациями действовали в условиях пандемии. Так, например, введенное подзаконными актами социальное дистанцирование, в условиях, когда современный лайнер оснащен современной системой фильтрации салона, привело падению спроса на авиаперевозки и является экономически губительным явлением для авиакомпаний.

Список литературы:

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая): Федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

3. Обзор судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции: утв. Президиумом Верховного Суда РФ 20.12.2017 г. // Справочно-правовая система «Консультант-Плюс».

4. Влияние коронавируса на логистику – логистические тренды 2020-2021 годы. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL:

<https://seanews.ru/2020/04/07/ru-covid-2019-posledstviya-dlja-transporta-i-logistiki/>
(дата обращения: 20.04.2021 г.).

5. COVID-2019: последствия для транспорта и логистики. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://seanews.ru/2020/04/07/ru-covid-2019-posledstviya-dlja-transporta-i-logistiki/> (дата обращения: 20.04.2021 г.).

6. Решение Арбитражного суда Самарской области от 29.10.2020 №А55-18361/2020. [Электронный ресурс] // Режим доступа: URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 20.04.2021 г.).