

ЮРИСДИКЦИЯ И РАСТОРЖЕНИЕ ДОГОВОРА МЕЖДУНАРОДНОЙ ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ В УСЛОВИЯХ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ COVID-19

Аннотация. В статье рассматривается проблематика частноправовых отношений вследствие противодействия мировой вирусной пандемии COVID-19 в сфере юрисдикции и расторжения договора международной воздушной перевозки. Установлено, что юрисдикционный механизм рассмотрения исков из договоров трансграничной воздушной перевозки пассажира и багажа требует согласования процедуры претензионного порядка и искового производства, осуществляемого в рамках положений о защите прав потребителей. В международном праве и национальном регулировании выделена тенденция дифференциации подходов к различным видам исковых требований пассажиров при нарушении обязательств перевозчиков. Обращается внимание на различие в правовом регулировании международной и внутренней воздушной перевозки, применение коллизионно-правовых механизмов и международного права, имеющего приоритет перед национальным законодательством. Сопоставляются положения процессуального и международного частного права, рассматриваются судебная практика и международно-правовые нормы. Делается вывод, что применительно к чрезвычайным условиям пандемии вируса COVID-19 требуется доработка действующего права, необходимо усиление роли права в условиях возрастания технического и информационного развития общества и глобализации информационных связей и коммуникаций.

Ключевые слова: международное частное право, международная воздушная перевозка, пассажир, защита прав потребителей, юрисдикция, претензионный порядок, Монреальская конвенция, Варшавская конвенция.



Игорь Дмитриевич СОБОЛЕВ,

доцент кафедры международного частного права
Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА),
кандидат юридических наук
igor.sobolev.80@bk.ru
125993, Россия, г. Москва,
ул. Садовая-Кудринская, д. 9

DOI: 10.17803/2311-5998.2021.79.3.129-138

I. D. SOBOLEV,

Associate Professor, Department of Private International Law
of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Cand. Sci. (Law)
igor.sobolev.80@bk.ru

125993, Russia, Moscow, ul. Sadovaya-Kudrinskaya, 9

JURISDICTION AND TERMINATION OF THE INTERNATIONAL AIR CARRIAGE IN THE CONTEXT OF COUNTERING COVID-19

Abstract. The article examines the issues of private law consequences of countering the global viral pandemic COVID-19 in the sphere of jurisdiction and termination of the international air transportation agreement. It is

© И. Д. Соболев, 2021

established that the jurisdictional mechanism of consideration of claims from contracts of international air transportation of passengers and baggage requires coordination of the procedure of the claim procedure and court proceedings carried out carried out under the provisions on the protection of consumer rights. In international law and national regulation, the tendency of differentiation of approaches to various types of claims of passengers in case of violation of the obligations of carriers under contracts for international air carriage is highlighted. Attention is drawn to the difference in the legal regulation of international and domestic air transportation, the use of conflict-of-law mechanisms and norms of international law having priority over national legislation. The study compares the provisions of procedural and private international law, examines the provisions of judicial practice and analyzes international legal norms. It is concluded that in relation to emergency conditions like the COVID-19 virus pandemic, the current law needs to be improved. Attention is drawn to the need to strengthen the leading role of law in the context of the increasing technical and informational development of society and the globalization of information links and communications.

Keywords: private international law, international air transportation, passenger, consumer protection, jurisdiction, claims procedure, Montreal Convention, Warsaw Convention.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) в информации, размещенной на ее сайте 11 марта 2020 г., официально объявила COVID-19 пандемией, признав международную опасность его распространения. Перед мировым сообществом встала масштабная проблема противодействия распространению вирусной инфекции COVID-19, непосредственно отразившаяся на сфере трансграничных воздушных перевозок пассажиров. Ведь именно международная воздушная перевозка как самый мобильный и ведущий вид перевозки пассажиров в трансграничном сообщении могла оказаться и ведущим каналом распространения опасного для жизни и здоровья миллионов людей вируса.

В сложившейся ситуации в числе первоочередных мер по противодействию распространению эпидемии COVID-19 правительствами большинства стран, включая и Российскую Федерацию, были приняты ограничения на осуществление международных воздушных пассажирских перевозок. Первые ограничения на осуществление пассажирских перевозок с территории Российской Федерации были введены уже 13 марта 2020 г. — на полеты в Германию, Испанию и Францию. 16 марта 2020 г. авиасообщение было ограничено уже со всеми странами Европейского Союза, а также Норвегией и Швейцарией. 20 марта 2020 г. Правительство России ввело ограничения на воздушные перевозки в Великобританию, Соединенные Штаты Америки и Объединенные Арабские Эмираты¹. И 23 марта 2020 г. Федеральное агентство воздушного транспорта в соответствии

¹ Поручение Правительства РФ от 18 марта 2020 г. // URL: <http://government.ru/orders-selection/401/39203/>.

с поручением Правительства РФ ограничило авиасообщение со всеми странами, за исключением строго определенного перечня регулярных рейсов из Москвы, а также чартерных рейсов, при условии перевозки в Российскую Федерацию граждан Российской Федерации, а также граждан иностранных государств и граждан иных государств в соответствующие государства².

В сфере частноправовых отношений, охватывающих имущественные и личные неимущественные отношения между частными лицами, на основе автономии воли и равенства сторон, использующих договорные средства регулирования отношений³, решения, разработанные Оперативным штабом по предупреждению завоза и распространения коронавирусной инфекции на территории Российской Федерации и принятые Правительством РФ, Федеральным агентством воздушного транспорта, повлекли за собой массовую отмену зарубежных рейсов с расторжением договоров воздушной перевозки и необходимостью возвращения уплаченных денежных средств.

В этих условиях Федеральная служба по надзору в сфере защиты прав потребителей обращала внимание на опасность массовых обращений в суды множества потребителей с исками о расторжении договоров и возврате уплаченных денежных средств, исполнение которых в краткосрочной перспективе может с высокой вероятностью спровоцировать банкротство и прекращение деятельности значительного числа международных перевозчиков⁴.

Также в этой ситуации представляется актуальной и правовая проблематика регулирования вопросов юрисдикции и расторжения договора трансграничной воздушной перевозки на международном и национальном уровне. На национально-правовом уровне регулирование отношений между авиакомпанией и пассажиром по российскому праву определяется правилами ст. 1211 ГК РФ и подчиняется праву страны перевозчика, если стороны не воспользовались принципом *lex voluntatis* в части выбора применимого к договору права.

Как обращает внимание Н. Н. Остроумов, регулирование многих вопросов международной воздушной перевозки лежит в сфере регулирования внутреннего права, в частности, порядка предъявления грузов к перевозке и выдачи их в пункте назначения, условий выполнения погрузочно-разгрузочных работ, чартерных перевозок, а во многих случаях и вопросов, связанных с ответственностью перевозчика (ее объемом, кругом лиц, имеющих право на возмещение, и т.п.)⁵. Также нормы внутреннего права содержат значительное число юридико-технических

² Информационное сообщение Росавиации от 23 марта 2020 г. «О введении временного ограничения на осуществление пассажирских авиаперевозок с территории Российской Федерации на территорию иностранных государств» // URL: <http://favt.gov.ru/novosti-novosti/?id=6260>.

³ *Беляева Г. С.* Правовой режим в общетеоретическом измерении : монография. М., 2013. С. 162—187.

⁴ Коронавирус COVID-19: какие права есть у потребителя и как их защитить? (ответы на типовые вопросы) // ГИС ЗПП: официальный сайт. 2020 // URL: <http://zpp.rospotrebnadzor.ru> (дата обращения: 10 января 2021 г.).

⁵ *Остроумов Н. Н.* Правовой режим международных воздушных перевозок : монография. М. : Статут, 2015. С. 17.



предписаний, способных регулировать весьма специфичные и сложные отношения в сфере международной воздушной перевозки⁶.

Важным моментом в решении вопроса коллизионного регулирования применительно к воздушной перевозке пассажира является участие в качестве стороны договора физического лица, приобретающего услуги для личных нужд и выступающего в качестве потребителя. Это требует применения правил ст. 1212 ГК РФ, согласно которой пассажиру (потребителю) предоставляется защита императивных норм права страны его места жительства, если воздушный перевозчик в соответствии с заключенным между ними договором воздушной перевозки осуществляет перевозку из страны или в страну места жительства пассажира либо направляет свою деятельность на территорию страны места жительства пассажира или территории нескольких стран, включая территорию страны места жительства пассажира.

Таким образом, на отношения между международным воздушным перевозчиком и пассажиром распространяются императивные нормы законодательства о защите прав потребителей страны места жительства пассажира, даже если стороны выбрали применимое право, воспользовавшись принципом *lex voluntatis*. На этом основании, в частности, для пассажиров, имеющих личным законом российское право, действует возможность воспользоваться положением п. 3 ст. 17 Закона РФ «О защите прав потребителей» и получить освобождение от уплаты госпошлины в соответствии с российским законодательством.

Российский законодатель применительно к договорам перевозки внес ограничения на возможность предъявления потребителями исков к перевозчикам по месту своего жительства (ч. 7 ст. 29 ГПК РФ), вынеся в исключительную подсудность правило о возможности предъявления исков только по адресу перевозчика, к которому в установленном порядке была предъявлена претензия (ч. 3 ст. 30 ГПК РФ).

Данное положение было предметом жалобы как нарушающее конституционное право граждан на эффективную судебную защиту. По жалобе было вынесено определение Конституционного Суда РФ⁷. Суд указал, что ст. 30 ГПК РФ определяет исключительную подсудность по отдельным категориям дел, что имеет целью обеспечить наилучшие условия правильного и своевременного рассмотрения дел, поскольку их специфические особенности не позволяют полноценно рассмотреть их в ином месте.

На этом основании Конституционный Суд РФ не нашел нарушений конституционных прав. Тем не менее в п. 2.2 определения было указано, что ч. 3 ст. 30 ГПК РФ в рамках действующего правового регулирования, т.е. при отсутствии положения о необходимости обязательного соблюдения претензионного порядка, не препятствует возможности гражданину предъявить иск по договору перевозки пассажира в соответствии с порядком подсудности, предусмотренном по делам о защите прав потребителей.

⁶ Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 58.

⁷ Определение Конституционного Суда РФ от 20 июня 2006 г. № 170-О «Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Беляева Сергея Ивановича на нарушение его конституционных прав частью третьей статьи 30 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».

Пленум Верховного Суда РФ в постановлении от 28 июня 2012 г. № 17 «О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей» указал, что под исключение из п. 2 ст. 17 Закона РФ «О защите прав потребителей» попадают иски из грузоперевозок (ст. 797 ГК РФ), а также из пассажирской или грузовой перевозки внутренним водным транспортом (ст. 161 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ), которые в соответствии с ч. 3 ст. 30 ГПК РФ подаются в суд по месту нахождения перевозчика, получившего в установленном порядке претензию⁸.

Также в данном постановлении разъясняется, что суд не вправе возвращать исковое заявление, имеющее требования к ответчику по договору перевозки пассажира, которое было подано в порядке подсудности, установленном для защиты прав потребителей, подчеркнув, что этот порядок распространяется и на чартерные воздушные перевозки пассажиров по туристическим продуктам (п. 22). Исключения будут составлять лишь иски из судоходства на внутренних водных путях, законодательно предусматривающие претензионный порядок.

Принятая практика в целом поддерживается многими российскими специалистами и оценивается как прогрессивная тенденция в развитии российского права⁹. Таким образом, из положений российского законодательства и судебных разъяснений вытекает, что требование на предъявление исковых договоров воздушной перевозки по адресу нахождения перевозчика связано с наличием обязательного претензионного порядка урегулирования спора, в ином же случае допустимо применения общих положений п. 2 ст. 17 Закона «О защите прав потребителей» и ч. 7 ст. 29 ГПК РФ.

Гражданский кодекс РФ устанавливает необходимость соблюдения обязательного претензионного порядка к перевозчику до предъявления иска по договорам грузоперевозки (п. 1 ст. 797 ГК РФ). По договорам пассажирской перевозки обязательное досудебное предъявление претензии не предусматривается¹⁰. В специальных нормах, прежде всего в Воздушном кодексе РФ, закреплено право, но не обязанность пассажира предъявить перевозчику заявление, если имеются обстоятельства нарушения договора перевозки (п. 1 ст. 125 Воздушный кодекс РФ).

В пункте 1 ст. 125 Воздушный кодекс РФ употребляет понятие «заявление», устанавливая тем самым терминологическую разницу, поскольку в п. 2 ст. 125 Кодекса употребляется понятие «претензия», но применительно к договору перевозки груза. Для требований из договоров международной воздушной перевозки Воздушный кодекс РФ расширяет сферу претензионного порядка, включая в нее утрату и повреждение багажа (п. 1 ст. 127 ВК РФ). Пассажир не позднее семи дней с момента обнаружения утраты или повреждения багажа должен в письменном виде предъявить перевозчику претензию или воспользоваться электронной формой документа с электронной подписью. Для случаев просрочки при доставке багажа на предъявление претензии дается 21 день со дня его получения пассажиром или уполномоченным лицом.

⁸ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2012. № 9.

⁹ *Морозов С. Ю.* Транспортное право : учебник для академического бакалавриата. 5-е изд., пер. и доп. М. : Юрайт, 2019. С. 123.

¹⁰ *Гречуха В. Н.* Транспортное право России : учебник для магистров. М. : Юрайт, 2015. С. 376.



Подводя итог приведенным выше положениям российского права, можно сделать вывод, что по требованиям из договора международной воздушной перевозки к случаям, для которых не является обязательным соблюдение претензионного порядка, относятся причинение вреда жизни и здоровью пассажира, а также прекращение договора по инициативе перевозчика (пп. 2 п. 1 ст. 125 ВК РФ). Предъявление иска здесь будет возможно по правилам общих положений п. 2 ст. 17 Закона «О защите прав потребителей» и ч. 7 ст. 29 ГПК РФ.

Однако для международной воздушной перевозки не следует забывать об определяющей роли положений международных соглашений, в которых участвует Российская Федерация.

В настоящее время Россия является участницей Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г.¹¹ (далее — Варшавская конвенция) и Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок¹² (далее — Монреальская конвенция). В преодолении противоречий и выработке единых подходов к правовому регулированию международной воздушной перевозки одним из самых эффективных средств стала унификация посредством заключения международных договоров.

В. Д. Бордунов определяет, что ограничение суверенных прав государств в пользу унификации представляет собой подчинение регулирования части национальных международных воздушных перевозок не своему индивидуальному и суверенному законодательному усмотрению, а установленным международным договором унифицированным, единообразным правилам¹³.

Для Российской Федерации Монреальская конвенция вступила в силу с 21 августа 2017 г., и в случае коллизии положений Варшавской и Монреальской конвенций ее нормы имеют преимущественную силу. Практика применения Монреальской конвенции российскими судами уже имела место и до присоединения России, однако, как отмечает Н. Н. Остроумов, такое применение Конвенции российскими судами имело многочисленные ошибки в случаях причинения ущерба багажу и просрочки перевозки, допущенной зарубежными авиаперевозчиками¹⁴, и поэтому уже официальное присоединение России к этому важнейшему международному соглашению становится решением этой проблемы.

Варшавская конвенция в ст. 28 определяет четыре варианта юрисдикции по искам к перевозчику в пределах территории одного из договаривающихся государств в зависимости от выбора истца в суде по месту: 1) жительства перевозчика; 2) нахождения главного управления перевозчика; 3) нахождения конторы, обеспечивавшей заключение договора; 4) назначения перевозки. Процессуальные

¹¹ Вступила в силу 13 февраля 1933 г., для СССР — 18 ноября 1934 г.

Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. VIII. М., 1935. С. 326—339.

¹² Заключена в Монреале 28 мая 1999 г.

URL: <http://www.pravo.gov.ru>.

¹³ Бордунов В. Д. Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика // Законодательство. 2009. № 1.

¹⁴ Остроумов Н. Н. Современный правовой режим международных воздушных перевозок вступил в силу для России // Закон. 2017. № 11. С. 219.

вопросы предъявления иска подчинены Конвенцией коллизионному принципу *lex fori* (п. 2 ст. 28 Варшавской конвенции).

Монреальская конвенция в ст. 33 в целом аналогично определяет четыре варианта юрисдикции в пределах территории одного из государств-участников в зависимости от выбора истца в суде по месту: 1) жительства перевозчика; 2) основного коммерческого предприятия перевозчика; 3) коммерческого предприятия, обеспечившего заключение договора; 4) назначения перевозки.

Однако Монреальская конвенция вносит дополнение, которого нет в Варшавской конвенции и которое представляет расширяющую защиту прав потребителя новеллу. В пункте 2 ст. 33 Монреальской конвенции для исков из вреда в результате смерти или телесного повреждения пассажира иск может быть возбужден в суде по месту основного или постоянного места жительства пассажира на момент происшествия. Основываясь на приоритете норм международного права и соотнося их с положениями российского законодательства, можно констатировать, что для договоров международной воздушной перевозки, в отличие от внутренней, которая будет подчиняться национальному праву, предъявление иска по месту жительства пассажира возможно лишь для исков из вреда в результате смерти или телесного повреждения пассажира.

Изучение российской судебной практики показывает, что примеры принятия и рассмотрения исков пассажиров из договоров международной воздушной перевозки по месту жительства потребителей имеются. Пример тому — гражданское дело № 2-182/98, рассмотренное Великолукским городским судом Псковской области¹⁵. Предметом рассмотрения явилось исковое требование пассажира о взыскании стоимости утраченного багажа в размере 9 642 руб. и морального вреда в размере 10 000 руб. Истица прибыла в аэропорт «Шереметьево-2» Москвы рейсом СУ-508 из Ларнаки (Кипр) и при получении багажа обнаружила пропажу одного места багажа.

Перевозчику ОАО «Аэрофлот — российские международные авиалинии» в установленном порядке было подано заявление о пропаже багажа с приложением всех необходимых документов, однако по истечении 21 дня багаж так и не был обнаружен. Истица обратилась с исковым заявлением в Великолукский городской суд Псковской области, который и рассмотрел иск, несмотря на ходатайство ответчика о передаче дела в суд по месту нахождения главного управления перевозчика.

Действовавший на тот момент ГПК РСФСР 1964 г. уже содержал положения об исключительной подсудности дел по договорам перевозки (ч. 3 ст. 119). Иски можно было предъявлять по месту нахождения управления транспортной организации при соблюдении претензионного порядка¹⁶. Вряд ли можно согласиться с законностью принятого судом решения как по действовавшему на тот момент законодательству, так и с позиций современного правового регулирования этого вопроса.

¹⁵ Решение Великолукского городского суда Псковской области по делу № 2-182/98 от 7 октября 1999 г. // Энциклопедия российского права. Федеральный выпуск. М. : АРБТ, 2005. Март.

¹⁶ Гражданский процессуальный кодекс РСФСР (утв. Верховным Советом РСФСР 11 июня 1964 г., ред. от 25 июня 1998 г.) // СПС «КонсультантПлюс».



Действующий Воздушный кодекс РФ прямо исключает случаи утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа, груза при международных воздушных перевозках из общего режима и устанавливает механизм претензионного порядка урегулирования спора (ст. 127 ВК РФ). Если при внутренних воздушных перевозках пассажир имеет право подать заявление перевозчику (п. 1 ст. 125 ВК РФ), то при международной перевозке требуется соблюдение обязательного претензионного порядка (ст. 127 ВК РФ), что в юрисдикционном плане переводит отношения в сферу исключительной подсудности по правилам ч. 3 ст. 30 ГПК РФ.

Такого же принципа придерживается и международное регулирование, устанавливая юрисдикцию по месту нахождения перевозчика и делая исключение только для исков из вреда, происшедшего в результате смерти или телесного повреждения пассажира (п. 2 ст. 33 Монреальской конвенции). Очевидно, что решение законодателя установить исключительную подсудность дел из договоров перевозки по адресу нахождения перевозчика — не в пользу потребителя. Однако здесь приоритет отдан эффективному функционированию транспортной инфраструктуры, и рассмотрение исковых требований по месту досудебного урегулирования спора в претензионном порядке должно этому способствовать.

Не следует забывать, что ответственность за успешность транспортной операции распределяется между всеми ее участниками, включая и пассажиров, и отправителей, и получателей груза. Участвуя в транспортных отношениях, каждый их участник должен осознавать повышенный риск и опасность транспортной операции, а не возлагать все надежды только на действия перевозчика.

В связи с угрозой безопасности для жизни и здоровья граждан в результате пандемии COVID-19 и принятием Правительством РФ и Федеральным агентством воздушного транспорта решений по ограничению международных воздушных пассажирских перевозок возникли основания для отказа от воздушной перевозки в связи с отменой или изменением рейса за рубеж. Для международной воздушной перевозки в приоритетном порядке будут применяться международные соглашения и правила, регулирующие международную воздушную перевозку. Национальное право применяется субсидиарно и в части, не противоречащей международным соглашениям, что в России определено ч. 4 ст. 15 Конституции РФ и п. 2 ст. 5 Федерального закона от 15 июня 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации»¹⁷.

Поскольку международные соглашения не содержат положений о вынужденном отказе пассажира от перевозки в качестве международно-правовой основы, можно обратиться к правилам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) «Общие условия перевозок пассажиров и багажа» (Резолюция ИАТА № 1724)¹⁸, в которых есть нормы, применимые к отношениям по расторжению договора воздушной перевозки в связи с отменой или изменением рейса. В соответствии с положениями п. 17 раздела XI «Компенсация стоимости билета» перевозчик во исполнение законов, правил или распоряжений государства по вопросам безопасности может отказать в перевозке. В случае если билет не был

¹⁷ СЗ РФ. 1995. № 29. Ст. 2757.

¹⁸ IATA Recommended Practice 1724. General Conditions of carriage (passenger and baggage). Passenger Services Conference Resolutions Manual. 21 st edition. 2001.

использован, перевозчик возвращает пассажиру денежные средства, соответствующие уплаченному тарифу, а если часть поездки была осуществлена, возвращена будет часть тарифа за вычетом стоимости фактически осуществленного проезда.

Применение национального права будет определяться уже в соответствии с коллизионными принципами международного частного права и зависеть от права, применимого к договору международной воздушной перевозки. Если стороны не выбрали применимое право, действовать будет право страны, где на момент заключения договора находится место жительства или основное место деятельности стороны, которая осуществляет исполнение, имеющее решающее значение для содержания договора (п. 1. ст. 1211 ГК РФ).

В. А. Канашевский отмечает, что обычная логика судебных решений состоит в следующем: поскольку положения договора перевозки (фактически — правила перевозчика) не определяют применимое к договору право, на основании ст. 1211 ГК РФ к договору применяется право перевозчика. Соответственно, если перевозчиком выступает иностранная авиакомпания, то применяется иностранное право¹⁹. Здесь, обращаясь к национальному праву иностранных авиакомпаний, которое будет осуществляться в соответствии с правом страны их основного места нахождения или места деятельности, нельзя забывать, что его нормы будут действовать только в субсидиарном порядке по отношению к нормам международных соглашений.

Для российских авиакомпаний регулирование будет осуществляться по российскому праву в соответствии с правилами о вынужденном отказе пассажира от воздушной перевозки и регулироваться положениями п. 2 ст. 108 Воздушного кодекса РФ и п. 227 Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»²⁰ (далее — Федеральные авиационные правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов).

Перечень п. 227 указанных Правил не является исчерпывающим, поэтому перевозчик может признать отказ пассажира от перевозки вынужденным и в других случаях, в число которых стало принято вносить и отказ по причине отмены рейсов в результате пандемии COVID-19. При вынужденном отказе пассажира ему в полном объеме возвращается денежная сумма, уплаченная за перевозку, включая сборы, если перевозка ни на одном участке не была выполнена²¹.

Подводя итог возможному в масштабах статьи исследованию вопроса юрисдикции и расторжения договора международной воздушной перевозки, следует

¹⁹ Канашевский В. А. Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. 2015. № 10. С. 99—110.

²⁰ Утверждены приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 (ред. от 14 января 2019 г.).

²¹ См.: Воздушный кодекс РФ, п. 2 ст. 108 ; Правила формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, п. 116 гл. XVI ; приказ Минтранса России от 25 сентября 2008 г. № 155 «Об утверждении Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации».



отметить, что обычный механизм частноправового урегулирования спорных ситуаций применительно к чрезвычайным условиям, подобным пандемии COVID-19, требует совершенствования и доработки. Достаточно отметить, что ни Воздушный кодекс РФ, ни Федеральные авиационные правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов не содержали норм, регулирующих вопросы вынужденного отказа от договора в условиях вирусной пандемии и фактически приходилось применять метод аналогии закона, использовать возможность открытого перечня обстоятельств и иных вспомогательных правовых инструментов.

Несомненно, с учетом первого опыта противостояния мировой пандемии регулирование этих вопросов следует учесть в действующем праве. Также видится необходимым обратить внимание на ведущую роль и значение права в условиях возрастания технического и информационного развития общества, глобализации информационных связей и коммуникации, при этом усиление регулирования и контроля должно сопровождаться адекватным усилением защиты прав пассажира и потребителя, а также прав человека в условиях современного информационно-технического развития.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. *Беляева Г. С.* Правовой режим в общетеоретическом измерении : монография. — М., 2013.
2. *Бордунов В. Д.* Международно-правовая унификация правил международных воздушных перевозок: теория и практика // Законодательство. — 2009. — № 1.
3. *Гречуха В. Н.* Транспортное право России : учебник для магистров. — М. : Юрайт, 2015. — 583 с.
4. *Канашевский В. А.* Определение применимого права к договору международной воздушной перевозки пассажиров в российской судебной практике // Журнал российского права. — 2015. — № 10. — С. 99—110.
5. Международное частное право : учебник / под ред. Г. К. Дмитриевой. — М. : Проспект, 2000. — 656 с.
6. *Морозов С. Ю.* Транспортное право : учебник для академического бакалавриата. — 5-е изд., пер. и доп. — М. : Юрайт, 2019. — 305 с.
7. *Остроумов Н. Н.* Правовой режим международных воздушных перевозок : монография. — М. : Статут, 2015. — 211 с.
8. *Остроумов Н. Н.* Современный правовой режим международных воздушных перевозок вступил в силу для России // Закон. — 2017. — № 11. — С. 219—230.
9. *Садиков О. Н.* Правовое регулирование международных перевозок. — М., 1981.