



Научно-исследовательский журнал «International Law Journal»  
<https://ilj-journal.ru>  
2025, Том 8, № 8 / 2025, Vol. 8, Iss. 8 <https://ilj-journal.ru/archives/category/publications>  
Научная статья / Original article  
Шифр научной специальности: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки (юридические науки)  
УДК 347.82

## Особенности правоотношений по поводу причинения вреда в сфере эксплуатации воздушного транспорта

<sup>1</sup> Евграфов В.А.,

<sup>1</sup> Поволжский институт управления имени П.А. Столыпина, филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

**Аннотация:** работа посвящена анализу правоотношений по поводу причинения вреда в результате эксплуатации воздушного транспорта. Автором выявляются особенности таких правоотношений как содержательного характера, так и с точки зрения субъектной структуры правовых связей в таких правоотношениях. В работе приведены особенности правоотношений по поводу возмещения вреда пассажирам авиационного транспорта, продемонстрировано разнообразие видов такого вреда. Также автором предложена классификация правоотношений по поводу возмещения вреда в сфере эксплуатации авиационного транспорта по субъектам, способным участвовать в таких отношениях. Проанализирована судебная практика, подкрепляющая обоснованность предложенной классификации.

**Ключевые слова:** авиация, воздушный транспорт, воздушные правоотношения, причинение вреда в авиации, вред при авиасообщении, возмещение вреда авиаперевозчиком, субъекты воздушных правоотношений

**Для цитирования:** Евграфов В.А. Особенности правоотношений по поводу причинения вреда в сфере эксплуатации воздушного транспорта // International Law Journal. 2025. Том 8. № 8. С. 233 – 237.

Поступила в редакцию: 8 сентября 2025 г.; Одобрена после рецензирования: 6 ноября 2025 г.; Принята к публикации: 16 декабря 2025 г.

## Features of legal relations regarding harm in the field of air transport operation

<sup>1</sup> Evgrafov V.A.,

<sup>1</sup> P.A. Stolypin Volga Institute of Management, a branch of the Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration

**Abstract:** the article is devoted to the analysis of legal relations regarding the infliction of harm as a result of the operation of air transport. The author identifies the peculiarities of such legal relations both in terms of content and in terms of the subject structure of legal relations in such legal relations. The paper presents the specifics of legal relations regarding compensation for damage to passengers of aviation transport, and demonstrates the variety of types of such damage. The author also proposed a classification of legal relations regarding compensation for damage in the field of aviation transport operation by entities capable of participating in such relations. Judicial practice supporting the validity of the proposed classification is analyzed.

**Keywords:** aviation, air transport, air legal relations, causing harm in aviation, damage during air communication, compensation for damage by an air carrier, subjects of air legal relations

**For citation:** Evgrafov V.A. Features of legal relations regarding harm in the field of air transport operation. International Law Journal. 2025. 8 (8). P. 233 – 237.

The article was submitted: September 8, 2025; Approved after reviewing: November 6, 2025; Accepted for publication: December 16, 2025.

## Введение

**Цель исследования** – установление особенностей правоотношений по поводу возмещения вреда в сфере эксплуатации воздушного транспорта

**Задачи** – на основе анализа нормативных источников, литературы и судебной практики выявить особенности правоотношений по поводу возмещения вреда, причиненного при эксплуатации воздушных судов, с точки зрения содержания и круга субъектов таких правоотношений

**Гипотеза** – правоотношения по поводу возмещения вреда в результате эксплуатации воздушных судов подпадают под общее гражданско-правовое регулирование вопросов возмещения убытков, имея при этом уникальные особенности,ственные сфере авиационного транспорта. Такие особенности выражаются как в содержании таких правоотношений (виды причиняемого вреда, составы гражданско-правовой ответственности), так и в персональном составе субъектов таких правоотношений (авиаперевозчики, пассажиры, аэропорты, изготовители воздушных судов, страховые компании, государство).

## Материалы и методы исследований

В исследовании применены следующие теоретические методы: анализ, синтез, индукция, дедукция, сравнение; эмпирические методы: проведен анализ научной литературы, отечественного и иностранного законодательства.

**Эмпирическая база исследования:** Нормативные правовые акты, научная литература, материалы судебной практики.

## Результаты и обсуждения

Общественные отношения, сопряженные с эксплуатацией объектов авиации, имеют повышенное социально-экономическое значение для общества и государства, обеспечивая единство экономического пространства и доступность транспортных услуг населению [1]. При этом повышенная опасность и степень технической сложности деятельности по управлению воздушными судами, а также вытекающая из этого значимость полной компенсации убытков, причиняемых такой деятельностью, требуют оптимального регулирования отношений по поводу причинения вреда в связи с осуществлением авиационной деятельности.

Как известно, авиационное (или же воздушное) право, будучи составной частью транспортного права, является комплексной правовой отраслью, объединяющей в себе разнородовые отношения, являющиеся как частноправовыми, так и публично-правовыми. Из этого следует, что частноправовые отношения по поводу причинения вреда (деликтные правоотношения) охватываются отраслью гражданского права, являясь предметом регулирования последней.

В то же время, правоотношения по поводу эксплуатации воздушного транспорта обладают рядом особенностей и уникальных характеристик, как с точки зрения круга лиц, участвующих в таких отношениях, так и с точки непосредственно содержания создаваемых в рамках таких отношений правовых связей. Такие особенности и нюансы сферы авиаобращения во многих случаях оправдывают применение особых регуляторных конструкций, а также подходов и принципов регулирования отношений по поводу причинения вреда, которые предлагается рассмотреть далее.

Прежде всего, следует отметить высокую степень развитости правового регулирования вопросов возмещения вреда, причиненного в связи с эксплуатацией воздушных судов. Например, применительно к правоотношениям между перевозчиком (как правило, это авиакомпания) и пассажиром вопросы возмещения вреда регулируются как общим гражданским законодательством в виде Гражданского кодекса РФ [2], так и специальными правовыми нормами. В частности, нормами статей 117-119 Воздушного кодекса РФ [3] устанавливаются основания и пределы ответственности перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира или его имущества в виде багажа или ручной клади.

Не менее развитым является и межнациональное унификационное регулирование вопросов возмещения вреда пассажирам при осуществлении авиаперевозок. В частности, главой III Варшавской конвенции 1929 года [4] предусматриваются положения об ответственности перевозчика за вред, причиненный в результате смерти, ранения или всякого иного телесного повреждения пассажира, вред в виде уничтожения, повреждения или утраты багажа, а также вред, причиненный в связи с опозданием воздушного судна. Схожие положения предусмотрены главой III Монреальской конвенции 1999 года [5], которыми определены основные составы деликтов и ответственность перевозчика за их совершение – смерть или телесное повреждение пассажира, повреждение багажа или груза, а также задержка рейса.

Следует отметить, что вышеприведенные примеры регулирования отношений по поводу возмещения вреда, причиненного пассажиру авиаперевозчиком, демонстрируют разнообразие самих форм причинения вреда и, соответственно, особенностей юридических составов возникающих правоотношений по поводу компенсации такого вреда. Представляется, что причиненный вред может быть классифицирован на вред имуществу (утрата или повреждение багажа), вред здоровью (тесные ранения пассажира), а также моральный вред, который может возмещаться как самому пассажиру в связи с нарушением прав последнего, так и его наследникам (в случае смерти пассажира), равно как и иные формы компенсации вреда (расходы на погребение и вред, причиненный потерей кормильца) [6].

Отходя от примера правоотношений между авиаперевозчиком и пассажиром (его наследниками), следует отметить повышенную степень разнообразия в структуре правовых связей между иными лицами, способными выступать субъектами гражданских правоотношений по поводу причинения вреда в сфере авиа сообщения. В частности, представляется возможным предложить следующую классификацию групп таких правоотношений и представить их ключевые особенности:

- 1) Правоотношения между авиаперевозчиком и аэропортом;
- 2) Правоотношения между авиаперевозчиком (эксплуатантом воздушного судна) и страховой компанией;
- 3) Правоотношения по поводу причинения вреда изготовителем воздушных судов и деталей (узлов) для них;
- 4) Правоотношения между эксплуатантом воздушного судна и государством.

Рассматривая первую группу правоотношений, следует определить, что основной организационно-договорной формой взаимодействия авиаперевозчиков и аэропортов (в значении субъекта, эксплуатирующего комплекс сооружений и оборудования аэропорта) является оказание аэропортом услуг авиакомпании по договору наземного обслуживания [7], исполнение которого требует интенсивного взаимодействия авиакомпании и аэропорта по организации полетов и обслуживания воздушных судов.

В рамках таких отношений не исключаются случаи причинения вреда одной стороной другой. Наглядным примером такой ситуации является рассмотренное судами дело N A08-9677/2023, в рамках которого суды взыскали с аэропорта в пользу авиакомпании убытки в связи с повреждением корпуса принадлежащего авиакомпании воздушного судна амбулифтом в ходе его эксплуатации сотрудником аэропорта [8].

Вторая группа правоотношений по поводу возмещения причиненного вреда являются правоотношениями между авиаперевозчиками и страховыми компаниями, которыми страхуется ответственность первых в соответствии с положениями Воздушного кодекса РФ об обязательном страховании ответственности владельцев воздушного судна и авиаперевозчиков (статьи 131 и 133). В данном контексте правоотношения по возмещению вреда зачастую опосредуются случаями предъявления страховыми компаниями регрессных требований о взыскании сумм страхового возмещения, ранее выплаченного страховщиком в счет возмещения вреда в пользу застрахованных лиц.

Например, в деле N A78-5085/2022 суды взыскали в пользу страховой компании в порядке суброгации убытки в виде гибели и причинения вреда здоровью пассажиров, причиненные эксплуатантом воздушного судна в результате преждевременного снижения воздушного судна и его столкновения с деревьями, что подтверждалось результатами расследования авиационного происшествия, выполненного Межгосударственным Авиационным Комитетом (МАК) [9].

Далее, не менее распространеными, однако не лишенными сложностей с точки зрения своего содержания, являются отношения по поводу причинения вреда изготовителем воздушных судов и деталей к ним. Как было указано в комментарии А.Г. Карапетова, лица, потерпевшие убытки в результате авиакатастрофы, обусловленной использованием ненадлежащего оборудования или сырья, могут предъявить требования о компенсации таких убытков напрямую к лицу, изготавлившему такие некачественные компоненты или обслуживающему воздушное судно [10].

Обоснованность такого подхода также подтверждается судебной практикой – в деле N A46-17417/2020 суды взыскали денежные средства в счет возмещения вреда, причиненного пассажирам вертолета в результате его крушения, с компании-изготовителя оборудования вертолета (стакан узла штока хвостового редуктора), поскольку причиной авиапроисшествия послужила неисправность такого оборудования [11].

Наконец, более редкими, однако не менее значимыми, являются правоотношения по поводу причинения вреда между эксплуатантом воздушного судна (авиаперевозчиком) и государством, что зачастую выражается в причинении вреда окружающей среде в результате эксплуатации авиационного транспорта. Поскольку причинение такого рода вреда может влечь наступление не только публично-правовой, но и частноправовой ответственности, на практике распространены ситуации, когда государство предъявляет к экс-

плуатантам воздушных судов иски о возмещении вреда, причиненного окружающей среде в результате эксплуатации воздушного судна.

Например, в рамках дела N A45-25110/2012 суды взыскали в пользу регионального департамента природных ресурсов сумму ущерба с ответчика, являющегося владельцем самолета, в связи с падением воздушного судна в озеро, что повлекло повышение концентрации нефтепродуктов в водоеме сверх установленных нормативных значений [12].

Изложенное в совокупности подтверждает комплексный характер отношений по поводу причинения вреда в связи с эксплуатацией воздушных судов, что выражается в вариативности содержания правоотношений по поводу компенсации такого вреда, а также в разнообразии субъектов, участвующих в таких правоотношениях.

### Выводы

Таким образом, цель исследования достигнута, задачи решены, гипотеза подтверждена.

Продемонстрировано, что правоотношения по поводу компенсации вреда, причиненного в результате эксплуатации воздушных судов, являются предметом правового регулирования гражданского права. В то же время обосновано существование определенных особенностей правоотношений по поводу причинения вреда в сфере эксплуатации воздушных судов, что предопределяется технической спецификой сферы воздушного транспорта и особенностей содержания правовых связей, выставляемых между субъектами отношений в сфере эксплуатации воздушного транспорта.

Обосновано наличие развитого правового регулирования вопросов возмещения вреда, причиненного в результате эксплуатации воздушного транспорта как на уровне национального права, так и на межгосударственном уровне.

На примере взаимоотношений между авиаперевозчиком и пассажиром, продемонстрировано разнообразие правовых составов гражданско-правовой ответственности в виде причинения вреда и форм их компенсации: компенсация вреда имуществу (утрата или повреждение багажа), компенсация вреда здоровью (получение травм пассажиром), компенсация морального вреда (родственники погибшего пассажира), а также иные формы компенсации (расходы на погребение, расходы на потерю кормильцы и прочие).

Обосновано разнообразие видов правоотношений по поводу возмещения вреда в связи с эксплуатацией воздушного транспорта с точки зрения субъектов, участвующих в таких правоотношениях. Предложена следующая классификация таких правоотношений, обоснованная реальной практикой рассмотрения судами споров о возмещении ущерба в сфере эксплуатации воздушного транспорта:

- 1) Правоотношения между эксплуатантом воздушного судна и пассажиром;
- 2) Правоотношения между эксплуатантом воздушного судна и аэропортом;
- 3) Правоотношения между эксплуатантом воздушного судна и страховой компанией;
- 4) Правоотношения с участием изготовителя (производителя) воздушных судов и деталей (узлов) для них;
- 5) Правоотношения между эксплуатантом воздушного судна и государством.

### Список источников

1. Долгополова В. Обзор дел, рассмотренных Конституционным Судом Российской Федерации // Сравнительное конституционное обозрение. 2012. N 2. С. 122 – 139.
2. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26.01.1996 N 14-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 29.01.1996. N 5. ст. 410.
3. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ // Российская газета. N 59-60. 26.03.1997.
4. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами, Вып. VIII. М., 1935. С. 326 – 339.
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Бюллетень международных договоров. N 10. октябрь, 2017.
6. Щурова А. Компенсация жертвам авиакатастроф // ЭЖ-Юрист. 2008. N 41.
7. Данилин Е.М. Договор буксировки воздушных судов // Транспортное право. 2023. № 3. С. 6 – 9.
8. Постановление Арбитражного суда Центрального округа от 04.09.2025 N Ф10-2179/2025 по делу N A08-9677/2023 // СПС "Консультант Плюс".
9. Постановление Четвертого арбитражного апелляционного суда от 02.02.2023 N 04АП-6397/2022 по делу N A78-5085/2022 // СПС "Консультант Плюс".

10. Батищев А.О., Громов А.А., Карапетов А.Г. и др. Исполнение и прекращение обязательства: комментарий к статьям 307-328 и 407-419 Гражданского кодекса Российской Федерации / отв. ред. А.Г. Карапетов. М.: М-Логос, 2022. 1496 с.

11. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 30.08.2021 N 08АП-8511/2021 по делу N A46-17417/2020 // СПС "Консультант Плюс".

12. Постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 02.08.2013 по делу N A45-25110/2012 // СПС "Консультант Плюс".

### References

1. Dolgopolova V. Review of Cases Considered by the Constitutional Court of the Russian Federation. Comparative Constitutional Review. 2012. N 2. P. 122 – 139.
2. Civil Code of the Russian Federation (Part Two) of January 26, 1996 N 14-FZ. Collected Legislation of the Russian Federation. January 29, 1996. N 5. Art. 410.
3. Air Code of the Russian Federation" of 19.03.1997 N 60-FZ. Rossiyskaya Gazeta. N 59-60. 26.03.1997.
4. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (concluded in Warsaw on 12.10.1929). Collection of Treaties, Agreements and Conventions in Force Concluded by the USSR with Foreign States, Issue VIII. Moscow, 1935. P. 326 – 339.
5. Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (concluded in Montreal on 28.05.1999). Bulletin of International Treaties. N 10. October, 2017.
6. Shchurova A. Compensation for Victims of Air Crashes. EZh-Yurist. 2008. N 41.
7. Danilin E.M. Aircraft Towing Agreement. Transport Law. 2023. No. 3. P. 6 – 9.
8. Resolution of the Arbitration Court of the Central District dated 04.09.2025 N F10-2179/2025 in case N A08-9677/2023. SPS "Consultant Plus".
9. Resolution of the Fourth Arbitration Court of Appeal dated 02.02.2023 N 04AP-6397/2022 in case N A78-5085/2022. SPS "Consultant Plus".
10. Batishchev A.O., Gromov A.A., Karapetyan A.G. et al. Performance and Termination of an Obligation: Commentary on Articles 307-328 and 407-419 of the Civil Code Code of the Russian Federation. ed. by A.G. Karapetyan. Moscow: M-Logos, 2022. 1496 p.
11. Resolution of the Eighth Arbitration Court of Appeal dated August 30, 2021 No. 08AP-8511/2021 in case No. A46-17417/2020. SPS "Consultant Plus".
12. Resolution of the Arbitration Court of the West Siberian District dated August 2, 2013 in case No. A45-25110/2012. SPS "Consultant Plus".

### Информация об авторе

Евграфов В.А., аспирант, Поволжский институт управления имени П.А. Столыпина, филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, [yakovenko\\_pm@mail.ru](mailto:yakovenko_pm@mail.ru)

© Евграфов В.А., 2025