

УДК 347.763.3
ББК 67.404.213

М.Л. ТОЛСТОВА

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ДОГОВОРА ВОЗДУШНОЙ ПЕРЕВОЗКИ: АКТУАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ

Ключевые слова: договор воздушной перевозки, ответственность перевозчика, задержка авиарейса, Воздушный кодекс, Монреальская конвенция, развитие воздушного законодательства.

В статье рассматриваются международное и национальное законодательства, регулирующие воздушные перевозки, в частности международные акты (Монреальская, Варшавская конвенции и др.), федеральное законодательство (Воздушный, Гражданский кодексы и др.), подзаконные нормативно-правовые акты (Федеральные авиационные правила и локальные акты авиаперевозчиков). Одно из последних существенных изменений в сфере воздушного транспорта связано с присоединением Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале.

Актуальность темы не вызывает сомнений, поскольку в современных условиях каждому индивиду и коллективному субъекту важно быть мобильным, а транспортом, способным обеспечить максимально быструю и комфортную доставку из одного пункта в другой за короткий промежуток времени, является воздушный.

Большое внимание уделено анализу ответственности перевозчика, так как на сегодняшний момент перевозчик несет ответственность за задержку рейса и иной причиненный вред только при наличии вины и только при обстоятельствах непреодолимой силы освобождается от ответственности, что подтверждается многочисленной судебной практикой. Автор обоснованно делает вывод об увеличении размеров ответственности за просрочку доставки грузов, пассажиров и багажа.

На современном этапе развития социально-экономических правоотношений невозможно представить себе мир без стабильно функционирующего воздушного пространства. Скорость мобильной транспортировки непременно и непрерывно растет с каждым днем. Также возрастает и расстояние, которое необходимо преодолевать как можно в более короткие сроки. Мобильность человека должна соответствовать требованиям современного мира, чтобы успевать многое и быть востребованным специалистом, быть способными совершать дальние поездки за максимально короткий срок.

Воздушное судно относится к источнику повышенной опасности, в связи с чем правовое регулирование воздушных перевозок имеет свои особенности, что связано с определенным риском для жизни и здоровья, необходимостью постоянного обеспечения авиационной безопасности, сохранности багажа и грузов, вверенных для перевозки. Договор перевозки является основным правовым инструментом регулирования воздушных перевозок, но в науке гражданского права данный договор мало исследован, несмотря на то, что воздушный вид транспорта нашел свое закрепление в нормативных актах различной юридической силы, регулирующих отношения по перевозке пассажиров, багажа и грузов. Данная тема исследования особенно актуальна в правовом

пространстве России, поскольку наша страна обладает такими обширными территориями.

«Российское воздушное законодательство вобрало в себя многие черты и правовые институты транспортного законодательства Союза Советских Социалистических Республик. Хотя данная отрасль законодательства претерпела изменения, ее реформирование еще далеко до завершения, что предполагает необходимость продолжения работы по изучению данного правового института» [1. С. 15].

Необходимо заметить, что нормативно-правовое регулирование в данной сфере осуществляется не только национальным законодательством, но и подписанными и ратифицированными Российской Федерацией такими международными актами, как Конвенция о международной гражданской авиации¹ (далее – Чикагская конвенция), Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок² (далее – Варшавская конвенция), Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок³ (далее – Монреальская конвенция), причем к последней Российская Федерация присоединилась с оговоркой, приняв соответствующий федеральный закон⁴.

Для развития и совершенствования законодательства Российской Федерации достаточно часто ратифицируются международные акты и, следовательно, приводится в соответствие с международным правом и российское законодательство.

С момента принятия Воздушного кодекса РФ⁵ в него внесено немало изменений, данные изменения внесены в связи с ратификацией международных актов. Так, со времени принятия Воздушного кодекса Российская Федерация присоединилась к Монреальской конвенции. Данный нормативно-правовой акт, наряду с Конституцией Российской Федерации, Воздушным кодексом РФ, также является неотъемлемым источником воздушного права и достаточно подробно определяет и закрепляет правоприменение и организацию деятельности при воздушных перевозках [2. С. 102].

¹ Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: сайт. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133602.

² Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: сайт. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121448.

³ Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: сайт. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_279611.

⁴ О присоединении Российской Федерации к конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: Фед. закон РФ от 03.04.2017 г. № 52-ФЗ [Электронный ресурс] // Консультант Плюс: сайт: URL http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_214797.

⁵ Воздушный кодекс Российской Федерации: Фед. закон РФ от 19.03.1997 г. № 60-ФЗ [Электронный ресурс] // КонсультантПлюс: сайт: URL http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744.

Однако надо учитывать и тот момент, что еще в 1934 г. СССР ратифицировал Варшавскую конвенцию. Варшавская конвенция определяет основные понятия, виды и содержание перевозочных документов, ответственность перевозчика, которая может ограничиваться определенной суммой, содержит положение о комбинированных перемещениях и считается основополагающим нормативно-правовым актом при выработке и изменении правил страхования обязанностей авиакомпаний, осуществляющих международные перелеты.

Представляется закономерным рассмотреть, как же в национальном законодательстве сосуществуют эти два международных акта.

К примеру, Соединенные Штаты Америки также ратифицировали обе конвенции. В данном государстве возмещение ущерба осуществляется в соответствии с Монреальской и Варшавской конвенциями, а также правилами, устанавливаемыми авиакомпаниями самостоятельно, при этом специального законодательства, закрепляющего виды и размеры ответственности за нарушения в сфере воздушных перевозок, не существует.

Преамбула Монреальской конвенции содержит положение о том, что необходимы модернизация и консолидация Варшавской конвенции, тем самым фактически признается и закрепляется тот факт, что Варшавская конвенция уже не соответствует современным реалиям и требует совершенствования и дальнейшего развития.

В 2017 г. была ратифицирована Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, подписанная в Канаде в 1999 г., в которой было указано, что нормы данного международного договора имеют преимущественную силу перед любыми правилами, регулирующими сферу перевозок воздушным путем. Данное обстоятельство касается правил, применяемых к международным перевозкам воздушным путем между участниками самой Монреальской конвенции в том случае, если государства-участники Монреальской конвенции также являются участниками Варшавской конвенции и других документов Варшавской конвенции или же страна участвует в международных договорах Варшавской конвенции в пределах территории любой страны-участника Монреальской конвенции.

Таким образом, учитывая, что участниками Монреальской конвенции по состоянию на сегодняшний день являются 130 государств, а участниками Варшавской конвенции – 152 государства, в то время как всего в мире насчитывается 195 государств, следует понимать, что при абсолютном большинстве международных воздушных перевозок применимы нормы Монреальской конвенции.

Как известно, международные акты ратифицируются с принятием федерального закона. В процессе всего этого также приводится в соответствие и национальное законодательство. Были внесены некоторые изменения в Воздушный кодекс РФ, тем не менее они далеко не полностью приведены в соответствие с этим актом, т.е. внесенных в него изменений вовсе не достаточно [4. С. 135].

Так, были приняты следующие изменения Федеральным законом от 27 ноября 2017 г. № 338-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской

Федерации в связи с присоединением Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года»¹:

1) ранее перевозочные документы использовались только при перевозке пассажиров и багажа, теперь же электронные перевозочные документы можно использовать и при перевозке грузов и почты;

2) уточнено смысловое содержание периода воздушной перевозки пассажира для целей использования норм об ответственности перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира. Указывается, что перевозка пассажира воздушным сообщением состоит из времени нахождения пассажира на борту воздушного судна, а также периоды посадки и высадки. Процедура определения продолжительности периодов посадки и высадки регламентируется актами Министерства транспорта Российской Федерации²;

3) установлен порядок предъявления авиаперевозчику требований или претензий по поводу недостачи, повреждения и утраты багажа и груза или задержкой их получения при международных воздушных перевозках – 30 дней со дня их поступления;

4) определено, что течение срока исковой давности по претензиям, связанным с утратой, недостачей или повреждением багажа, груза и почты, а также с задержкой их получения, берет начало со дня, когда воздушное судно должно было прибыть в пункт назначения. Действующая редакция Воздушного кодекса Российской Федерации связывает начало исчисления срока исковой давности с отказом перевозчика в удовлетворении требования или с непредставлением ответа на заявленное требование (претензию) [5. С. 22].

К сожалению, следует отметить, что размер ответственности за задержку авиарейса не изменен и норма об ответственности не приведена в соответствие с Монреальской конвенцией, размер штрафа оставлен на уровне 25 руб. за каждый час задержки авиарейса.

Таким образом, отмечаем, что Воздушный кодекс РФ не полностью приведен в соответствие с Монреальской конвенцией. Несмотря на указание в пояснительной записке к Федеральному закону от 3 апреля 2017 г. № 52-ФЗ «О присоединении Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» о том, что отсутствует необходимость внесения изменений в остальной части, суды при разрешении споров, вытекающих из договоров международных воздушных перевозок, указывают, что данная конвенция не содержит норм о размерах ответственности.

¹ О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в связи с присоединением Российской Федерации к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок от 28 мая 1999 года: Фед. закон РФ от 27.11.2017 г. № 338-ФЗ (ред. Фед. закона от 27.11.2017 г.) // Собрание законодательства РФ. 2017. № 49, 4 дек. Ст. 7310.

² Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей: приказ Минтранса РФ от 28.06.2007 г. № 82 (ред. 15.09.2020 г.) [Электронные ресурсы] // КонсультантПлюс: сайт. URL: http://www.consultant.ru/docu-ment/cons_doc_LAW_4172.

Действительно, Монреальская конвенция содержит лишь предельные размеры ответственности, но в то же время не содержит норм о минимальных размерах и порядке расчета объема ответственности [3. С. 72].

Например, штраф за задержку авиарейса регулируется ст. 120 Воздушного кодекса РФ: штраф за задержку рейса в размере 25% от минимального размера оплаты труда по гражданско-правовым обязательствам, но не более половины провозной платы, т.е. 25 руб. за 1 час задержки. По нашему мнению, данная норма, закрепленная в Воздушном кодексе РФ, явно не соответствует нормам современного законодательства, а также сегодняшним социально-экономическим и правовым реалиям жизни. Конституция Российской Федерации провозглашает верховенство международных актов при противоречии национального и международного законодательств.

Другими словами, Российская Федерация присоединилась к Монреальской конвенции, приняла соответствующий Федеральный закон Российской Федерации для введения этой конвенции в действие, однако нормы национального законодательства не были приведены в полное соответствие с ним.

При этом сама Монреальская конвенция не содержит конкретной суммы за один час задержки рейса. В указанной конвенции содержится лишь максимальный предел ответственности авиаперевозчика за задержку рейса. На данном этапе мы видим противоречие норм Воздушного кодекса РФ, ограничивающих ответственность авиаперевозчика пятьюдесятью процентами провозной платы в случае длительной задержки рейса, и норм Монреальской конвенции, которые предусматривают денежный эквивалент компенсации в размере 332 тыс. руб. 00 коп., или 4150 специальных прав заимствования (СПЗ).

При таком положении, для того чтобы применять предельный размер ответственности штрафа за задержку доставки пассажира в пункт назначения, встает вопрос о количестве часов задержки рейса.

Например, при стоимости авиабилета из г. Чебоксары в г. Москва в 2400 руб. за один авиабилет для получения предельного размера штрафа за задержку авиарейса необходимо провести в аэропорту 48 ч, т.е. целых двое суток.

А при перелете по маршруту Москва–Владивосток при средней стоимости авиабилета в 45 000 руб. для ограничения штрафа в 50% размер стоимости билета авиарейс должен быть задержан на 900 ч, а это, между прочим, на 37,5 суток – больше одного календарного месяца.

Указанную норму можно с уверенностью назвать не соответствующей российскому законодательству и признать, что данное положение на практике никак не применимо и фактически является декларативной нормой.

Штраф за задержку авиарейса в размере 25 руб. за каждый час задержки рейса явно не соответствует современным реалиям. Минимальный размер оплаты труда по гражданско-правовым обязательствам в размере 100 руб. 00 коп. применяется уже более 18 лет. Так, если сравнивать минимальный размер оплаты труда для исчисления платежей по гражданско-правовым обязательствам и сам минимальный размер оплаты труда для исчисления заработных плат граждан, то по состоянию на 1 января 2001 г. они соотносились как 1:2, в то

время как сегодня данное соотношение составляет 1:112,8. Конечно же необходимо согласиться с тем, что устанавливать более высокую сумму минимального размера оплаты труда для таких правоотношений весьма проблематично, так как необходимо будет пересмотреть всё гражданское законодательство. Однако привести в соответствие нормы Воздушного кодекса РФ с действующими в Российской Федерации нормами Монреальской конвенции, не привязываясь к МРОТ, установленному для применения в гражданско-правовых обязательствах, вполне возможно и явно необходимо.

Внесенный в Государственную Думу с этой целью проект Федерального закона № 379172-7 «О внесении изменений в статью 120 Воздушного кодекса Российской Федерации в части ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза»¹, предусматривающий увеличение штрафа по ст. 120 Воздушного кодекса РФ до 100 руб. за каждый час задержки авиарейса на сегодняшний день не принят и не ясно, будет ли принят вообще, с учетом того момента, что он внесен еще в декабре 2017 г. и тогда было отмечено, что ориентировочно закон вступит в силу уже в феврале 2018 г.

Как показывает судебная практика, авиакомпании весьма часто по своему решению задерживают рейсы, вследствие чего люди несут дополнительные убытки, опаздывая на стыковочные рейсы, неся дополнительные расходы по приобретению напитков и питания во время ожидания вылетов. Данные обстоятельства вынуждают пассажиров обращаться с претензиями в авиакомпании, а в последующем – в суды за защитой своих нарушенных прав, так как авиакомпании, чувствуя свою безнаказанность (самолеты за 1 рейс перевозят примерно 200 человек, а при задержке рейса за выплатой им компенсации за задержку рейса обращаются единицы, к тому же сумма явно «смешная»), отписываются общими фразами на данные претензии и довольно редко удовлетворяют требования пассажиров о взыскании штрафа за задержку рейса. Так, на суды налагается дополнительная нагрузка, в то время как количество рассматриваемых судами дел достаточно велико.

Воздушные перевозки регулируются сводом международных и внутригосударственных правил, и для совершенствования правового регулирования перевозок по воздуху необходимо приведение норм российского законодательства к нормам международного права. Наша родина, обладающая огромными территориями, остро нуждается в этом ввиду особенностей социально-экономической сферы и необходимости развития трудовой миграции.

Например, плотность населения в регионах Российской Федерации очень разная: в европейской части России проживает большинство граждан, а за Уральскими горами на больших территориях – гораздо меньше. Необходимо наглядно показать гражданам, что пересечение больших территорий не занимает много времени и не влечет несения огромных расходов. Когда у людей будет понимание того, что в случае нарушения их прав они будут иметь право

¹ О внесении изменений в статью 120 Воздушного кодекса Российской Федерации в части ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира, багажа или груза: проект Фед. закона № 379172-7 // Рос. газета. 2018. № 6.

на достойную компенсацию и что нормы воздушного законодательства действительно работают, услуги по воздушной перевозке станут более востребованы.

Таким образом, по нашему мнению, необходимо обеспечивать возможность защиты прав пассажиров при задержках рейсов. Нормы законодательства требуют внесения соответствующих изменений согласно нормам подписанной и ратифицированной Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, принятой в Монреале 28 мая 1999 г. Российской Федерации при интеграции в мировое сообщество необходимо достойным образом согласно принятым на себя обязательствам приводить в соответствие с ратифицированными международными актами наше национальное законодательство, в том числе не допуская нарушений норм Конституции Российской Федерации, Федерального закона «О международных договорах Российской Федерации»¹.

Законодательство в сфере воздушных перевозок, несомненно, требует совершенствования в условиях современной жизни и при том обстоятельстве, что именно воздушный транспорт обеспечивает срочную доставку пассажиров, багажа и грузов в пункт назначения [6. С. 348].

В первую очередь, конечно же, совершенствования требует ст. 120 Воздушного кодекса РФ, которая является своеобразным гарантом ответственности перевозчика в случае задержки рейса или его отмены.

Учитывая тот факт, что сам Воздушный кодекс РФ принят в 1997 г. и с тех пор в ст. 120 этого кодекса не было внесено никаких изменений, считаем, что изменения просто необходимы для потребителя. Необходимо приведение данной нормы в соответствие с реалиями современной жизни, так как установленный с января 2001 г. МРОТ для исчисления данного штрафа в размере 100 руб. перестал соответствовать нормам воздушного законодательства в целом, ведь поменялись как уклад и ритм жизни населения, так и стоимость денег. Нельзя оставлять в качестве ответственности перевозчика размер штрафа в 25 руб. за каждый час задержки рейса, действующий сейчас. За данной компенсацией в силу ее незначительности пассажиры обращаются весьма редко, а отрасль действует в отсутствие механизма надлежащего парового регулирования, стимулирующего появлению трехстороннего баланса частных интересов пассажиров, грузоотправителей, перевозчиков, а также публичных интересов государств и общества.

Видится целесообразным «отвязать» норму Воздушного кодекса об ответственности перевозчика по ст. 120 от МРОТ для исчисления штрафов и т.д. по гражданско-правовым обязательствам, вследствие этого пассажиры получают гарантию того, что потеря их времени, а нередко и денег, не останется безнаказанной.

¹ О международных договорах Российской Федерации: Фед. закон РФ от 15.06.1995 г. № 101-ФЗ (ред. от 12.03.2014 г. № 29-ФЗ) // Собрание законодательства РФ. 1995. № 29. Ст. 2757; 2014. № 11. Ст. 1094.

Предлагается увеличить размер штрафа до 1000 руб. за каждый час задержки рейса и изложить ст. 120 Воздушного кодекса РФ в следующей редакции: «За просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф размере одной тысячи рублей за каждый час просрочки, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы: метеорологических условий, препятствующих безопасному осуществлению авиарейса, технической неисправности (поломки) воздушного судна, при условии, что перевозчиком были предприняты все необходимые меры для содержания воздушного судна в исправном состоянии, годном для регулярной эксплуатации.

В связи с чем также необходимо будет ввести изменения и в Федеральные авиационные правила в части исключения из оснований для освобождения от ответственности перевозчика в случае задержки авиарейса в связи с технической неисправностью воздушного судна.

На перевозчика уже наложена обязанность содержать судно в исправном состоянии, поэтому предлагается привлекать к ответственности за задержку авиарейса и в случаях задержек в связи с технической неисправностью воздушного судна. Так, если авиаперевозчик пренебрегает своими обязанностями, действует недобросовестно и неосмотрительно, то пусть несет ответственность за это.

Ужесточение ответственности за просрочку доставки пассажира, багажа или груза должно побудить к более ответственному и внимательному отношению к состоянию воздушных судов со стороны перевозчика. Таким образом, правовое регулирование договора воздушной перевозки должно быть приведено в соответствие с российскими и международными нормами в целях наиболее качественного оказания услуг по перевозке.

Литература

1. Анисимов А.П., Козлова М.Ю., Рыженков А.Я., Чаркин С.А. Гражданское право России. Особенная часть: в 2 т. М.: Юрайт, 2022. Т. 2. 604 с.
2. Бестугин А.Р., Санников В.А., Филлин А.Д. Основы организации воздушного движения. М.: Юрайт, 2019. 521 с.
3. Маркевич Н.В. Договоры в сфере воздушных перевозок: понятие и основные черты// Бизнес, менеджмент, право. 2020. № 1(45). С. 69-76.
4. Мельников В.С., Мельникова Ю.В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки// Образование и право. 2021. № 2. С. 133-138.
5. Молчанов В.В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок: автореф. дис... канд. юрид. наук. М., 2015. 32 с.
6. Тимофеева В.В. Проблемы ответственности авиаперевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора воздушной перевозки пассажира// Вопросы российской юстиции. 2021. № 14. С. 341–354.

ТОЛСТОВА МАРИЯ ЛЕОНИДОВНА – кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой финансового права, Чувашский государственный университет, Россия, Чебоксары (maryaleon@yandex.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9821-2404>).

Maria L. TOLSTOVA

**LEGAL REGULATION OF THE AIR CARRIAGE CONTRACT:
CURRENT ASPECTS**

Key words: *air carriage contract, carrier's liability, flight delay, Air Code, the Montreal Convention, development of air legislation.*

The article examines international and national legislation regulating air transportation, in particular, international acts (the Montreal, the Warsaw Conventions, etc.), federal legislation (Air. Civil codes, etc.), and subordinate legislation (Federal Aviation Regulations and local acts of air carriers). One of the latest significant changes in the air transport area is related to the accession of the Russian Federation to the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, adopted in Montreal.

The relevance of the topic is beyond doubt, because in modern conditions, it is important for each individual and collectives to be mobile, and air transport is capable of providing the fastest and most comfortable delivery from one point to another in a short period of time.

Much attention is paid to the analysis of the carrier's liability, because at the moment the carrier bears only fault-based liability for the flight delay and other damage caused, and is discharged from the liability only in case of force majeure circumstances, as confirmed by numerous examples of judicial practice. The author draws a conclusion about the increase in the amount of liability for the delay in delivery of goods, passengers and luggage.

References

1. Anisimov A.P., Kozlova M.Yu., Ryzhenkov A.Ya., Charkin S.A. *Grazhdanskoe pravo Rossii. Osobennaya chast': v 2 t.* [Civil law of Russia. Special part: in 2 vols]. Moscow, Yurait Publ., 2022, 604 p.
2. Bestugin A.R., Sannikov V.A., Filin A.D. *Osnovy organizatsii vozdušnogo dvizheniya* [Fundamentals of air traffic management]. Moscow, Yurait Publ., 2019, 521 p.
3. Markevich N.V. *Dogovory v sfere vozdušnykh perezovok: ponyatie i osnovnye cherty* [Air transport contracts: concept and main features]. *Biznes, menedzhment, parvo*, 2020, no. 1(45), pp. 69–76.
4. Mel'nikov V.S., Mel'nikova Yu.V. *Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' perezovchika po dogovoru vozdušnoi perezovki* [Civil liability of the carrier under the contract of air carriage]. *Obrazovanie i parvo*, 2021, no. 2, pp. 133–138.
5. Molchanov V.V. *Grazhdansko-pravovoe regulirovanie vozdušnykh perezovok: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk* [Civil law regulation of air transportation. Abstract of Cand. Diss.]. Moscow, 2015, 32 p.
6. Timofeeva V.V. *Problemy otvetstvennosti aviaperezovchika za neispolnenie ili nenadlezhashchee ispolnenie dogovora vozdušnoi perezovki passazhira* [Problems of the air carrier's liability for non-fulfillment or improper fulfillment of the passenger air carriage contract]. *Voprosy rossiiskoi yustitsii*, 2021, no. 14, pp. 341–354.

MARIA L. TOLSTOVA – Candidate of Economics Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Financial Law, Chuvash State University, Russia, Cheboksary (maryaleon@yandex.ru; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9821-2404>).

Формат цитирования: *Толстова М.Л. Правовое регулирование договора воздушной перевозки: актуальные аспекты [Электронный ресурс]// Oeconomia et Jus. – 2022. – № 2. – С. 89–97. – URL: <http://oecomia-et-jus.ru/single/2022/2/11>. DOI: 10.47026/2499-9636-2022-2-89-97.*