

На правах рукописи

Маркевич Наталья Васильевна

ДОГОВОРЫ ОКАЗАНИЯ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ

5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки
(юридические науки)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Екатеринбург – 2026

Работа выполнена на кафедре гражданского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева».

Научный руководитель:

Гонгало Бронислав Мичиславович

доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой гражданского права
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
юридический университет имени
В.Ф. Яковлева»

Официальные оппоненты:

Ананьева Анна Анатольевна

доктор юридических наук, доцент, заведующая
кафедрой гражданского права ФГБОУ ВО
«Российский государственный университет
правосудия имени В.М. Лебедева»

Морозов Сергей Юрьевич

доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой гражданского и
предпринимательского права ФГБОУ ВО
«Ульяновский государственный университет»

Ведущая организация:

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего
образования «Московский государственный
юридический университет имени
О.Е. Кутафина (МГЮА)»

Защита диссертации состоится 2 июля 2026 г. в 15 часов 00 минут на заседании диссертационного совета 24.2.426.02, созданного на базе Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева» по адресу: 620137, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, д. 21, зал заседаний Ученого совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева» <http://www.usla.ru>.

Автореферат разослан «__» _____ 202_ г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор юридических наук,
профессор

С.Ю. Головина

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. В настоящее время государством реализуется последовательный курс на построение инновационной экономики, обеспечение своего технологического суверенитета и повышение качества жизни граждан. Приоритетным направлением также выступает эволюция авиационных технологий, включая беспилотные, и, как следствие, совершенствование их правового регулирования. Ключевое значение при этом имеет синхронизация темпов внедрения технологических инноваций с адаптацией соответствующих правовых институтов, что позволит нормативно урегулировать новые возможности применения авиации, в том числе использования беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) и беспилотных авиационных систем (БАС).

Необходимость анализа взаимодействия публичного и частного правового регулирования в сфере авиации, в том числе с целью развития гражданско-правового использования БПЛА и БАС, стимулирования добывающих и обрабатывающих отраслей посредством совершенствования частноправового регулирования авиационных и беспилотных технологий отвечает направлениям 7.3.1.4, 7.3.1.8, 7.3.2.1 Перечня приоритетных направлений фундаментальных и поисковых научных исследований на 2021 – 2030 гг.

Стоит отметить, что на протяжении длительного времени сфера авиации оставалась предметом публичного (административного) и международного права, в то время как частноправовой инструментарий располагался разве что на подступах к ней и выполнял вспомогательную роль. Однако такая ситуация не могла не измениться под воздействием стремительного расширения полетов авиации, что обусловило не только «нарастание» в этой сфере частноправовой составляющей, но и качественный новый шаг к обособлению ее цивилистического измерения. Причем обозначенная тенденция сегодня лишь набирает обороты, черпая стимулы развития в технологи-

ческих достижениях, что выражается как в появлении новых способов применения авиации, так и во все более активном использовании БПЛА и БАС.

Закономерным следствием развития частноправовых отношений в сфере авиации стала динамика их нормативной регуляции (причем как на национальном, так и на международном уровне). Так, только за 2024–2025 гг. в Воздушном кодексе Российской Федерации появились важные новеллы – нормы о договоре аренды воздушного судна с экипажем, о контрольных полетах (облетах) воздушных судов, о типовых условиях контрактов на выполнение авиационных работ в целях оказания медицинской помощи и т. д. И это отнюдь не случайно.

Актуальность темы диссертационного исследования проявляется в следующих аспектах.

Технологический аспект. Технологическое лидерство государства в сфере авиации определяется эволюцией авиационных технологий, а также уровнем их нормативно-методического обеспечения. Интенсивное развитие новых технологий, масштабная цифровизация и повсеместное внедрение роботизированных систем влекут структурные и функциональные преобразования в данной отрасли. В условиях глобальной технологической конкуренции указанные процессы обуславливают появление новых видов авиационной техники, включая БПЛА и БАС различного назначения, трансформацию сценариев применения авиации вследствие расширения их гражданско-правового использования, формирование дополнительных возможностей для повышения эффективности авиационных перевозок и различных видов полетов, снижение эксплуатационных затрат. В стратегической перспективе данные изменения способствуют социально-экономическому развитию государства и укреплению национальной безопасности Российской Федерации.

Изложенное обуславливает необходимость научного осмысления обозначенных процессов и взаимосвязи технологических инноваций в сфере авиации с гражданско-правовыми институтами.

Социально-экономический аспект. В отличие от наземных и водных видов транспорта, воздушный транспорт в силу своих особенностей единственный может «выполнять свое предназначение в небе» – использование воздушной среды для передвижения, что повлекло необходимость специальной регламентации его деятельности.

В экономическом измерении специфика воздушного транспорта проявляется в структуре его стоимости. Например, на территории европейского пространства и стран американских континентов благодаря высокому уровню конкуренции и развитой маршрутной сети воздушный транспорт с точки зрения временных издержек нередко оказывается гораздо дешевле и менее затратным, чем наземные виды транспорта. Для России, однако, ситуация складывается иначе: несмотря на огромные расстояния и труднодоступность отдельных регионов, что объективно делает услуги авиации востребованными, их высокая стоимость создает проблему доступности для населения.

Обеспечение авиационной связанности регионов Российской Федерации и мобильности населения, а также обеспечение технологического суверенитета в авиационной отрасли Российской Федерации утверждены в качестве основных целей Комплексной программы развития авиационной отрасли Российской Федерации до 2030 года. Кроме того, в соответствии со Стратегией развития беспилотной авиации Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2035 года целевым ориентиром выступает создание конкурентоспособной отрасли в секторах разработки, производства и эксплуатации БАС и опционально пилотируемых систем, выполнения авиационных работ и воздушных перевозок, оказания услуг, обеспечения потребителей геопространственной информацией и аналитическими сервисами.

Конституционный Суд РФ не раз подчеркивал, что воздушный транспорт «имеет свои особенности, обуславливающие его повышенную значимость для общества и государства: как наиболее скоростной, а иногда и единственный вид транспорта, связывающий отдаленные и труднодоступные регионы страны с остальной ее территорией, а в случае необходимости –

с территориями, расположенными за ее пределами, он предназначен, в том числе удовлетворять потребности в перевозках, возникающие в рамках осуществления деятельности, связанной с обеспечением обороны страны и безопасности государства, защитой жизни и здоровья граждан России, т. е. в публичных интересах. Доступность транспортных услуг относится к числу важнейших факторов, определяющих качество жизни населения и уровень развития экономики, что обусловило направленность правового регулирования воздушного пространства Российской Федерации и деятельности в области авиации на обеспечение потребностей граждан и экономики в воздушных перевозках, для осуществления которых используется гражданская авиация (преамбула, пункт 1 статьи 21 ВК РФ)»¹.

Основной функцией, определяющей содержание деятельности воздушного транспорта, является перевозка, но не менее важная его функция – применение авиации в различных сферах. В частности, это устоявшиеся виды полетов – авиационные работы, воздушные съемки, авиационная охрана лесов, воздушное патрулирование, оказание срочной медицинской помощи, строительно-монтажные и погрузочно-разгрузочные работы. Перспективны использование авиации в качестве аэротакси, в развлекательных, культурных, спортивных и рекламных целях, применение БПЛА и БАС для оказания различных услуг и т. д. Техническое развитие авиации обуславливает появление новых областей ее применения и новых правовых режимов и, как следствие, необходимость их системной интеграции в законодательстве и доктрине.

Нормативный аспект. Не будет преувеличением отметить, что далеко не последняя заслуга в успехах авиационной отрасли обусловлена развитым гражданско-правовым регулированием пронизывающих эту сферу отношений, в том числе на международном уровне. Ведь именно частноправовые

¹ См.: п. 3 Постановления Конституционного Суда РФ от 20.12.2011 № 29-П. См. также: п. 3 Постановления Конституционного Суда РФ от 16.07.2018 № 32-П, п. 2.1 Определения Конституционного Суда РФ от 16.05.2023 № 1032-О.

отношения выступают необходимым базисом, опосредующим саму суть использования воздушного пространства¹.

В настоящее время ни в общегражданском, ни в специальном воздушном законодательстве не наблюдается единого понимания законодателем правовой природы отношений по совершению полетов авиации и возникающих из них обязательств. Это приводит к фрагментарному и противоречивому регулированию одних и тех же отношений, тормозит их развитие. Например, довольно подробную регламентацию в воздушном законодательстве получили лишь воздушные перевозки, в то время как иные виды полетов либо урегулированы по-разному, либо не урегулированы вовсе, как, например, полеты БПЛА и БАС. Такое положение дел является шагом назад по сравнению с правовым опытом советского периода, когда законодатель закреплял гораздо больше вариантов регуляции исследуемых отношений.

Следует также признать, что работа Министерства транспорта России по разработке положений о различных видах полетов явно недостаточна ввиду своей односторонности именно на административно-правовую, но не частноправовую специфику. При этом многие наболевшие вопросы остаются нерешенными (неполный перечень видов полетов, отсутствие частноправового регулирования деятельности БПЛА и БАС, запрет овербукинга и т. д.).

Доктринальный аспект. В отечественной доктрине гражданского права договорные отношения в сфере авиации исследовались, как правило, в контексте воздушных перевозок и их правового регулирования на внутреннем и международном уровне, а также воздушного чартера. Единственное системное фундаментальное исследование данных отношений «Договоры авиационного обслуживания» В.А. Плетнева относится к праву советского периода. Однако в современных цивилистических исследованиях вопросы правового

¹ В связи с этим нельзя не вспомнить вводную статью В.Н. Буробина к работе И.А. Покровского «Основные проблемы гражданского права»: «При посещении юридического факультета старейшего в мире Болонского университета в Италии, рядом с которым находились гаражи компании "Мазерати", я спросил у ректора: «Как удается создавать такие совершенные машины»? Он ответил: «Прежде чем смогла появиться фирма "Мазерати", юрист Ирнерий в XI веке воссоздал в Европе римское гражданское право» (Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. 8-е изд. М., 2020. С. 3).

регулирования авиационных отношений практически не поднимались, в том числе в части гражданско-правового использования БПЛА и БАС. При этом действующее правовое регулирование не содержит универсальных критериев, позволяющих структурировать правоотношения в сфере авиации, в связи с чем видится необходимой разработка целостной, понятной и системной концепции договоров, предметом которых является совершение полетов авиации.

Правоприменительный аспект. Несмотря на существенную эмпирическую базу исследования обязательств в сфере авиации, в настоящее время в правоприменительной практике отсутствует единообразие при их квалификации. Причем судебная практика в основном исходит из норм, избранных сторонами в конкретном договоре, а вопрос правильности квалификации полетов зачастую не ставится, что обуславливает необходимость системного исследования договоров в сфере авиации.

Объект исследования – общественные отношения, возникающие по поводу совершения полетов авиации (оказания авиационных услуг).

Предмет исследования – комплекс правовых норм, регулирующих отношения, связанные с оказанием авиационных услуг; доктринальные концепции и подходы к изучаемой проблематике; правоприменительная практика, касающаяся квалификации и содержания договоров оказания авиационных услуг; практика договорной работы в данной области.

Цель настоящего исследования – разработка целостной, развернутой, научно обоснованной концепции договоров оказания авиационных услуг, включая назначение, правовую природу и особенности данной юридической конструкции.

Для достижения обозначенной цели были поставлены следующие **задачи:**

- 1) проследить развитие научных взглядов на сущность правоотношений, возникающих в деятельности авиации, систематизировать правоотношения в сфере авиации;

- 2) выявить особенности применяющейся в сфере авиации терминологии общегражданского и специального воздушного законодательства;
- 3) установить соотношение и специфику различных видов авиации;
- 4) определить правовую природу обязательств по оказанию авиационных услуг, выявить их общие признаки, определить место в системе гражданско-правовых обязательств, соотнести с иными видами обязательств;
- 5) выявить правовую природу, предмет, особенности договора оказания авиационных услуг, сформулировать его определение;
- 6) определить и раскрыть общие признаки договоров оказания авиационных услуг;
- 7) раскрыть специфику организационно-предпосылочного элемента в договорах оказания авиационных услуг;
- 8) установить особенности субъектного состава договоров оказания авиационных услуг;
- 9) провести классификацию договоров оказания авиационных услуг по группам и видам, обозначить их сходство и отличия;
- 10) установить и раскрыть виды договоров оказания авиационных услуг, дать им определения, выявить их специфику, выработать предложения по совершенствованию соответствующего российского законодательства;
- 11) выявить особенности договоров оказания авиационных услуг, предметом которых являются полеты беспилотных летательных аппаратов.

Степень научной разработанности темы исследования. Вопросы, касающиеся понятия услуг и их видов, достаточно часто становились предметом исследований в науке гражданского права. Существуют монографические работы, в которых подробно исследуются услуги как цивилистическая категория, а также отдельные разновидности услуг, в том числе в сфере транспорта.

Проблемы правового регулирования договорных отношений на транспорте в разное время изучали Т.Е. Абова, М.К. Александров-Дольник, В.К. Андреев, М.А. Бажина, В.Г. Баукин, В.С. Белых, Ю.Н. Боярская,

М.А. Бутакова, В.А. Вайпан, Е.В. Вавилин, Е.М. Ворожейкин, В.А. Егиазаров, А.Г. Калпин, А.Д. Кейлин, Ф.М. Лучанский, Д.А. Медведев, А.Л. Маковский, Г.А. Микрюкова, Г.Д. Отнюкова, Е.О. Паулова, А.Н. Романович, О.Н. Садиков, В.Т. Смирнов, В.В. Тощенко, Н.Н. Тютрина, Я.Ф. Фархтдинов, Д.С. Федотова, Б.Л. Хаскельберг, А.И. Хаснутдинов, С.П. Хмелев, М.Е. Ходунов, Б.Б. Черепяхин, Х.И. Шварц, К.К. Яичков и др.

Среди современных работ по данной тематике можно отметить докторские диссертации С.Ю. Морозова «Система транспортных организационных договоров» (М., 2011) и А.А. Ананьевой (Старцевой) «Договорное регулирование оказания услуг по управлению перевозками» (М., 2020; кандидатская диссертация «Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру» защищена ею в 2009 г.).

Вопросам правового регулирования воздушных перевозок посвящены труды М.А. Аллахвердова, В.Д. Бордунова, В.В. Витрянского, В.А. Выгодянского, В.Э. Грабаря, В.Н. Гречухи, В.С. Грязнова, Б.П. Елисеева, Е.А. Ефремова, О.В. Кириченко, Л.П. Кириченко, Н.В. Круглик, М.Г. Масевич, В.В. Машина, П.У. Молина, В.В. Молчанова, В.В. Мосашвили, И.С. Перетерского, Г.П. Савичева, М.А. Тарасова, С.В. Трофимова и др.

Правовой режим воздушных перевозок обстоятельно изучен Н.Н. Остроумовым в докторской диссертации «Проблемы унификации и совершенствования правового режима международных воздушных перевозок» (М., 2013).

Исследованию договора фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) посвящены кандидатские диссертации Н.Н. Остроумова «Правовое регулирование фрахтования воздушных судов» (М., 1980), Л.И. Адиятулиной «Воздушная чартерная перевозка пассажира и багажа: гражданско-правовое исследование» (Казань, 2021).

Вопросы гражданско-правовой ответственности воздушного перевозчика изучали М.Ф. Баглариду, М.В. Демченко, Т.С. Козлова, М.Н. Махибо-

рода, П.В. Ремишевский, А.А. Щурова и другие ученые. Отдельные аспекты договора буксировки воздушных судов исследовал Е.М. Данилин.

Однако договоры, предметом которых являются полеты гражданской авиации, в доктринальных исследованиях практически не анализировались. Среди работ по данной теме выделяется диссертационное исследование В.А. Плетнева «Договоры авиационного обслуживания» (Свердловск, 1978), в котором формулируется концепция самостоятельных договоров по авиационному обслуживанию, не связанных с воздушными перевозками. Но позднее такие обязательства в цивилистической науке отдельно не изучались.

Вопросы квалификации договора на выполнение авиационных работ затрагивались в трудах О.И. Аксаментова, М.И. Брагинского, В.В. Витрянского, М.М. Волкова, В.А. Егиязарова, Б.П. Елисеева, Д.С. Левенсона, В.В. Молчанова, Н.Н. Остроумова и др.

Изучению правовой природы договора на выполнение авиационно-химических работ посвящена диссертация В.Д. Безрука «Договорные отношения гражданской авиации по производству авиахимических работ в сельском хозяйстве СССР» (Алма-Ата, 1967), а вопросы его квалификации затрагивались в трудах Л.И. Визенфельда, Е.С. Вяткиной, Г.С. Гуревича, М.И. Козыря, С.М. Лурье, А.Г. Первушина, В.К. Попова, З.А. Федотовской. Договор на выполнение аэрофотосъемочных работ исследовала Н.А. Безрук.

С развитием технического прогресса и появлением новых технологий в сфере транспорта стали проводиться исследования, посвященные отдельным вопросам правового регулирования использования беспилотных и автономных транспортных средств. В частности, это работы В.В. Ключева «Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов» (М., 2024), А.О. Ананенко «Административно-правовое регулирование применения беспилотных транспортных средств» (М., 2025).

Вместе с тем в названных и других работах рассматриваются либо обязательства по оказанию услуг в целом и их разновидности, либо частные во-

просы в сфере транспорта, специального воздушного законодательства, воздушных перевозок. Но комплексного исследования обязательств по оказанию авиационных услуг, их правовой природы и места в системе гражданского права не проводилось. Кроме того, до сих пор практически не изучены вопросы гражданско-правового регулирования БПЛА.

Методологическая основа исследования. В работе применялись как общенаучные, так и специальные методы исследования.

Общенаучные методы: анализ – для осмысления существующих подходов к пониманию услуг и смежных понятий; синтез – для обоснования авторского определения авиационных услуг; дедукция – для перехода от изучения признаков общих категорий к выделению критериев классификации более узких понятий; индукция – для формулирования общих выводов о правовой природе и признаках договоров на основе анализа конкретных обязательств; сравнение – для разграничения понятий «услуга», «работа» и «обслуживание»; обобщение – для систематизации доктринальных подходов и классификаций в области транспортных и авиационных договоров; системный метод – для выявления отличительных признаков услуг и их «авиационной» разновидности, классификации договоров в рамках единой системы и определения места авиационных услуг в системе гражданско-правовых обязательств; формально-логический метод – для решения поднимаемых в работе проблем с точки зрения гражданского права, формулирования определений и понятий по теме исследования.

Специальные методы: сравнительно-правовой метод – при оценке эффективности подхода российского права к регулированию авиационных услуг и БПЛА в сравнении с правом зарубежных стран и международными конвенциями, осмыслении целей законодательного регулирования авиационных услуг; специально-юридический метод – при юридическом толковании основных понятий науки гражданского права, анализе авиационных услуг и договоров как правовых явлений, выявлении пробелов и недостатков общегражданского и специального воздушного законодательства; системный ана-

лиз судебной практики – для суммирования правовых подходов к решению отдельных вопросов; метод правового моделирования – при представлении идеальных конструкций договоров оказания авиационных услуг для определения их основных черт, достоинств и недостатков.

Теоретическая основа исследования. Безусловно, данная работа не могла быть проведена без обращения к трудам классической теории обязательственного права. В частности, как базовые анализировались труды таких советских и российских правоведов, как М.М. Агарков, С.С. Алексеев, В.А. Белов, Т.В. Богачева, М.И. Брагинский, С.Н. Братусь, А.Г. Быков, А.В. Венедиктов, Б.М. Гонгало, В.В. Ершов, О.С. Иоффе, В.А. Кабатов, А.Г. Карапетов, О.А. Красавчиков, В.В. Кулаков, Д.И. Мейер, И.А. Покровский, Б.И. Пугинский, Ю.В. Романец, А.П. Сергеев, С.А. Степанов, М.К. Сулейменов, Е.А. Суханов, В.С. Толстой, Ю.К. Толстой, С.Ю. Филиппова, С.А. Хохлов, Л.В. Щенникова, В.Ф. Яковлев и др.

В ходе исследования изучались проблемные вопросы обязательств по возмездному оказанию услуг в трудах таких ученых, как Н.А. Баринов, Е.Е. Богданова, А.Ю. Кабалкин, Ю.Х. Калмыков, О.А. Красавчиков, М.В. Кротов, А.Я. Куник, А.В. Мирошник, М.Г. Назарова, Е.А. Пучков, Л.В. Санникова, Л.Б. Ситдикова, Д.И. Степанов, Е.Г. Шаблова, А.Е. Шерстобитов, Е.Д. Шешенин и др.

Нормативная основа исследования – Конституция Российской Федерации, Гражданский кодекс Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, федеральные законы, постановления Правительства Российской Федерации, федеральные авиационные правила, подзаконные акты Министерства транспорта Российской Федерации, Росавиации и других ведомств, иные нормативные правовые акты, регулирующие отношения, связанные с совершением полетов авиации, акты советского периода, международные договоры и конвенции по вопросам регулирования воздушных передвижений, двусторонние и многосторонние договоры по вопросам воздушных перевозок и авиационных работ, документы международных организа-

ций, в частности акты, принимаемые Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Межгосударственным авиационным комитетом (МАК). Учитывались результаты обобщения судебной практики арбитражных судов и судов общей юрисдикции, положения Концепции развития гражданского законодательства Российской Федерации, законопроекты о внесении изменений в общегражданское и специальное воздушное законодательство, нормативные акты Европейского союза и зарубежных стран.

Эмпирическая база исследования – практика применения положений международно-правовых актов, российского и иностранного законодательства о воздушных перевозках и оказании авиационных услуг, материалы судебной практики.

Научная новизна исследования заключается в том, что в работе обоснована и раскрыта целостная концепция договоров оказания авиационных услуг как специальной разновидности договоров. Базовыми положениями концепции являются: 1) отнесение отношений по совершению полетов авиации (оказанию авиационных услуг) к сфере частноправового регулирования; 2) признание договоров оказания авиационных услуг самостоятельным видом гражданско-правовых договоров, входящих в группу договоров оказания услуг; 3) признание договоров оказания авиационных услуг родовым понятием и генеральной моделью опосредования правоотношений по совершению полетов авиации, которые объединяют все договоры, предметом которых являются полеты авиации, вне зависимости от их целей и содержания; 4) системная регламентация отношений по оказанию авиационных услуг в общегражданском и специальном воздушном законодательстве, унификация применимой терминологии общегражданского и специального воздушного законодательства; 5) взаимосвязь разнообразных институтов, инструментов и категорий общегражданского и специального воздушного законодательства (понятия авиации, воздушного судна, летательных аппаратов, эксплуатанта, воздушного пространства и т. д.).

Разработаны научные основы гражданско-правовых обязательств, предметом которых является совершение полетов авиации. Предлагаются решения теоретических и практических вопросов, возникающих при определении правовой природы обязательств по оказанию авиационных услуг, их места в системе гражданско-правовых обязательств, проблем, возникающих по их поводу. Раскрываются система договоров оказания авиационных услуг и характеристика их конкретных разновидностей, особенности их применения, в том числе договоры по использованию беспилотных летательных аппаратов как разновидность данных договоров.

На защиту выносятся следующие **основные положения**:

1. Выделены и систематизированы правоотношения в сфере авиации в зависимости от функционального назначения услуг авиации: 1) правоотношения по совершению полетов авиации (авиационные услуги); 2) правоотношения по обслуживанию авиации (авиационное обслуживание); 3) организационные правоотношения в сфере авиации.

Каждая из указанных подсистем правоотношений не только характеризует конкретную сферу деятельности авиации, но и задаёт особенности ее частноправового регулирования, проявляющиеся в требованиях к конкретным обязательствам и договорам.

2. Обоснована целесообразность унификации терминологии общегражданского и специального воздушного законодательства для обеспечения единого подхода к правовому регулированию отношений в сфере авиации.

Для характеристики объекта гражданских прав предлагается использовать в качестве общего понятие «воздушное судно», а понятие «авиация» – в качестве комплексного понятия, означающего как воздушные суда, так и иную связанную с ними инфраструктуру, средства и объекты. Для обозначения субъекта договора предложено использовать единое понятие «эксплуатант», означающее владельца воздушного судна, имеющего разрешение на использование воздушного пространства (сертификат эксплуатанта).

3. С целью обеспечения принципа равенства участников гражданских правоотношений в сфере авиации обоснована необходимость введения ограничений на использование государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях, поскольку оказание авиационных услуг и воздушные перевозки по существу относятся к исключительным целям деятельности гражданской авиации.

Соответственно для выполнения полетов в коммерческих целях суда государственной и экспериментальной авиации должны быть внесены в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации, а субъекты государственной и экспериментальной авиации – обладать сертификатом эксплуатанта на выполнение коммерческих полетов.

4. Доказано, что обязательства по оказанию авиационных услуг являются самостоятельной разновидностью обязательств по возмездному оказанию услуг, а не обязательствами из договора подряда. Достижение при этом определенного результата, имеющего материальное или нематериальное выражение, или сочетание работ и услуг не являются сущностными признаками исследуемых обязательств как обязательств по оказанию услуг. Основное значение в данных обязательствах имеют процесс и полезный эффект осуществления полета воздушного судна для удовлетворения потребностей субъектов гражданского права – заказчиков услуг, а наличие результата является вспомогательным и сопутствует процессу совершения полета. При этом наличие (отсутствие) результата может являться критерием для определения качества оказанной услуги.

5. Научно обосновано и сформулировано понятие *договора оказания авиационных услуг*: это соглашение сторон, по которому одна сторона (исполнитель, услугодатель, эксплуатант) обязуется по заданию другой стороны (заказчика, услугополучателя) совершить полет воздушного судна для выполнения определенной задачи в интересах заказчика, а другая сторона обязуется принять и оплатить услуги исполнителя (совершение полета).

С указанной позиции договор оказания авиационных услуг выступает генеральной моделью опосредования правоотношений по совершению полетов авиации.

6. Выявлены и обоснованы общие признаки (критерии) договоров оказания авиационных услуг, позволяющие рассматривать их в рамках единой системной общности: 1) субъектный состав (эксплуатант и заказчик); 2) средство исполнения обязательства (воздушные суда и летательные аппараты); 3) сфера использования (воздушное пространство); 4) универсальность договоров; 5) наличие в составе договора организационно-предпосылочного элемента; 6) форма договора; 7) наличие специального правового регулирования; 8) предмет договора (использование воздушных судов для совершения полетов).

7. Доказано, что все договоры оказания авиационных услуг содержат в себе схожий с конструкцией рамочного договора организационно-предпосылочный элемент, который выражается в необходимости предварительного согласования эксплуатантом и заказчиком существенных условий договора до совершения полета. При этом обязательства эксплуатанта (исполнителя) по договору в виде совершения полета конкретизируются в момент подачи заказчиком соответствующей заявки, т. е. такие договоры в своем содержании имеют элемент организационного правоотношения.

8. Аргументирована целесообразность расширения перечня субъектов договоров оказания авиационных услуг, которыми могут выступать не только юридические лица и индивидуальные предприниматели, но и физические лица, в том числе самозанятые граждане, в особенности при использовании беспилотных летательных аппаратов.

При этом обосновываются несостоятельность и противоречивость используемого в воздушном законодательстве понятия «авиационное предприятие», которое может быть заменено на понятие «эксплуатант». Эксплуатанты являются специальными субъектами договоров оказания авиационных услуг и характеризуются двойственным правовым статусом: с одной сторо-

ны, они выступают исполнителями данных договоров, а с другой – являются владельцами воздушных судов и обладают правом на использование воздушного пространства (сертификатом эксплуатанта).

9. Проведена классификация договоров оказания авиационных услуг по их предмету и направленности (каузе), а именно: 1) договоры воздушной перевозки (пассажиров, багажа, грузов, почты); 2) договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер); 3) договоры по специальному применению авиации; 4) договоры по использованию беспилотных летательных аппаратов.

Показано, что договоры по специальному применению авиации объединяют как нормативно установленные, так и непоименованные формы, которые пока не получили собственного правового регулирования (обзорные, демонстрационные, акробатические, спортивные, рекламные полеты и т. д.).

Договоры по использованию беспилотных летательных аппаратов обладают широкой направленностью и представляют собой самостоятельную разновидность договоров оказания авиационных услуг, так как их квалифицирующим признаком является обязательное использование беспилотных летательных аппаратов или беспилотных авиационных систем.

10. Обоснована необходимость разграничения договора аренды воздушного судна и договора фрахтования воздушного судна с учетом их предмета и каузы. То есть по общему правилу договор аренды воздушного судна направлен на предоставление воздушного судна в целом, а воздушный чартер – на предоставление его вместимости.

Подход законодателя к решению этого вопроса видится недостаточным и не способен устранить проблему разграничения данных договоров, поскольку их предметом может быть воздушное судно в целом. Положения о договоре аренды воздушного судна по существу представляют собой воздушный чартер с той лишь разницей, что информация о предоставляемом по договору аренды воздушном судне не включается в сертификат эксплуатанта арендатора, а информация о регистрации договора аренды воздушного судна

вносится в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними.

11. Аргументировано, что для опосредования гражданско-правового режима беспилотных летательных аппаратов подходящей договорной конструкцией является договор оказания авиационных услуг, так как данная правовая форма наиболее полно соответствует существу использования беспилотных летательных аппаратов.

Исполнение обязательств по данным договорам осуществляется с помощью полётов беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) или беспилотных авиационных систем (БАС). Предмет и содержание договоров об использовании беспилотных летательных аппаратов отличаются высокой степенью универсальности, что обусловлено двумя ключевыми факторами: 1) широким спектром применения беспилотных летательных аппаратов – для решения разнообразных задач практически в любых сферах деятельности; 2) способностью одного беспилотного летательного аппарата выполнять несколько различных функций одновременно.

Субъектом (исполнителем) договоров по использованию беспилотных летательных аппаратов выступает оператор или внешний пилот беспилотного летательного аппарата. Между тем в связи со смешением указанных понятий в национальном воздушном законодательстве предлагается уточнить, что оператором следует считать физическое или юридическое лицо, являющееся собственником или иным законным владельцем беспилотного летательного аппарата, а внешним пилотом – физическое лицо, непосредственно осуществляющее управление беспилотным летательным аппаратом.

Данные субъекты могут как совпадать в одном лице, так и не совпадать, поскольку оператор не всегда является внешним пилотом, равно как и внешний пилот может не быть оператором. При этом в действующем законодательстве и в правоприменительной практике понятие оператора беспилотного летательного аппарата фактически приравнивается к понятию эксплуатанта воздушного судна.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретические положения и выводы по осмыслению обязательств по оказанию авиационных услуг вносят значительный вклад в формирование научных взглядов о гражданско-правовом регулировании сферы авиации в целом.

Проведенное исследование позволило разработать целостную концепцию договоров оказания авиационных услуг: обосновано наличие их системы, определены их социальная и правовая природа, специфика, выявлены общие признаки, основания классификации, сформулировано общее понятие, выделены виды этих договоров, в том числе их отдельная разновидность – договоры по использованию беспилотных летательных аппаратов. Показана необходимость интеграции новых авиационных технологий в орбиту регулирования частного права. Полученные в ходе работы научные выводы могут быть использованы при совершенствовании теоретических и методологических основ договорных отношений в сфере авиации. Наряду с этим предложен ряд сопутствующих научно-практических рекомендаций по совершенствованию законодательства и правоприменительной практики.

Основные положения и результаты исследования могут быть использованы в процессе толкования и совершенствования российского законодательства, при подготовке научной и учебно-методической литературы, преподавании дисциплин гражданско-правового цикла и специальных учебных курсов, в частности, «Гражданское право», «Предпринимательское право», «Транспортное право», в ходе правоприменительной деятельности судов, органов публичной власти, субъектов гражданского права.

Достоверность результатов исследования подтверждается проведённым анализом нормативно-правовых источников, изучением монографических трудов отечественных и зарубежных учёных, материалов практики высших судебных инстанций, арбитражных судов и судов общей юрисдикции Российской Федерации.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения диссертации были рассмотрены и получили одобрение на заседании

кафедры гражданского права Уральского государственного юридического университета имени В.Ф. Яковлева. Ключевые выводы и научные результаты, сформулированные в работе, нашли отражение в пяти статьях, опубликованных в рецензируемых научных журналах, входящих в перечень Высшей аттестационной комиссии (ВАК) Российской Федерации, а также в двух статьях, опубликованных в иных изданиях.

Структура исследования обусловлена его предметом, целями и задачами. Работа состоит из введения, двух глав, объединяющих десять параграфов, заключения, списка использованных источников.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность и показана степень научной разработанности темы исследования, определены его объект и предмет, цели и задачи, методологическая, теоретическая, нормативная и эмпирическая основы, раскрывается научная новизна, сформулированы основные положения, выносимые на защиту, обоснована теоретическая и практическая значимость исследования, приводятся сведения о степени достоверности его результатов, их апробации, структуре работы.

Первая глава **«Понятие и правовая природа договоров оказания авиационных услуг: цивилистический аспект»** состоит из пяти параграфов.

В первом параграфе **«Система гражданско-правовых отношений в сфере использования воздушного пространства и авиации»** очерчиваются границы исследования, дается краткая историческая ретроспектива доктринальных подходов к изучению правоотношений в сфере использования воздушного пространства и авиации, рассматриваются виды и система частных правовых отношений в данной сфере.

Анализируется применяемая в этой области терминология общегражданского и специального воздушного законодательства. Для характеристики объекта гражданских прав предложено использовать в качестве общего понятие «воздушное судно», а понятие «авиация» – в качестве комплексного понятия, означающего как воздушные суда, так и иную связанную с ними инфраструктуру, средства и объекты.

Делается вывод, что хотя правоотношения в сфере авиации являются лишь частью более широкого комплекса отношений по использованию воздушного пространства, они занимают в нём ключевое положение и характеризуются использованием воздушной среды для целей передвижения. Центральным элементом, структурирующим авиационные правоотношения, выступает их объект – летательный аппарат (пилотируемое или беспилотное

воздушное судно), применяемый для совершения полётов в целях удовлетворения различных потребностей субъектов. Правоотношения в сфере авиации являются самостоятельным видом общественных отношений, связанных с совершением полетов и деятельностью авиации, но при этом имеющих собственное гражданско-правовое измерение.

Исследуются мнения ученых о видах правоотношений в сфере авиации и выделяются отличительные признаки последних. Установлено, что гражданские правоотношения в сфере авиации подразделяются на три вида:

- 1) правоотношения по совершению полетов авиации (авиационные услуги);
- 2) правоотношения по обслуживанию авиации (авиационное обслуживание);
- 3) организационные правоотношения в сфере авиации.

Основное внимание уделяется рассмотрению правоотношений по совершению полетов авиации (оказанию авиационных услуг), которые предполагают обязательное выполнение полета воздушных судов и связаны с их непосредственным применением в различных целях. К ним относятся отношения по осуществлению воздушных перевозок и совершению иных полетов для удовлетворения потребностей граждан, организаций и государства.

На основании проведенного анализа сделан вывод, что правоотношения в сфере авиации являются самостоятельным видом общественных отношений, так как они отвечают общим признакам обязательств, возникающих по поводу данных отношений, и одновременно – общим признакам обязательств по оказанию авиационных услуг.

Кроме того, рассмотрены возможности использования государственной авиации для гражданско-правовых целей. Аргументируется необходимость введения ограничений на коммерческое применение государственной и экспериментальной авиации, что позволит обеспечить реализацию принципа равенства субъектов гражданских правоотношений и субъектов разных видов авиации, а также исключить недобросовестную конкуренцию и гарантировать единство толкования и применения норм права.

Во втором параграфе **«Правовые формы регулирования отношений, направленных на совершение полетов авиации»** проведено сравнительно-правовое исследование российского и зарубежного законодательства, показавшее, что и в том и другом нет единства при квалификации правоотношений по совершению полетов авиации.

По общему правилу, выделяется отдельная форма договора воздушной перевозки, а иные обязательства, не связанные с воздушными перевозками, в разных странах квалифицируются по-разному. При этом правовой режим конкретного договора может соответствовать режиму как договора подряда, так и договора оказания услуг или даже являться смешанным. В сфере авиации действует специальное правовое регулирование не только на международном и национальном уровне, но и на уровне международных и корпоративных проформ и стандартов, которые в основном касаются лишь воздушных перевозок. В России, помимо прочего, специфика регулирования полетов авиации обуславливается наличием специальных типовых форм договоров. В связи с этим представляется целесообразной разработка единой типовой формы договора по использованию БПЛА.

В третьем параграфе **«Понятие и правовая природа авиационных услуг»** раскрывается гражданско-правовая сущность обязательств по совершению полетов авиации. Проводится анализ доктринальных подходов к формулированию определения понятия «услуга» как экономического и правового явления, исследуются соотношения понятий «услуги» и «работы», обязательств из договора подряда и оказания услуг и обязательств из договора аренды, специфика результата деятельности по оказанию услуг. Основное внимание уделено изучению правовой природы обязательств по совершению полетов авиации и конкретных договорных форм, в которые таковые могут облекаться.

С опорой на доктринальные исследования и судебную практику сделан вывод, что в обязательствах по оказанию авиационных услуг основное значение имеют сам процесс ее оказания в виде полетов воздушного судна и ее

полезный эффект в виде удовлетворения различных потребностей, а наличие результата – сопутствующее этому явление. Полученный результат обычно носит нематериальный характер и не связан с возникновением новой вещи или изменением ее свойств. Если при оказании авиационных услуг совершается работа и достигается какой-либо результат, имеющий материальное или нематериальное выражение, или возникает сочетание работ и услуг, то это не изменяет правовой природы данных обязательств как обязательств по оказанию услуг. Наличие (отсутствие) определенного результата может свидетельствовать лишь о качестве оказанной услуги.

Аргументируется, что гражданско-правовые обязательства по совершению полетов авиации являются именно обязательствами по оказанию услуг, а не обязательствами из договора подряда. Совершение полетов для удовлетворения потребностей субъектов гражданского права по своей сути и есть авиационная услуга. Обязательства по оказанию авиационных услуг являются обособленным и самостоятельным видом обязательств, входящих в группу обязательств по возмездному оказанию услуг.

По результатам проведенного анализа сформулировано определение авиационной услуги как обязательства, в силу которого одна сторона (исполнитель, эксплуатант) обязуется по заданию другого лица (заказчика) совершить определенные действия или деятельность в интересах заказчика в виде процесса осуществления полета воздушного судна.

В четвертом параграфе **«Понятие договоров оказания авиационных услуг»** рассматривается правовая природа договоров, предметом которых является совершение полетов авиации, проводится сравнение договоров оказания авиационных услуг с иными формами договоров. Доказывается, что в настоящее время с учетом существа авиационных услуг, которые имеют полезный эффект и определенный результат, представляется обоснованным квалифицировать эти договоры именно как специальную разновидность договоров оказания услуг.

Сформулировано понятие договора оказания авиационных услуг, который представляет собой соглашение сторон, по которому одна сторона (исполнитель, услугодатель, эксплуатант) обязуется по заданию другой стороны (заказчика, услугополучателя) совершить полет воздушного судна для выполнения определенной задачи в интересах заказчика, а другая сторона обязуется принять и оплатить услуги исполнителя (совершение полета).

Данный договор выступает генеральной моделью опосредования правоотношений по совершению полетов авиации и выполняет для них системообразующую функцию, объединяя сущностные характеристики любой авиационной услуги и создавая понятийную основу для единообразного правового регулирования всех договорных форм в авиационной сфере. Фактически на основании этой модели структурируются иные виды договоров оказания авиационных услуг.

Пятый параграф **«Признаки договоров оказания авиационных услуг»** посвящен анализу общих признаков, которые свойственны только данной группе договоров и в совокупности определяют их как системное образование: 1) субъектный состав (эксплуатант и заказчик); 2) средство исполнения обязательства (воздушные суда и летательные аппараты); 3) сфера использования (воздушное пространство); 4) универсальность договоров; 5) наличие в составе договора организационно-предпосылочного элемента; 6) форма договора; 7) наличие специального правового регулирования; 8) предмет договора (использование воздушных судов для совершения полетов).

Аргументировано, что договоры оказания авиационных услуг имеют общие черты (признаки), обладают единством цели (создание условий для нормального функционирования общества и государства путем предоставления авиационных услуг), что объединяет их в единую группу договорных отношений. Основными субъектами этих договоров являются эксплуатант (услугодатель, исполнитель) и услугополучатель (заказчик). Несмотря на спорность сущности понятия «эксплуатант», сегодня оно общепринято в

специальном воздушном законодательстве и характеризует специфику договоров оказания авиационных услуг. Кроме того, отмечается содержательная противоречивость понятия «авиационное предприятие», в связи с чем представляются целесообразными его исключение из воздушного законодательства и замена на понятие «эксплуатант».

Обосновано, что правовой режим воздушных судов как объектов недвижимости является отличительной чертой договоров оказания авиационных услуг, что обусловлено необходимостью их отдельного регистрационного учета и позволяет подчеркнуть их значение как объектов гражданских прав и правовой действительности. Только воздушные суда и летательные аппараты могут совершать полеты в воздушном пространстве и быть средством исполнения обязательств по договорам оказания авиационных услуг.

В содержании договоров оказания авиационных услуг имеется организационно-предпосылочный элемент, который выражается в необходимости предварительного согласования эксплуатантом и заказчиком существенных условий оказания авиационных услуг перед непосредственным совершением полета и согласования плана полета с органом власти. Универсальность данных договоров обусловлена общим универсальным характером использования авиации, общим правовым регулированием, закреплении единых существенных условий договора в специальном воздушном законодательстве, наличием типовых и стандартных форм. Особенность предмета договоров оказания авиационных услуг связана с использованием воздушных судов для совершения полетов как средства исполнения обязательств по договору.

Вторая глава **«Система договоров оказания авиационных услуг»** состоит из пяти параграфов.

В первом параграфе **«Классификации и виды договоров оказания авиационных услуг»** раскрываются критерии и основания, по которым проводится классификация данных договоров.

Аргументируется, что поскольку договоры оказания авиационных услуг имеют различные результаты, предмет и каузу, будет обоснованным

подразделять их на четыре группы с учетом их направленности. Так, воздушные перевозки характеризуются специальным правовым режимом, что предполагает заключение самостоятельных разновидностей договоров. К сфере воздушных перевозок условно можно отнести и договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер), так как его целью является преимущественно предоставление вместимости воздушного судна для перевозки. Специальные полеты авиации, не связанные с воздушными перевозками, предполагают заключение договоров оказания различных авиационных услуг. Получившие в последние годы широкое распространение БПЛА могут выполнять различные виды деятельности одновременно, т. е. их полеты имеют максимально широкую направленность. Названные группы договоров обладают как общими, так и специальными признаками и собственным правовым режимом.

Во втором параграфе **«Договоры воздушной перевозки»** показано, что эти договоры традиционно считаются наиболее регламентированными и изученными в доктрине.

Развитие частноправовых норм воздушного законодательства предопределило их обособление от иных договоров. Обосновывается, что поскольку авиационные перевозки по своей сути представляют собой транспортную услугу по использованию воздушных судов и летательных аппаратов, а квалифицирующим признаком авиационных услуг как обязательств является обязательное использование воздушного судна, постольку договоры воздушной перевозки являются специальной разновидностью договоров оказания авиационных услуг, а также обособленной системой обязательств.

Рассмотрены существующие классификации воздушных перевозок и проанализированы отдельные разновидности договоров воздушной перевозки (пассажира, багажа, груза (почты)). При исследовании договора воздушной перевозки пассажира выявлены новые разновидности данного договора (услуги авиатакси и летательных аппаратов вертикального взлета и посадки, в том числе беспилотных), аргументирована недопустимость одностороннего

отказа перевозчика от его исполнения в случаях, не предусмотренных специальным воздушным законодательством (в частности, при овербукинге), осмыслены особенности расторжения договора воздушной перевозки в условиях чрезвычайной ситуации или режима повышенной готовности.

В третьем параграфе **«Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)»** подчеркивается, что хотя в доктрине этот договор квалифицируется как разновидность договора перевозки и его целью является оказание транспортной услуги по перевозке, но в связи с неопределенностью правовой природы и места данного договора целесообразнее говорить о его особом значении среди остальных обязательств. Доказывается, что в числе договоров оказания авиационных услуг договор фрахтования воздушного судна предпочтительнее выделять как отдельный вид договора при сохранении его родовой принадлежности к договорам перевозки.

Введение в Воздушный кодекс РФ ст. 104.1 подтверждает, что законодатель признает договор аренды воздушного судна с экипажем и договор воздушного чартера разными договорными формами. Но при более подробном анализе норм специального воздушного законодательства усматривается, что оба эти договора в том виде, как они изложены в Воздушном кодексе РФ, практически ничем не отличаются. Положения об этих договорах по существу представляют собой положения договора воздушного чартера с тем лишь отличием, что информация о предоставляемом по договору аренды воздушном судне с экипажем не включается в сертификат эксплуатанта арендатора. Вместо этого информация о регистрации договора аренды воздушного судна вносится в Единый государственный реестр прав на воздушные суда и сделок с ними.

В четвертом параграфе **«Договоры по специальному применению авиации»** обращается внимание на то, что наименование в специальном воздушном законодательстве данных договоров как договоров на выполнение авиационных работ не соответствует их правовой природе и содержанию, а

возможное возникновение при их исполнении материального результата не изменяет их правовую сущность как договоров оказания услуг.

Показаны несогласованность и отсутствие системности при правовом регулировании специальных полетов авиации, поскольку имеющиеся в воздушном законодательстве перечни соответствующих полетов не охватывают такие широко распространенные на практике виды авиационных услуг, как развлекательные, рекламные, экскурсионные, спортивные и др.

Аргументировано, что договоры по специальному применению авиации имеют общие и отличительные черты по предмету, цели, сфере применения, содержанию, регламентации. Выделены и рассмотрены как формы договоров, закрепленные в воздушном законодательстве, так и непоименованные формы.

К поименованным законом формам договоров по специальному применению авиации относятся: 1) договоры оказания авиационных услуг по авиационной охране лесов от пожаров и по защите лесов (оказанию лесо-авиационных услуг); 2) договор авиационных услуг по оказанию медицинской помощи (по оказанию услуг санитарной авиации); 3) договор на оказание аэрофотосъемочных услуг (воздушных съемок); 4) договор на оказание авиахимических услуг; 5) договор на выполнение строительно-монтажных и погрузочно-разгрузочных услуг с использованием авиации.

К непоименованным видам указанных договоров предлагается относить: 1) договор оказания авиационных услуг на выполнение обзорных, экскурсионных и развлекательных полетов; 2) договор оказания авиационных услуг по совершению полетов над Арктикой и Антарктикой (обслуживанию арктических и антарктических экспедиций); 3) договор на выполнение авиационных услуг, проводимых с морских судов, плавучей базы и морских буровых установок; 4) договор на проведение экспериментальных и научно-исследовательских услуг с использованием авиации; 5) договор оказания авиационных рекламных услуг (оказание услуг воздушной рекламы, авиаре-кламы); 6) договор на совершение демонстрационных, акробатических, раз-

влекательных полетов; 7) договор на совершение спортивных полетов (авиационный спорт); 8) договор на выполнение контрольных полетов воздушных судов; 9) договор безвозмездного оказания авиационных услуг.

В пятом параграфе **«Договоры по использованию беспилотных летательных аппаратов»** аргументируется, что эти договоры следует рассматривать именно как самостоятельную разновидность договоров оказания авиационных услуг, предметом которых являются полеты БПЛА.

Особенности предмета договоров данной группы обусловлены самим понятием и правовым режимом БПЛА как вида воздушного судна и как объекта гражданских прав, требующего государственной регистрации либо специального учета. Субъектом договоров по использованию БПЛА является оператор или внешний пилот БПЛА, управляющий им дистанционно и являющийся его эксплуатантом.

Применение БПЛА в целом не изменяет существа соответствующих договоров как договоров оказания авиационных услуг, однако влияет на форму и способ оказания услуги. Это, в свою очередь, выражается в особенностях правового режима договоров, зависящих от характеристик и назначения БПЛА, режима использования воздушного пространства. Исполнение обязательств по таким договорам производится с помощью полетов БПЛА или БАС, что является их квалифицирующим признаком. При этом деятельность по использованию БПЛА отличается высокой степенью универсальности с точки зрения как их широкого применения в различных целях, так и способности одновременного выполнения одним БПЛА различных действий.

В **заключении** сформулированы итоги проведенного исследования, отражены его основные выводы, определены перспективы дальнейшего научного осмысления затронутых в работе проблем.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

**Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях,
указанных в перечне ВАК**

1. Маркевич, Н.В. Гражданско-правовые договоры в области авиационных перевозок: понятие, признаки, классификация / Н.В. Маркевич // Право и политика. – 2020. – № 7. – С. 35–60 (2,89 п. л.).
2. Маркевич, Н.В. Гражданско-правовые обязательства по поводу оказания авиационных услуг: понятие и признаки / Н.В. Маркевич // Экономическое правосудие в Уральском округе. – 2022. – № 1. – С. 96–111 (0,86 п. л.).
3. Маркевич, Н.В. Договоры оказания авиационных услуг: понятие, признаки и классификация / Н.В. Маркевич // Экономическое правосудие в Уральском округе. – 2025. – № 3. – С. 93–109 (0,92 п. л.).
4. Маркевич, Н.В. Договоры по специальному применению авиации: понятие и виды / Н.В. Маркевич // Евразийский юридический журнал. – 2026. – № 1. – С. 252–254 (0,35 п. л.).
5. Маркевич, Н.В. Беспилотные летательные аппараты: цивилистическое измерение / Н.В. Маркевич // Цивилист. – 2026. – № 2. – С. 34–44 (0,79 п. л.).

Работы, опубликованные в иных изданиях

6. Маркевич, Н.В. Договоры в сфере воздушных перевозок: понятие и основные черты / Н.В. Маркевич // Бизнес, менеджмент и право. – 2020. – № 1. – С. 69–76 (0,81 п. л.).
7. Маркевич, Н.В. Особенности правового регулирования воздушных перевозок / Н.В. Маркевич // Актуальные проблемы гражданского права: сборник работ выпускников Российской школы частного права. – М.: Статут. – 2021. – Вып. 15 – С. 136–188 (7,25 п. л.).