

Дата поступления рукописи в редакцию: 10.07.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-8-583-587

Дата принятия рукописи в печать: 02.08.2026 г.

КИРИЛЛОВА Татьяна Константиновна,
доктор юридических наук, профессор кафедры гражданского
права Санкт-Петербургского государственного
университета аэрокосмического приборостроения,
e-mail: tania.kirillova.gmail.com@yandex.ru

СОСНОВСКИЙ Евгений Сергеевич,
преподаватель кафедры публичного права
Санкт-Петербургского государственного университета
аэрокосмического приборостроения,
e-mail: jacksos730@gmail.com

ОВЕРБУКИНГ В СФЕРЕ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗОК: ПРОБЛЕМАТИКА ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Аннотация. В статье исследуется проблема правового регулирования овербукинга в сфере воздушных перевозок – практики продажи авиаперевозчиками большего числа билетов, чем имеется мест на воздушном судне. Автор анализирует правовую природу овербукинга, его соотношение с принципами гражданского законодательства Российской Федерации и нормами Воздушного кодекса РФ, а также зарубежный опыт нормативного закрепления данного института. Особое внимание уделяется отсутствию в отечественном законодательстве прямого регулирования овербукинга при авиаперевозках и связанным с этим проблемам защиты прав пассажиров. Рассматривается вопрос о правовых последствиях отказа в перевозке против воли пассажира и механизмах компенсации. По итогам исследования формулируются конкретные предложения по совершенствованию законодательства.

Ключевые слова: овербукинг, договор воздушной перевозки, защита прав потребителей, гражданское право, воздушная перевозка, отказ в посадке, авиаперевозчик, компенсация.

KIRILLOVA Tatiana Konstantinovna,
Doctor of Law, Professor of the Department of Public Law, St.
Petersburg State University of Aerospace Instrumentation

SOSNOVSKY Evgeny Sergeevich,
Lecturer at the St. Petersburg State University of Aerospace
Instrumentation

OVERBOOKING IN AIR TRANSPORTATION: PROBLEMS OF LEGISLATIVE REGULATION

Annotation. The article examines the problem of legal regulation of overbooking in air transportation – the practice by air carriers of selling more tickets than there are seats on the aircraft. The author analyzes the legal nature of overbooking, its correlation with the principles of the civil legislation of the Russian Federation and the norms of the Air Code of the Russian Federation, as well as foreign experience in the normative consolidation of this institution. Particular attention is paid to the absence of direct regulation of overbooking in air transportation in domestic legislation and the related problems of protecting the rights of passengers. The issue of the legal consequences of denied boarding against the will of the passenger and compensation mechanisms is considered. Based on the results of the study, specific proposals for improving legislation are formulated.

Key words: overbooking, contract of air carriage, consumer protection, civil law, air transportation, denied boarding, air carrier, passenger compensation.

Современный рынок воздушных перевозок характеризуется высокой конкуренцией и стремлением авиаперевозчиков к оптимизации коммерческой загрузки воздушных судов. Одним из инструментов такой оптимизации выступает овербукинг (от англ. overbooking – «сверхбронирование») – практика продажи авиаперевозчиком большего количества билетов на рейс, чем фактически имеется пассажирских мест на воздушном судне [1].

Экономическая логика овербукинга основана на статистических данных о неявке части пассажиров. По оценкам специалистов, доля неявившихся пассажиров на отдельных рейсах может достигать 5–15 %, что влечёт для перевозчика упущенную выгоду в виде незаполненных кресел. Продавая билеты «с запасом», авиакомпания стремится обеспечить максимальную загрузку рейса и снизить издержки. Однако в тех случаях, когда на рейс являются все или почти все пассажиры, перевозчик оказывается не в состоянии исполнить обязательства перед частью из них, что приводит к отказу в посадке против воли пассажира [1; 2].

Актуальность темы обусловлена тем, что в российском законодательстве отсутствует прямое упоминание овербукинга, вследствие чего складывается правовая неопределённость. С одной стороны, пассажир, заключивший договор воздушной перевозки и оплативший билет, вправе рассчитывать на надлежащее исполнение обязательства. С другой – авиаперевозчик, сознательно продавший избыточное количество билетов, фактически ставит исполнение обязательства в зависимость от поведения третьих лиц. Данная ситуация порождает многочисленные споры и требует комплексного научного осмысления [2; 3].

Степень научной разработанности темы в отечественной доктрине остаётся недостаточной. Отдельные аспекты рассматривались в работах, посвящённых защите прав пассажиров воздушного транспорта и ответственности авиаперевозчиков [3; 4; 5], однако системного исследования правовой природы овербукинга при авиаперевозках и путей его законодательного регулирования в российской науке практически не проведено.

Целью настоящей статьи является выявление проблем правового регулирования овербукинга в сфере воздушных перевозок в Российской Федерации и разработка предложений по их разрешению. Для достижения указанной цели поставлены следующие задачи: определить правовую природу овербукинга при воздушной перевозке; проанализировать соответствие данной практики нормам Гражданского кодекса РФ и Воздушного кодекса РФ; исследовать правовые последствия отказа в посадке против воли пассажира; изучить

зарубежный опыт регулирования компенсационных механизмов; сформулировать конкретные рекомендации по совершенствованию отечественного законодательства.

Методологическую основу исследования составили общенаучные методы (анализ, синтез, индукция, дедукция, системный подход) и специально-юридические методы: формально-юридический, сравнительно-правовой, метод юридического толкования.

С точки зрения гражданского права овербукинг представляет собой заключение авиаперевозчиком заведомо большего числа договоров воздушной перевозки, чем он объективно способен исполнить с учётом вместимости воздушного судна. При этом важно подчеркнуть, что каждый отдельный договор перевозки, заключённый с пассажиром, является действительным и порождает соответствующие обязательства [1].

В соответствии со статьёй 786 Гражданского кодекса Российской Федерации по договору перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд. Заключение договора удостоверяется билетом. Таким образом, с момента приобретения билета между пассажиром и перевозчиком возникает договорное обязательство, которое подлежит надлежащему исполнению [2].

Согласно статье 309 ГК РФ обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона. Односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законом (ст. 310 ГК РФ). Следовательно, отказ в посадке на рейс по причине овербукинга по существу представляет собой односторонний отказ перевозчика от исполнения договорного обязательства, не предусмотренный законом, а значит – неправомерное неисполнение обязательства [2; 3].

Особая проблема заключается в квалификации вины перевозчика. Если при обычном неисполнении обязательства должник может ссылаться на обстоятельства непреодолимой силы, то в случае овербукинга неисполнение является следствием сознательного коммерческого решения перевозчика. Иными словами, перевозчик заранее принимает на себя риск невозможности исполнения части заключённых договоров ради извлечения дополнительной прибыли. Такое поведение не может рассматриваться как добросовестное в смысле статьи 1 и статьи 10 ГК РФ [1; 2].

Договор воздушной перевозки пассажира регулируется главой XV Воздушного кодекса Россий-

ской Федерации, а также Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утверждёнными приказом Минтранса России [3].

Анализ указанных актов показывает, что ни Воздушный кодекс РФ, ни Федеральные авиационные правила не содержат понятия «овербукинг» или «сверхбронирование» и не устанавливают специальных правил на случай отказа в перевозке по данному основанию. Статья 108 Воздушного кодекса РФ регулирует лишь порядок возврата провозной платы при отказе пассажира от перевозки, но не рассматривает ситуацию, когда в перевозке отказывает сам перевозчик по причине сверхбронирования [3].

Статья 120 Воздушного кодекса РФ устанавливает ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира в виде штрафа в размере двадцати пяти процентов установленного федерального законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы. Однако размер данного штрафа явно недостаточен для адекватной компенсации пассажиру неудобств, связанных с отказом в посадке, и не выполняет ни компенсационной, ни превентивной функции [3; 4].

В результате пассажир, которому отказано в перевозке вследствие овербукинга, вынужден защищать свои права на общих основаниях — со ссылкой на нормы ГК РФ о нарушении обязательств и на Закон РФ «О защите прав потребителей». Последний позволяет требовать возмещения убытков, взыскания неустойки и компенсации морального вреда, а также штрафа за несоблюдение в добровольном порядке требований потребителя. Тем не менее отсутствие специального регулирования создаёт правовую неопределённость и затрудняет единообразную правоприменительную практику [4; 5].

В российской правоприменительной практике авиаперевозчики при возникновении ситуации овербукинга, как правило, действуют по одному из следующих сценариев. Первый — обращение к пассажирам с предложением добровольно отказаться от перевозки на данном рейсе в обмен на денежную компенсацию, бонусы или пересадку на следующий рейс (принцип добровольного отказа). Второй — принудительный отказ в посадке пассажирам, зарегистрировавшимся последними, если желающих отказаться добровольно недостаточно [1; 5].

С правовой точки зрения второй сценарий представляет наибольшую проблему. Пассажир, добросовестно исполнивший свои обязательства

(приобретший билет, своевременно явившийся на регистрацию), лишается права воспользоваться оплаченной услугой не по своей вине. Такой отказ нарушает не только договорные обязательства перевозчика, но и права потребителя, гарантированные законодательством [4].

Судебная практика по данной категории споров неоднородна. В ряде случаев суды удовлетворяют требования пассажиров о взыскании убытков, неустойки и компенсации морального вреда, квалифицируя отказ в посадке как ненадлежащее исполнение обязательства. Однако отсутствие единого правового механизма и фиксированных размеров компенсации приводит к тому, что размеры взыскиваемых сумм существенно различаются, а пассажиры зачастую не осведомлены о своих правах и не обращаются за защитой [4; 5].

Сравнительно-правовой анализ демонстрирует, что в развитых правовых системах проблема овербукинга при воздушных перевозках получила детальное нормативное закрепление.

Наиболее показательным является опыт Европейского союза. Регламент (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета устанавливает общие правила компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки рейса. Согласно данному Регламенту, перевозчик обязан прежде всего обратиться к добровольцам, готовым отказаться от бронирования в обмен на льготы. При отсутствии достаточного числа добровольцев перевозчик вправе отказать пассажиру в посадке против его воли, но обязан выплатить фиксированную денежную компенсацию, размер которой зависит от дальности перелёта: от 250 евро (при дальности до 1500 км) до 600 евро (при дальности свыше 3500 км). Помимо этого, пассажиру предоставляется право выбора между возвратом стоимости билета и изменением маршрута, а также обеспечивается питание, связь и, при необходимости, размещение в гостинице [6].

Аналогичный подход применяется в Соединённых Штатах Америки, где Министерство транспорта закрепило обязательные правила компенсации при принудительном отказе в посадке (*denied boarding compensation*). Размер компенсации зависит от продолжительности задержки прибытия пассажира в пункт назначения и может составлять до 400 % от стоимости билета с установленным максимальным пределом [6].

Ключевое достоинство зарубежных моделей заключается в предсказуемости и прозрачности: пассажир заранее знает размер причитающейся ему компенсации, а перевозчик — размер своих потенциальных издержек, что стимулирует его к разумному ограничению практики овербукинга. Кро-

ме того, фиксированные компенсации выполняют превентивную функцию, экономически ограничивая злоупотребления со стороны перевозчиков [6].

Отсутствие в российском законодательстве специального регулирования овербукинга ставит российских пассажиров в менее защищённое положение по сравнению с пассажирами, права которых защищены нормами законодательства ЕС или США. При этом на практике российские авиаперевозчики применяют овербукинг, ориентируясь преимущественно на внутренние регламенты и собственную коммерческую политику, что не обеспечивает надлежащей защиты интересов пассажиров [1; 5].

Дискуссионным остаётся вопрос о самой допустимости овербукинга в российском правовом порядке. С одной стороны, сложившаяся международная практика свидетельствует о том, что полный запрет овербукинга экономически нецелесообразен и способен привести к росту стоимости авиабилетов. С другой стороны, отсутствие регулирования делает данную практику фактически бесконтрольной [2; 6].

Представляется, что оптимальным решением является не запрет, а легализация овербукинга с одновременным установлением жёстких гарантий защиты прав пассажиров. Для этого целесообразно:

во-первых, закрепить в Воздушном кодексе РФ и Федеральных авиационных правилах понятие овербукинга (сверхбронирования) и условия его правомерности;

во-вторых, установить обязательную процедуру, при которой перевозчик прежде всего обязан обратиться к пассажирам с предложением добровольного отказа от перевозки на возмездной основе;

в-третьих, ввести фиксированные размеры денежной компенсации при принудительном отказе в посадке, дифференцированные в зависимости от дальности перелёта, по аналогии с моделью ЕС;

в-четвёртых, закрепить обязанность перевозчика обеспечить пассажиру, которому отказано в посадке, питание, связь, а при необходимости – размещение в гостинице и перевозку ближайшим рейсом за счёт перевозчика;

в-пятых, предусмотреть повышенную ответственность перевозчика в случае необеспечения указанных гарантий [3; 4; 6].

Реализация данных мер позволит обеспечить баланс между экономическими интересами авиаперевозчиков и правами пассажиров как более слабой стороны договора перевозки, а также приблизить российское законодательство к международным стандартам защиты прав потреби-

лей транспортных услуг.

Проведённое исследование позволяет сформулировать следующие выводы.

Во-первых, овербукинг при воздушной перевозке представляет собой правовую конструкцию, при которой перевозчик заключает заведомо неисполнимое в полном объёме число договоров, что вступает в противоречие с принципом надлежащего исполнения обязательств (ст. 309, 310 ГК РФ) и принципом добросовестности (ст. 10 ГК РФ). Отказ в посадке против воли пассажира по существу является неправомерным односторонним неисполнением обязательства.

Во-вторых, в российском законодательстве, включая Воздушный кодекс РФ и Федеральные авиационные правила, отсутствует прямое регулирование овербукинга, что снижает уровень правовой защищённости пассажиров и порождает неоднородную правоприменительную практику. Установленные Воздушным кодексом РФ размеры ответственности перевозчика недостаточны и не выполняют компенсационной и превентивной функций.

В-третьих, зарубежный опыт (Регламент ЕС № 261/2004, правила Министерства транспорта США) демонстрирует эффективность закрепления фиксированных компенсаций и механизмов содействия пассажирам при отказе в посадке.

В целях совершенствования законодательства предлагается легализовать овербукинг с одновременным закреплением его понятия, установлением обязательной процедуры добровольного отказа, введением фиксированных дифференцированных компенсаций при принудительном отказе в посадке, а также закреплением обязанности перевозчика обеспечить пассажиру дополнительные гарантии (питание, связь, размещение, перевозку ближайшим рейсом). Реализация указанных предложений будет способствовать повышению уровня правовой защищённости пассажиров и обеспечению баланса интересов участников гражданского оборота в сфере воздушных перевозок.

Список литературы:

- [1] Свиридова Е.А. Правовые аспекты овербукинга в договоре воздушной перевозки пассажира // Гражданское право. — 2021. — № 3. — С. 24–28.
- [2] Останина Е.А. Проблемы защиты прав потребителей при неисполнении договора возмездного оказания услуг // Вестник экономического правосудия Российской Федерации. — 2022. — № 5. — С. 112–130.
- [3] Морозов С.Ю. Договор перевозки пассажира: проблемы правового регулирования и защиты прав пассажиров // Транспортное право. —

2021. — № 2. — С. 15–20.

[4] Богдан В.В., Урда М.Н. Защита прав потребителей в сфере оказания транспортных услуг: современные тенденции // Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: История и право. — 2022. — Т. 12, № 3. — С. 45–56.

[5] Остроумов Н.Н. Правовое регулирование международных воздушных перевозок и ответственность авиаперевозчика // Журнал российского права. — 2020. — № 8. — С. 78–92.

[6] Щербакова Л.В. Сравнительно-правовой анализ регулирования ответственности авиаперевозчиков в России и зарубежных странах // Актуальные проблемы российского права. — 2023. — Т. 18, № 4. — С. 88–99.

References:

[1] Sviridova E.A. Legal aspects of overbooking in the contract of air carriage of a passenger // Civil law. — 2021. — № 3. - S. 24-28.

[2] Ostanina E.A. Problems of consumer

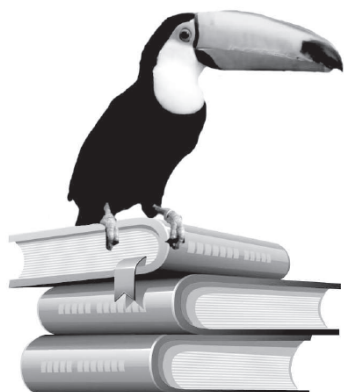
protection in case of non-fulfillment of the contract for the provision of paid services // Bulletin of Economic Justice of the Russian Federation. — 2022. — № 5. - S. 112-130.

[3] Morozov S.Yu. Contract of carriage of a passenger: problems of legal regulation and protection of rights of passengers // Transport law. — 2021. — № 2. - S. 15-20.

[4] Bogdan V.V., Urda M.N. Protection of consumer rights in the field of transport services: modern trends // Izvestia of Southwestern State University. Series: History and Law. — 2022. - T. 12, NO. 3. - S. 45-56.

[5] Ostroumov N.N. Legal regulation of international air transportation and the responsibility of the air carrier // Journal of Russian law. — 2020. — № 8. - S. 78-92.

[6] L.V. Shcherbakova. Comparative legal analysis of the regulation of the responsibility of air carriers in Russia and foreign countries // Actual problems of Russian law. — 2023. - T. 18, NO. 4. - S. 88-99.



ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, Е-Library.