

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ТЕОРИИ И ПРАКТИКИ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В СЛУЧАЕ ЗАДЕРЖКИ ИЛИ ОТМЕНЫ РЕЙСА НА ТРАНСПОРТЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

© 2015 г. Максим Николаевич Махиборода¹

Аннотация: статья посвящена ответственности воздушного перевозчика в случае задержки или отмены рейса. Рассматриваются вопросы размера такой ответственности. В статье уделено особое внимание проблемам, возникающим в теории и практике.

Annotation: this article is devoted to air carrier liability in case of flight delays or cancellations. The questions of the size of such liability are discussed. The special attention is paid to the problems arising in the theory and practice.

Ключевые слова: воздушное судно, отмена рейса, задержка рейса, гражданско-правовая ответственность.

Key words: aircraft, flight cancellation, flight delay, civil liability.

В настоящее время в связи с сезонностью и большим количеством вылетов в аэропортах России сложилась сложная ситуация, когда авиарейсы задерживаются или отменяются почти каждый день, в связи с чем актуальным становится вопрос об ответственности перевозчика перед пассажирами.

Достаточно вспомнить 26 декабря 2010 г., когда в Домодедово было отменено и задержано более 100 рейсов. У пассажиров (приблизительно 8000 чел.) не было информации о происходящем. В тот же день в Шереметьево в было задержано около 50 рейсов. Однако пассажиры знали причину задержек рейсов и новое время вылета. В аэропорте Шереметьево пассажирам предоставлялась также еда (выдавались талоны на питание в кафе на сумму 490 руб.). Отметим, что цены, которые были “взвинчены”, не позволяли по этому талону купить что-то большее, чем воду, чай или кофе.

На территории Российской Федерации данные правоотношения регулируются Воздушным кодексом РФ², а также приказом Минтранса России «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”» от 28 июня 2007 г.³ [2], в соответствии с которыми защищаются права пассажира. Причем утвержденные правила регулируют отношения не только на воздушном транспорте, но и на наземном.

Так, например, в случае задержки или отмены рейса из-за неблагоприятных метеословий перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах все необходимые услуги.

Во-первых, предоставить место в комнате матери и ребенка пассажирам с детьми в возрасте до семи лет. Во-вторых, дать возможность сделать два бесплатных телефонных

звонка или отправить два сообщения по электронной почте, а также обеспечить пассажиров прохладительными напитками при ожидании отправления рейса более двух часов. В-третьих, накормить горячим обедом, если вылет задерживается более чем на четыре часа. И далее – кормить пассажиров каждые шесть часов в дневное время и каждые восемь часов – в ночное. В-четвертых, разместить пассажиров в гостинице при ожидании вылета рейса более восьми часов в дневное время и более шести часов – в ночное. В-пятых, обеспечить доставку пассажиров транспортом от аэропорта до гостиницы и обратно, а также организовать хранение багажа пассажиров.

Все эти услуги независимо от причин задержки или отмены рейса и независимо от того, регулярный это рейс или чартерный, предоставляются пассажирам бесплатно. Данный приказ распространяется на все российские авиакомпании, как государственные, так и частные. За их нарушение к перевозчику могут быть применены самые жесткие меры вплоть до отзыва лицензии.

Вместе с тем если пассажир решил отказаться от полета в связи с нарушением сроков вылета, то авиакомпания должна вернуть ему полную стоимость билета. Если причины не связаны с нарушением сроков перевозки, то пассажиру возвращается вся сумма только в том случае, если он заявляет об отказе не менее чем за 24 часа до вылета. Если же он уведомляет авиакомпанию о своем отказе менее чем за сутки до начала перевозки, то с пассажира удерживается не более 25% от стоимости билета. Отметим, что в конце июня 2014 г. вступили в силу поправки в Воздушный кодекс РФ (в частности, они коснулись ст. 107, 108 и ст. 103 ВК РФ, которая была дополнена п. 1.1), в соответствии с которыми установлено, что в случае возврата авиабилета из его стоимости вычитаются расходы перевозчика, связанные с исполнением обязательств по договору.

Независимо от авиабилета (возвратного или безвозвратного), если пассажир отказывается от полета по уважительным причинам (болезнь его самого или близкого родственника, смерть члена семьи или близкого родственника), провозная плата возвращается полностью при уведомлении до оконча-

¹ Заведующий кафедрой гражданского права и процесса Рязанского филиала “Академический правовой институт”, адвокат, член Ассоциации юристов России, кандидат юридических наук (E-mail: maks-net@yandex.ru).

² См.: Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

³ См.: Росс. газ. 2007. № 225.

ния регистрации. Аналогичные правила применяются при отказе в связи с задержкой отправления⁴.

Отметим, что просрочка доставки пассажира, багажа или груза регулируется и ст. 120 ВК РФ, в соответствии с которой наступает ответственность в виде штрафа в размере 25% установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки (25 руб. за каждый час просрочки), но не более чем 50% провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

После событий 2010 г., о которых шла речь в самом начале статьи, в Государственную Думу поступил законопроект⁵, в соответствии с которым предполагалось внести изменения в ст. 120 ВК РФ, повысив ответственность перевозчика за задержку и отмену рейсов.

Указанный законопроект появился в свете недостатков действующего воздушного законодательства РФ. Отметим, что предлагаемый законопроект базировался на положениях Регламента № 261/2004 Европейского парламента и Совета ЕС “Об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса”, а также учитывал практику Европейского Суда⁶.

Данный законопроект предлагал закрепить следующие положения:

1. В случае отказа пассажиру в посадке на рейс или отмене рейса перевозчик:

1) уплачивает пассажиру штраф в размере 10 000 руб., 16 000 руб. или 24 000 руб. в зависимости от дальности перелета (до 1500, от 1500–3500, свыше 3500 км), соответственно;

2) предоставляет пассажиру информацию об альтернативных маршрутах перевозки;

3) по выбору пассажира:

а) либо производит возврат суммы, уплаченной за невыполненную часть перевозки, а также за выполненную часть перевозки в случае, если данная перевозка больше не соответствует изначальным планам или целям пассажира, а также в применимых случаях, – сумму, необходимую для возврата пассажира ближайшим рейсом в пункт отправления,

б) либо бесплатно выполняет перевозку пассажира тем же классом обслуживания в пункт назначения по альтернативному маршруту ближайшим рейсом, либо по выбору пас-

сажира более поздним рейсом с учетом наличия свободного пассажирского места.

2. В случае задержки рейса:

1) на три часа и более – перевозчик в зависимости от дальности перелета уплачивает пассажиру штраф в размере 10 000 руб., 16 000 руб. или 24 000 руб.;

2) на пять часов и более – перевозчик производит возврат суммы, уплаченной за невыполненную часть перевозки, а также за выполненную часть перевозки в случае, если данная перевозка больше не соответствует изначальным планам или целям пассажира, а также в применимых случаях, сумму, необходимую для возврата пассажира ближайшим рейсом в пункт отправления.

3. Были также уточнены и расширены услуги, предоставляемые пассажиру, которому отказано в посадке на рейс либо чей рейс отменен или задержан (сейчас это регулируется федеральными авиационными правилами): обеспечение прохладительными напитками и питанием, размещение в гостинице, доставка транспортом от аэропорта до гостиницы, возможность осуществить два бесплатных телефонных звонка, отправить две телеграммы, два факса или два сообщения по электронной почте.

Кроме того, законопроектом предусматривалось, что если перевозчик доставил пассажира с его согласия в другой (соседний) аэропорт по отношению к первоначально предусмотренному, то он обязан возместить пассажиру расходы по его перемещению в нужный аэропорт (пункт назначения).

4. Законопроект уточнял суммы выплат пассажиру в случае понижения класса его обслуживания.

Предусмотрены были и другие изменения, которые позволили бы установить и гарантировать соблюдение минимальных прав пассажиров на уровне мировых стандартов и одновременно предотвратить или значительно снизить количество таких негативных явлений, как избыточное бронирование, отказ в посадке пассажира, задержка и отмена рейсов.

Однако данный законопроект не был поддержан Правительством РФ. В своем официальном отзыве было указано на то, что в законопроекте содержатся предположения, которые требуют всестороннего и тщательного анализа, в том числе для определения обоснованности положений законопроекта необходимо проанализировать возможные экономические последствия, связанные с увеличением соответствующих затрат авиакомпаний⁷, в связи с чем в марте 2013 г. законопроект был отклонен Государственной Думой⁸.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что Правительство РФ лишь сделало вид того, что пыталось защитить пассажиров, которые попали в сложную ситуацию в 2010 г. Сегодня, когда уже почти никто не помнит об этом, не задумываются над недостатками в воздушном законодательстве Российской Федерации, а их, как видно из анализа его норм, достаточно много.

⁴ См. подробнее: Федеральный закон “О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации” от 20 апреля 2014 г. // Собрание законодательства РФ. 2014. № 16. Ст. 1836.

⁵ См. подробнее: проект Федерального закона № 531753-5 “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства об ответственности перевозчика при отказе пассажиру воздушного судна в посадке на рейс, отмене или задержке рейса” // СПС “Гарант” (Текст официально опубликован не был) (далее – проект Федерального закона № 531753-5).

⁶ См. об этом: Регламент Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 11 февраля 2004 г. № 261/2004 об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) № 295/91 // Там же (Текст официально опубликован не был).

⁷ См. подробнее: Официальный отзыв Правительства РФ на проект федерального закона № 531753-5, внесенный депутатом Государственной Думы А.С. Ивановым // Там же (Текст официально опубликован не был).

⁸ См. об этом: Постановление Государственной Думы Федерального Собрания РФ «О проекте федерального закона № 531753-5 “О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием законодательства об ответственности перевозчика при отказе пассажиру воздушного судна в посадке на рейс, отмене или задержке рейса”» от 19 марта 2013 г. // Собрание законодательства РФ. 2013. № 13. Ст. 1467.

Так, законодатель использует в воздушном законодательстве России такие термины, как “задержка” и “отмена” рейса. Однако понятий “задержка” и “отмена” рейса нет. Например, на сайте британского Управления гражданской авиации указано: «Директива определяет отмену как “невыполнение рейса, который был запланирован и на который было зарезервировано хотя бы одно место”». В директиве нет определения задержки, как не обозначен и период времени, после которого долгая задержка считается отменой.

Да и в сообщении Еврокомиссии, адресованном Европарламенту и Совету ЕС, от 4 апреля 2007 г. говорится: “Сложно определить, был ли рейс задержан или отменен, так как авиалинии могут использовать различный подход к классификации задержек и отмен, что, таким образом, сказывается на выплате денежных компенсаций”. Эксперты также говорят о том, что информация, касающаяся отмен рейсов, предоставляется самими авиакомпаниями, а независимых источников подобной информации нет.

Непонятно, какими критериями пользуются авиакомпании при определении, какой рейс задержан, а какой отменен. Так, британская авиакомпания “British Airways” на вопрос “Газеты” об определении двух понятий ответила перечислением прав пассажиров. На вопрос, может ли авиаперевозчик выполнить второй рейс по тому же маршруту, если первый задержан, и не будет ли в таком случае первый рейс считаться отмененным, “British Airways” ответила так: “Мы тесно сотрудничаем с местными властями и рассматриваем каждую ситуацию в зависимости от обстоятельств”. Ответ авиакомпании “Lufthansa” также не прояснял критерии, которые она применяет при определении задержки и отмены рейса. Например, компания “Air France” для ответа на все тот же вопрос попросила корреспондента “Газеты” рассказать о цели статьи и дате ее выхода, поделиться комментариями других авиакомпаний на эту тему, а также (по возможности) отправить черновик. Некоторые российские авиакомпании также предпочли не отвечать на вопросы “Газеты”⁹.

В связи с тем, что при авиаперевозках существуют отмены и задержки рейсов, продолжается разработка нормативных актов и в сфере страхования. В Министерстве транспорта РФ уже задумались над этой необходимостью, тем более что международный договор, касающийся унификации некоторых правил авиаперевозок, действующий на территории Российской Федерации, применяется в отношении всей воздушной перевозки, включая любой ее отрезок (этап), целиком находящийся в пределах территории страны отправления или назначения¹⁰. Варшавская конвенция предусматривает ответственность перевозчика за вред вследствие опоздания при воздушной перевозке, но не дает определения опозданию и не устанавливает специального предела такой ответственности, что затрудняет применение этого положения на практике¹¹. Вместе с тем ни Варшавская конвенция, ни воздушное законодательство Российской Федерации не закрепляют понятий “задержка” и “отмена” рейсов. Однако, на наш

взгляд, их стоило бы определить для исключения трудностей при применении некоторых норм, регулирующих отношения в данной сфере. Так, под задержкой авиарейса следует понимать временную отсрочку воздушной перевозки. При этом задержкой рейса будет считаться и такой случай, когда, например, авиарейс задерживается уже на следующие сутки (т.е. после 00 час. 00 мин.). В этом случае к номеру авиарейса обычно добавляют букву, чтобы отличить данный рейс от схожего с ним, вылетающего в этот же день. Несмотря на то что фактически номер рейса другой, нельзя говорить об отмене рейса. Ведь пассажиры все же будут отправлены в указанный по договору воздушной перевозки пункт назначения. Под отменой авиарейса следует понимать полное аннулирование воздушной перевозки. Однако остается вопрос: к какому понятию следует отнести случай, когда происходит совмещение авиарейсов? Ведь, с одной стороны, все пассажиры будут доставлены в пункт назначения по договору воздушной перевозки, а с другой – один из рейсов не вылетит, т.е. один рейс будет отменен, в связи с чем необходимо сформулировать еще одно понятие – “совмещение авиарейсов”, под которым следует понимать объединение двух или нескольких рейсов. При этом будет осуществляться не ранее запланированный полет – на нескольких воздушных судах, а один – по одному и тому же маршруту, что должно было совершить каждое из воздушных судов.

Иск пассажира по договору перевозки может быть предъявлен: либо по месту нахождения управления транспортной организации, либо по месту его жительства. Необходимо обязательно зафиксировать факт задержки авиарейса (это может быть справка от администрации аэропорта отправления или аэропорта прибытия, новые посадочные талоны или акт, составленный несколькими пассажирами с указанием контактных данных).

Примечательно, что если российские авиакомпании выполняют рейсы за рубежом, то они платят по международным стандартам, а внутри России – по стандартам Министерства транспорта РФ.

Следовало бы серьезно задуматься над поправками в законодательстве в части компенсационных выплат в пользу пассажиров, попавших в беду на территории России, и единообразно такую практику.

Конечно, в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации гражданин, которому причинены физические или нравственные страдания, вправе обратиться в суд с иском к виновному лицу о возмещении причиненного ему морального вреда. Если же пассажир задержанного воздушного судна в связи с опозданием рейса понес убытки в виде упущенной выгоды (незаклученный договор, неполученные доходы и т.п.), то в силу ст. 15 ГК РФ они также должны быть возмещены в полном объеме причинителем вреда, т.е. авиакомпанией¹².

Резюмируя вышесказанное, можно сделать вывод о том, что в настоящее время в российском законодательстве закреплены нормы, направленные на защиту прав пассажиров в случае задержки или отмены рейса. Однако не все виды правоотношений, возникающих между пассажиром и авиаперевозчиком, регулируются воздушным законодательством Российской Федерации. Вместе с тем даже те нормы, которые закреплены, в полной мере не соблюдаются.

⁹ См. подробнее об этом: Как получить деньги за задержку или отмену авиарейса // <http://worldvam.livejournal.com/476159.html> (Дата обращения: 07.07.2014 г.).

¹⁰ См.: Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшава, 12 октября 1929 г.) (с послед. изм. и доп.) // Сборник законов и распоряжений рабоче-крестьянского Правительства СССР. 1934. Отд. П. № 20. Ст. 176.

¹¹ См.: Грязнов В. С. Правовые основы воздушных сообщений. Учеб. пособие. М., 2001. С. 76.

¹² См. также об этом: Трунов И. Л. Права авиапассажиров при задержке рейсов // Юрист. 2008. № 10. С. 14–16.