

Секция «Юриспруденция»

Ответственность перевозчика за задержку рейса.

Забелина Кристина Васильевна

Студент

Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет,

Юридический факультет, Санкт-Петербург, Россия

E-mail: zabelinakristya@mail.ru

К сожалению, рано или поздно практически каждый из нас может столкнуться с задержкой авиарейса. Поэтому в данной проблеме особенно актуальным становится вопрос об ответственности перевозчика и о правах пассажиров в случае задержки рейса.

Общие правила ответственности российских авиакомпаний вытекают из норм Гражданского кодекса РФ, Воздушного кодекса РФ, Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей», а также Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28 июня 2007 г. № 82 (ФАП).

Основания ответственности перевозчика за задержку рейса предусмотрены гражданским и транспортным уставами.

Согласно п. 1 ст. 795 ГК РФ за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка или опоздание имели место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортных средств, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика. Исходя из содержания ст. 795 ГК РФ, можно увидеть, что она оговаривает в качестве основания освобождения перевозчика от ответственности за задержку отправления транспортного средства исправление технических неисправностей, угрожавших жизни и здоровью пассажира. Однако, исключение данного основания является несправедливым по отношению к правам пассажиров, ибо исправное состояние воздушного судна является проблемой авиакомпании (особенно с учетом состояния авиапарка российских перевозчиков). Более того, исходя из общих начал ответственности предпринимателя, согласно ст. 401 п. 3 ГК РФ лицо, не исполнившее или ненадлежащим образом исполнившее обязательство при осуществлении предпринимательской деятельности, несет ответственность, если не докажет, что надлежащее исполнение оказалось невозможным вследствие непреодолимой силы, то есть чрезвычайных и непредотвратимых при данных условиях обстоятельств, то есть он должен отвечать за любое неисполнение, не вызванное форс-мажором. А такое обстоятельство, как исправление технических неисправностей, угрожавших жизни и здоровью пассажира, не может стоять в одном ряду с форс-мажорными обстоятельствами, исключаящими ответственность авиакомпании, к тому же оно является самой распространенной ситуацией. Конечно, ст. 795 ГК РФ является специальной нормой по отношению к ст. 401 ГК РФ, т.е. обладает по отношению к ней верховенством, но это не отменяет того факта, что она является результатом лоббизма перевозчиков, которые добились такого надругательства над фундаментальными основами ответственности предпринимателя. Также исключение технических неисправностей воздушного судна из

оснований ответственности связано с тем, что в обратном случае, если такая ответственность лежала бы на перевозчике, то менеджеры российских авиакомпаний (для ухода от ответственности) отправляли бы самолеты в рейс вовремя, но с учетом состояния российского авиапарка это могло бы привести к более тяжелым последствиям. Именно это и предусмотрел законодатель, исключая технические неисправности из оснований ответственности перевозчика. Напомню, что в Европе "технические неисправности" не являются основанием освобождения от ответственности, - решением Европейского суда справедливости они были исключены из круга чрезвычайных обстоятельств, которые, в соответствии с правом ЕС, являются основаниями освобождения от ответственности.

Такие обстоятельства, в соответствии с положениями транспортного законодательства многих стран, в том числе России и стран ЕС, включая Австрию, освобождают от ответственности любого предпринимателя. Вопрос был в том, охватывает ли значение данного выражения технические причины, даже такие, которые были достаточно серьезные, чтобы повлечь отмену рейса. Австрийский суд, который изначально этот вопрос сформулировал, адресовал его Европейскому суду справедливости (высшей судебной инстанции ЕС). Европейский суд пришел к выводу о том, что сами по себе технические причины не являются чрезвычайными обстоятельствами, хотя и могут ими оказаться, в случае, если не относились к кругу обстоятельств, возникающих в рамках осуществления авиакомпанией своей деятельности в штатном режиме, и при этом перевозчик не мог препятствовать их наступлению и предотвращению. А в соответствии со ст. 795 ГК РФ задержка судна вследствие неисправностей, угрожавших жизни и здоровью людей - это "обстоятельство, не зависящее от перевозчика".

Довольно часто в связи с задержкой рейса, кредитору (пассажиру) приходится поручать исполнение обязательства по перевозке третьему лицу с возложением на должника (авиаперевозчика) понесенных необходимых расходов и других убытков (ст. 397 ГК РФ). В этом случае должно произойти оформление билета на перевозку другой авиакомпанией¹. Однако, в данной ситуации зачастую авиакомпании такого изменения договора перевозки не оформляют. Поэтому возникает спор между авиаперевозчиком и пассажиром, связанный с тем, что авиакомпания, ссылаясь на то, что рейс был отменен по техническим причинам (на п.2 ст.795 ГК РФ), на этом основании утверждает, что ответственность перевозчика вообще не наступает, и возвращает пассажиру только провозную плату. Однако эта статья не является специальной нормой по отношению к ст. 397 ГК РФ из общих положений о гражданско-правовой ответственности и не может исключать ее применение. Следовательно, в случае возникновения спора вопрос в суде нужно будет ставить не о возврате излишней платы за перевозку, а о возмещении убытков, причиненных неосновательным уклонением от исполнения основного договора в порядке ст. 397 ГК РФ.

Другой не менее неприятной для пассажира особенностью ответственности перевозчика является сумма штрафа за просрочку отправления транспортного средства. Российское законодательство об авиаперевозках предусматривает смехотворные санкции за задержку рейса. В соответствии со ст. 120 ВК РФ, в таком случае авиаперевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере 25 процентов установленного федеральным законом минимального размера оплаты труда за каждый час просрочки, но не более чем 50 процентов 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.

Надо отметить, что с 2001 г. размер МРОТ для гражданско-правовых обязательств составляет 100 руб². Несмотря на Постановление Конституционного суда от 27 ноября 2008 г. № 11-П, который установил положение данной статьи не соответствующим Конституции РФ и предписал законодателю принять в первоочередном порядке новое правовое регулирование не позднее 1 июля 2009г. Следует сказать, что в ЕС указанная коллизия разрешается с помощью Директива № 261. Европейский суд справедливости в ноябре 2009 года вынес решение, которое стало основанием для предоставления пассажирам, чей рейс авиаперевозчиком был задержан более чем на три часа, компенсаций в размере, предоставляемом в случае отмены рейса, то есть порядка 600 (около €530). В решении суда указывается, что "пассажиры, заблаговременно не уведомленные об отмене рейса и вследствие этого потерявшие три часа и более по отношению к изначально запланированному времени вылета, имеют право на компенсацию даже и в том случае, если их перевозка была перебронирована авиакомпанией на другой рейс". Правовые последствия такой задержки, по мнению суда, не могут отличаться от тех, которые наступают в случае отмены рейса. Решение Европейского суда справедливости теперь подлежит истолкованию применительно к положениям национального законодательства судами стран Евросоюза. Однако "лазейка" у авиаперевозчиков осталась. Они не будут платить компенсации в случае, если задержка была вызвана "чрезвычайными и непреодолимыми обстоятельствами".

Также с мая 2010 года в США действуют похожие штрафы для авиакомпаний за задержку самолета с пассажирами на борту на взлетно-посадочной полосе более чем на три часа, но взыскиваются они в пользу министерства транспорта США. При этом максимальный размер штрафа составляют 27,5 тыс. на пассажира, то есть для самолетов среднего размера как Boeing 737 – общая сумма штрафа может превысить 5 млн.

А вот в России прямых штрафов, взимаемых авиационным регулятором - Росавиацией, не существует и вряд ли они появятся в будущем, а компенсации пассажирам (тем более в таких «скромных» размерах) и штрафы в пользу некоего надзорного органа - это разные вещи.

Конечно, в нашей стране пассажиры обладают некоторыми правами при задержке рейса. Согласно п. 99 ФАП в такой ситуации авиаперевозчик обязан бесплатно организовать для пассажиров такие услуги как, например, предоставление комнаты матери и ребенка пассажиру с ребенком в возрасте до 7 лет, прохладительных напитков, горячего питания, размещение в гостинице и т.д. Факт задержки рейса по вине перевозчика, а также неисполнение им возложенных на него согласно п. 99 ФАП обязанностей по соответствующему обслуживанию пассажиров могут в случае виновного в перерыве перевозки являться основаниями для предъявления пассажирами перевозчику требования о компенсации морального вреда ввиду причинения им соответствующих физических и нравственных страданий (основание - статья 15 Закона РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»). Однако, в любом случае пострадавшим пассажирам приходится предпринимать далеко немалые усилия для того, чтобы получить ту компенсацию, которая положена от авиаперевозчика.

Все вышесказанное мною показывает, насколько серьезные пробелы существуют в российском законодательстве и насколько они видны и ощутимы на фоне Европейского

Союза.

Литература

1. Гражданский кодекс часть 1 от 30.11.1994 N 51-ФЗ
2. Гражданский кодекс часть 2 от 26.01.1996 N 14-ФЗ
3. Воздушный кодекс от 19 марта 1997 года N 60-ФЗ
4. Закон РФ от 07.02.1992 № 2300-1 «О защите прав потребителей»
5. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» от 28 июня 2007 г. № 82
6. ФЗ от 19.06.2000г. № 82-ФЗ "О минимальном размере оплаты труда"
7. Постановление Конституционного суда от 27 ноября 2008 г. N 11-П