

УДК 656.7

© Мальцев В. А.

— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

© Гриднева О. В.

— кандидат юридических наук, доцент
кафедры гражданско-правовых дисциплин
Московского городского педагогического университета

Особенности правового регулирования перевозок на воздушном транспорте в Российской Федерации

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые особенности системы правового регулирования воздушных перевозок в России. Раскрываются определения внутренних и международных воздушных перевозок. Анализируются положения основных нормативных правовых актов, регулирующих отношения по осуществлению воздушных перевозок пассажиров и грузов. Дается правовая характеристика договору воздушной перевозки. Исследуется предмет и условия указанного договора по российскому законодательству. Отмечаются его особые положения, регулирующие права и обязанности сторон. Освещается специфика условий договора воздушной перевозки грузов. Показаны современные подходы к вопросам заключения и расторжения договора воздушной перевозки грузов и пассажиров. Приведены примеры из судебной практики по спорам, вытекающим из договоров воздушной перевозки. Выделены отдельные проблемные аспекты законодательного регулирования воздушных перевозок, а также внесены предложения по их устранению.

Ключевые слова: воздушная перевозка; договор воздушной перевозки; пассажир; перевозчик; провозная плата; груз; грузовая накладная; грузополучатель.

© Maltsev V.

— candidate of legal sciences, associate professor
of «Financial law and taxation» department

of the Law Institute of the Russian University of transport (MIIT)

© Gridneva O.

— candidate of legal sciences, associate professor
of the chair of civil law disciplines
of the Moscow city pedagogical University

Features of legal regulation of transportations on air transport in the Russian Federation

Abstract. The article deals with some peculiarities of the system of legal regulation of air transportation in Russia. Reveals the definition of domestic and international air transportation. Analysis of the provisions of the main legislative acts regulating relations in providing air transportation of passengers and cargo. Given the legal characterization of the contract of air carriage. Investigate the subject and conditions of the said agreement under Russian law. It notes the special provisions governing the rights and obligations of the parties. Describes the specific terms of the contract of air carriage of cargo. Illustrates contemporary approaches to issues of concluding and terminating the contract of air carriage of cargo and passengers. Examples of judicial practice on disputes arising from contracts of carriage by air. A separate problematic aspects of legislative regulation of carriage by air, as well as suggestions for their elimination.

Keywords: air transportation; air transportation agreement; the passenger of the carrier; the carriage charges; freight; bill of lading; the consignee.

Правовое регулирование воздушных перевозок по сравнению с иными традиционными институтами транспортного права имеет недолгую историю, обусловленную спецификой воздушного транспорта, получившего распространение относительно недавно. Развитие и увеличение объемов воздушных перевозок в нашей стране повлекло за собой совершенствование их законодательной базы. На сегодняшний день базисными нормативными правовыми актами, направленными на регулирование отношений, возникающих в сфере воздушной перевозки в Российской Федерации, являются Гражданский кодекс Российской Федерации (далее — ГК РФ), Воздушный кодекс Российской Федерации (далее — ВК РФ) и Федеральные авиационные правила, касающиеся воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей [приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию

пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”»].

Существуют два вида воздушных перевозок: внутренние и международные. Отличаются и их системы правового регулирования. Внутренняя воздушная перевозка — это воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ (п. 1 ст. 101 ВК РФ). Таким образом, внутренние перевозки подчинены национальному праву. Международная воздушная перевозка представляет собой перевозку, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены, соответственно, на территориях двух государств или на территории одного государства, если предусмотрен пункт посадки на территории другого государства. Международные воздушные перевозки регулируются, как правило, международными соглашениями (договорами), а именно системой договоров Варшавской и Монреальской конвенций [1]. В то же время общим основанием для осуществления внутренней и международной перевозки является заключение специального договора.

Договор воздушной перевозки относится к числу возмездных. Наличие категорий пассажиров, перевозимых бесплатно или на льготных условиях оплаты, не лишает этот договор возмездного характера. Содержание договора воздушной перевозки представляет собой совокупность всех его условий. Условия договора, как правило, содержат определенные права и обязанности его сторон, которые они принимают на себя и некоторые из которых установлены законодательством.

Предметом договора воздушной перевозки пассажира является деятельность перевозчика по перемещению в пространстве пассажира и доставке его в пункт назначения. Взаимный характер данного договора обуславливает появление конкретных прав и обязанностей у обеих его сторон — пассажира и перевозчика. Основные права пассажира по договору воздушной перевозки закреплены ст. 106 ВК РФ. Так, пассажир имеет право:

1) осуществлять проезд на льготных условиях (при предъявлении документов, подтверждающих такое право);

2) бесплатно провозить с собой багаж весом не более установленной нормы (зависит от типа воздушного судна, но не менее 10 кг на пассажира);

3) бесплатно провозить с собой ребенка в возрасте до двух лет (без предоставления ему отдельного места), а также провозить ребенка до 12 лет по льготному тарифу (с предоставлением ему отдельного места);

4) бесплатно пользоваться услугами комнаты матери и ребенка, а также на место в гостинице, в случае если рейс откладывается или переносится по вине перевозчика.

Отметим, что согласно Общим правилам перевозок при

международной перевозке одного ребенка не старше 2 лет без предоставления ему отдельного места взимается 10% тарифа, а за перевозку двоих детей в возрасте до 2 лет, а также детей в возрасте от 2 до 12 лет с предоставлением им отдельных мест — 50% тарифа. В связи с этим возникает по меньшей мере два вопроса. Во-первых, почему перевозка детей указанного возраста внутренним рейсом осуществляется бесплатно, а летающих международными рейсами платно. Бесплатная перевозка детей до 2, а то и до 5 лет без предоставления ребенку отдельного места — это общая практика большинства зарубежных авиакомпаний [2].

Отсюда возникает и другой вопрос. Если российский законодатель в императивной форме устанавливает названные льготы или права пассажиров, то должен применяться п. 5 ст. 790 ГК РФ, в котором установлено, что в случаях, когда в соответствии с законом или иными правовыми актами установлены льготы или преимущества по провозной плате за перевозку грузов, пассажиров и багажа, понесенные в связи с этим расходы возмещаются транспортной организацией за счет средств соответствующего бюджета.

В связи с этим в постановлении Девятого арбитражного апелляционного суда от 6 июля 2009 г. № 09АП-7692/2009-ГК по делу № А40-85803/08-65-792, на наш взгляд, законно и обоснованно делается вывод, что поскольку факт предоставления льгот, предусмотренных подп. 3 п. 2 ст. 106 ВК РФ, доказан истцом и подтвержден представленными в материалы дела доказательствами, то понесенные истцом расходы по оплате проезда воздушным транспортом, связанные с предоставлением льгот гражданам, подлежат возмещению. Суд разъяснил, что убытки подлежат взысканию с обязанного лица — Российской Федерации — за счет казны Российской Федерации, чьи интересы в данном случае представляет финансовый орган — Минфин России.

Однако ФАС Московского округа в постановлении от 2 апреля 2010 г. № КГ-А40/2486-10, руководствуясь положениями ст. 64, 102, 106 ВК РФ, пришел к выводу о том, что право пассажира перевозить с собой детей в возрасте от 2 до 12 лет в соответствии с льготным тарифом не является льготой, а представляет собой право каждого пассажира на получение в рамках договора воздушной перевозки платной услуги, подлежащей оказанию перевозчиком. В связи с этим суд отказал перевозчику в удовлетворении иска о взыскании убытков в счет возмещения расходов за оказанные услуги по льготной перевозке детей в возрасте от 2 до 12 лет. Однако ст. 786 ГК РФ использует термин «на льготных условиях». Отрицать здесь наличие льготы означает весьма вольное толкование нормы закона вне ее буквального смысла.

Наконец, Высший Арбитражный Суд РФ определением от 12 мая 2010 г. № ВАС-6113/10 признал правомерным отказ в удовлетворении

требования воздушного перевозчика о взыскании с Российской Федерации расходов, возникших в связи с осуществлением перевозок пассажиров, имеющих льготы.

К тому же у российских перевозчиков в большинстве случаев нет собственных правил перевозок, при этом они обязаны руководствоваться Общими правилами перевозок, утвержденными приказом Минтранса России. Однако право пассажира на проезд на льготных условиях закреплено законодательством, а следовательно, расходы перевозчика, связанные с обеспечением этого права пассажира, как указывалось выше, подлежат возмещению на основании п. 5 ст. 790 ГК РФ за счет бюджетных средств. Вышеназванное определение Суда фактически позволяет перевозчикам увеличение своих базовых тарифов.

В случае вынужденного отказа пассажира от воздушной перевозки в связи с возникновением определенных законом обстоятельств и уведомления об этом перевозчика до окончания установленного времени регистрации пассажира на указанный в билете рейс пассажиру также возвращается уплаченная им провозная плата.

Аналогичным образом обстоит дело и при отказе пассажира от воздушной перевозки в случае задержки отправления воздушного судна или при иных действиях (бездействии) перевозчика, влекущих за собой неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору воздушной перевозки пассажира.

Одной из основных обязанностей пассажира является оплата им воздушной перевозки, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа также и оплата провоза этого багажа. При этом пассажир оплачивает воздушную перевозку, приобретая по установленным перевозчиком тарифам пассажирский билет. Оплата провоза багажа удостоверяется выдачей пассажиру багажной квитанции.

Правила формирования тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов согласно п. 1 ст. 64 ВК РФ устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации. В соответствии с п. 3 этой же статьи ВК РФ плата за воздушные перевозки пассажиров и багажа устанавливается перевозчиком.

В настоящее время заключение договора воздушной перевозки пассажира, а также исполнение пассажиром обязанности по оплате воздушной перевозки чаще всего происходит с помощью приобретения так называемого электронного билета, т.е. перевозочного документа, оформление которого происходит в электронном виде с помощью автоматизированной информационной системы оформления воздушной перевозки [3].

Помимо обязанности оплатить воздушную перевозку, воздушное

законодательство возлагает на пассажира и ряд других обязанностей (например, не нарушать правила перевозки, установленные перевозчиком, воздержаться от провоза некоторых предметов, не наносить вреда имуществу перевозчика и т.д.), а также предусматривает определенные неблагоприятные последствия для пассажира за их неисполнение. В качестве одного из таких последствий может выступать досрочное расторжение договора воздушной перевозки пассажира по инициативе перевозчика.

Законодательно определены также права и обязанности перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира. Перевозчик прежде всего обязан подать под посадку воздушное судно в течение разумного срока до наступления времени отправления воздушного судна и предоставить пассажиру место, соответствующее приобретенному билету.

Согласно п. 1 ст. 103 ВК РФ перевозчик также обязан доставить пассажира и его багаж в пункт назначения в сроки, которые определяются установленными перевозчиками правилами воздушных перевозок. Разумеется, данные правила не должны ухудшать положение пассажира по сравнению с условиями действующих в настоящее время Общих правил воздушных перевозок пассажиров и грузов.

Воздушные перевозки осуществляются по расписанию, которое утверждает сам перевозчик. Он имеет право вносить изменения в данное расписание без предварительного предупреждения пассажиров. Однако в случаях, когда на установленный расписанием рейс билеты уже проданы, перевозчик обязан принять все возможные меры для информирования пассажиров, с которыми заключен договор воздушной перевозки пассажира, о произведенных изменениях в расписании [4]. Соблюдение времени вылета, указанного в расписании и билете, не может быть гарантировано перевозчиком, поскольку реальное время вылета воздушного судна устанавливает служба управления воздушным движением аэропорта.

Согласно п. 76 Общих правил воздушных перевозок перевозчик вправе отменить или задержать рейс, указанный в билете, грузовой накладной, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, если этого требуют условия безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией.

Определенными особенностями обладают также права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки грузов. Предметом договора воздушной перевозки груза являются транспортные услуги по перемещению и доставке вверенного перевозчику груза в пункт назначения. Эти услуги включают в себя, помимо транспортировки груза, хранения груза и выдачи его грузополучателю, работы по погрузке в воздушное судно и выгрузке груза. Содержание данных услуг предопределяет взаимные конкретные

права и обязанности сторон данного договора.

Участниками договора перевозки грузов являются перевозчик, который осуществляет воздушную перевозку, и грузоотправитель, сдающий груз для перевозки и уплачивающий перевозчику провозную плату. Как правило, грузоотправитель сдает груз перевозчику, указывая при этом третьего участника отношений — грузополучателя, которому перевозчик должен будет выдать груз в аэропорту назначения.

Для осуществления воздушной перевозки груза необходимо осуществить предварительное бронирование тоннажа (объема) воздушного судна, достаточного для перевозки данного груза. Согласно п. 11 Общих правил воздушных перевозок бронирование провозной емкости для груза предполагает перевозку груза в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. Произведенное бронирование должно быть отражено в автоматизированной системе бронирования перевозчика, а информация о произведенном бронировании должна быть предоставлена перевозчиком или уполномоченным им агентом грузоотправителю [5].

Договор воздушной перевозки груза согласно п. 1 ст. 105 ВК РФ удостоверяется выдачей грузоотправителю грузовой накладной. При этом ВК РФ не содержит требований, предъявляемых к оформлению грузовой накладной, лишь определяя, что такие требования устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Общие правила воздушных перевозок также не содержат подробных сведений о грузе, которые должны быть внесены в грузовую накладную. Так, п. 56 Общих правил воздушных перевозок содержит лишь положение о том, что грузовая накладная должна содержать сведения о перевозке груза при передвижении от аэропорта (пункта) отправления до аэропорта (пункта) назначения, а также сведения об оплате перевозки груза.

На наш взгляд, целесообразно дополнить ст. 105 ВК РФ положением, согласно которому грузовая накладная в обязательном порядке должна содержать сведения о наименовании груза, его массе, числе мест, размерах или объеме груза, виде упаковки и особых свойствах данного груза.

В соответствии с п. 1 ст. 791 ГК РФ перевозчик обязан подать под погрузку в срок, установленный принятой от грузоотправителя заявкой (заказом), договором перевозки или договором об организации перевозок, исправные транспортные средства в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза. При этом грузоотправитель вправе отказаться от поданных транспортных средств, если они не пригодны для перевозки соответствующего груза.

Тем не менее применительно к воздушной перевозке груза можно

сделать вывод об отсутствии какого-либо регулирования обязательств перевозчика по подаче транспортных средств под погрузку, так как в тексте ВК РФ нет норм, которые определяли бы порядок подачи воздушных судов под погрузку. В связи с этим предлагается дополнить текст ст. 103 ВК РФ пунктом, обязывающим перевозчика подать грузоотправителю в срок, установленный принятой от него заявкой на бронирование провозной емкости или договором воздушной перевозки груза, исправные воздушные суда под погрузку в состоянии, пригодном для перевозки соответствующего груза.

Согласно ст. 109 ВК РФ срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза. При этом в соответствии с п. 2 ст. 102 ВК РФ правила, установленные перевозчиком, не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей. В то же время срок доставки груза или исходные данные для его исчисления не являлись обязательными реквизитами грузовой накладной.

В соответствии со ст. 110 ВК РФ грузоотправитель имеет право в порядке, предусмотренном федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, получить обратно сданный к воздушной перевозке груз до его отправления, изменить в грузовой накладной грузополучателя до выдачи груза управомоченному на его получение лицу, распорядиться грузом в случае непринятия его грузополучателем или невозможности выдачи его грузополучателю.

После прибытия груза в аэропорт назначения перевозчик обязан уведомить об этом грузополучателя в сроки, предусмотренные федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки груза.

Статьей 111 ВК РФ на грузополучателя возлагается обязанность принять и вывезти поступивший в его адрес груз. При этом грузополучатель имеет право отказаться от получения поврежденного или испорченного груза, только если будет установлено, что качество груза изменилось настолько, что исключается возможность полного или частичного его использования в соответствии с его первоначальным назначением [например, постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 11 сентября 2012 г. № 3659/12 по делу № А40-101821/09-24-813]. Примечательно, что в указанной статье не устанавливается право грузополучателю отказаться от принятия груза, в случае если он не был им заказан и прибыл в его адрес по ошибке грузоотправителя или перевозчика.

Необходимо отметить, что возложение законом данных обязанностей на грузополучателя является предметом давно ведущейся научной дискуссии. Дело в том, что установление обязанностей для данного субъекта отношений по перевозке груза, на наш взгляд, правомерно лишь в случае признания его полноправной стороной договора воздушной перевозки груза, а самого договора соответственно трехсторонним договором, как это, например, предлагает сделать В. А. Егиазаров [6]. В противном случае возложение императивных обязанностей на лицо, не являющееся стороной договора (третье лицо), прямо противоречит п. 3 ст. 308 ГК РФ, не допускающему установление обязанностей для лиц, не участвующих в обязательстве в качестве сторон. Такое противоречие неоднократно отмечали и ведущие российские цивилисты [7].

По нашему мнению, данная правовая коллизия должна быть устранена путем либо устранения возложенной на грузополучателя императивной обязанности по принятию и вывозу груза, либо закрепления в ГК РФ трехстороннего характера указанного договора.

В заключение можно отметить, что состояние российской гражданской авиации в значительной степени зависит от своевременного и качественного развития и совершенствования законодательной базы, регулирующей деятельность перевозчиков по осуществлению воздушных перевозок пассажиров и грузов, которая должна также учитывать общепризнанные международные стандарты и правила.

Литература

1. Остроумов, Н. Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография. — М. : Статут, 2015. — С. 48.
2. Трофимов, С. В. Правовые механизмы формирования цен и тарифов на осуществление перевозок пассажиров и грузов воздушными судами гражданской авиации // Транспортное право. — 2016. — № 3. — С. 21—26.
3. Выгодянский, А. В. Права и обязанности сторон по договору воздушной перевозки пассажиров и грузов // Юрист. — 2016. — № 21. — С. 22—27.
4. Ленковская, Р. Р. Правовое регулирование воздушных перевозок // в сб.: Проблемы и перспективы современной юридической науки. — М., 2017. — С. 52—57.
5. Елисеев, Б. П. Воздушные перевозки. — М. : Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2011. — С. 19.
6. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник. — 4-е изд., перераб. и доп. — М. : Юстицинформ, 2007. — С. 73.
7. Брагинский, М. И. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — 4-е изд., стер. — М. : Статут, 2007. — С. 433.

Literature

1. Ostroumov, N. H. Legal regime of international air transport: mono-graphy. — Moscow : Statute, 2015. — P. 48.
2. Trofimov, S. V. Legal mechanisms of formation of prices and tariffs for transportation of passengers and cargo aircraft by civil aviation // Transport law. — 2016. — № 3. — P. 21—26.
3. Vygodskii, A. V. Rights and obligations of the parties under the contract of air carriage of passengers and goods / Lawyer. — 2016. — № 21. — P. 22—27.
4. Lenkovskaya, R. R. Legal regulation of air transportation // in SB.: Problems and prospects of modern legal science. — M., 2017. — P. 52—57.
5. Eliseev, B. P. Air transportation. — M. : Publishing and trading Corporation «Dashkov & Co.», 2011. — P. 19.
6. Egiazarov, V. A. Transport law : textbook. — 4th ed. — M. : Yustitsinform, 2007. — P. 73.
7. Braginsky, M. I. Contract law. Book four: Contracts about transportation, towage, transport expedition and other services in the field of transport / M. I. Braginsky, V. V. Vitryansky. — 4th ed., revised. — Moscow : Statute, 2007. — P. 433.