

УДК 34.347.82

Право пассажира на возврат стоимости чартерного авиабилета



Адиятулина Л.И.

Аспирант кафедры гражданского и предпринимательского права Казанского (Приволжского) федерального университета

В статье анализируется право пассажира на возврат стоимости чартерного авиабилета вследствие отказа пассажира от полета, а также его трактовка в российском законодательстве, судебной практике и правовой доктрине.

Ключевые слова: право пассажира, чартерный авиабилет, воздушный чартер.

Одним из самых нарушаемых и неоднозначно трактуемых прав пассажиров чартерных авиарейсов является, пожалуй, право на возврат стоимости чартерного авиабилета вследствие отказа пассажира от полета. В рамках настоящей работы мы попытаемся на основе анализа отдельных положений законодательства, судебной практики и правовой доктрины выявить причины такой неоднозначной трактовки, а также предложить возможные способы ее устранения.

Наибольшую актуальность право на возврат стоимости чартерного авиабилета приобретает в рамках туристического обслуживания граждан, в связи с чем в данной работе основное внимание уделим реализации указанного права такой категорией пассажиров, как туристы.

Федеральная антимонопольная служба (далее – ФАС России) на основании сообщений в средствах массовой информации, обращений физических и юридических лиц уже предпринимала попытку ограничить противоречащую законодательству практику применения авиакомпаниями «невозвратных билетов» [1]. К сожалению, указанные меры не принесли существенного результата, права пассажиров на возврат стоимости чартерных авиабилетов продолжают нарушаться. Нельзя не отметить, что обращение ФАС России, на наш взгляд, должно было быть адресовано не авиакомпаниям, а иным лицам, что будет подробно рассмотрено нами далее.

Право пассажира на возврат стоимости чартерного авиабилета закреплено Приказом 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» [2] (далее – Правила).

Согласно п. 240 Правил, возврат пассажирам денежных сумм, уплаченных за перевозку, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), производится лицом, которому пассажир оплатил стоимость перевозки, выполняемой по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

Заметим, что ранее данное право закреплялась в Правилах менее детально: возврат сумм пассажирам по перевозке, выполняемой чартерным рейсом, производится в порядке, установленном законодательством РФ [3].

А.А. Старцева полагает, что п. 240 Правил отсылает к несуществующим нормам, поскольку действующим законодательством порядок возврата сумм пассажирам по перевозке, выполняемой чартерным рейсом, не предусмотрен [4, с. 16].

Между тем на основании Письма Роспотребнадзора от 31 августа 2007 г. № 0100/8935-07-32 «Об особенностях правоприменительной практики, связанной с обеспечением защиты прав потребителей в сфере туристического обслуживания» [5], разъяснившего, в частности, положения п. 240 Правил, а также на основании анализа судебной практики [6] можно прийти к выводу о том, что п. 240 Правил как в прежней, так и в действующей редакции отсылает к ст. 108 Воздушного кодекса Российской Федерации [7] (далее – ВК РФ), в которой закреплено право пассажира отказаться от полета.

Так, ст. 108 ВК РФ предусматривает, что пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за двадцать четыре часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку.

Полагаем, что применение судами ст. 108 ВК РФ при рассмотрении требований пассажиров о возврате стоимости чартерных авиабилетов приводит к необоснованному смешению договоров воздушной перевозки и воздушного чартера и, как следствие, к неправильному определению лица, обязанного возратить пассажиру денежные средства.

Анализ судебной практики показывает, что суды при рассмотрении требований пассажиров о возврате стоимости чартерных авиабилетов в большинстве случаев вообще не исследуют вопрос о том, на основании какого договора осуществлялась перевозка (воздушного чартера или воздушной перевозки) [8; 9; 10].

На наш взгляд, в настоящее время имеет место процесс сближения режимов осуществления чартерных и регулярных перевозок, особенно в части нормативного закрепления прав пассажиров. С одной стороны, такой процесс представляется оправданным, поскольку в некоторой степени это ведет к уравниванию прав пассажиров чартерных и регулярных авиарейсов.

Однако ограничения в правах пассажиров чартерных рейсов, по нашему мнению, не совсем обоснованы и их следует свести к минимуму. Как правило, такие ограничения объясняются более низкой по сравнению с рейсами регулярными ценой, уплачиваемой за перевозку [11, с. 41]. Мы считаем, что более низкая цена чартерной перевозки обуславливается определенными экономическими причинами (переход риска неполной фактической загрузки воздушного судна и простоя кресел от перевозчика – фрахтовщика к фрахтователю) [12, с. 190-192, 219-223], а потому она не должна влиять на качество такой перевозки.

Вместе с тем, полагаем, что процесс сближения режимов осуществления чартерных и регулярных перевозок не должен приводить к смешению правовых понятий и размыванию границ между договорами воздушной перевозки и воздушного чартера.

Возвращаясь к праву пассажира на возврат стоимости чартерного билета, повторим, что применение судами отсылки к ст. 108 ВК РФ, да и действующая редакция п. 240 Правил в целом приводят к

неправильному определению лица, обязанного возратить пассажиру денежные средства.

Так, в одном из дел суд кассационной инстанции пришел к выводу о том, что содержащееся в заключенных турагентством договорах с конкретными потребителями-туристами условие, предусматривающее, что стоимость билетов на чартерные рейсы не возвращается *перевозчиком (Л.А.)* ни при каких обстоятельствах, ущемляет права потребителей, поскольку положения ст. 108 ВК РФ носят императивный характер и не могут быть изменены соглашением сторон [13].

Вряд ли можно согласиться с таким выводом суда. Прежде всего потому, что, как верно отмечает А.А. Старцева, возврат денежных средств пассажир чартерного рейса может требовать только от фрахтователя, ведь фрахтовщик не получает от пассажира никакой платы и обязан совершить рейс независимо от фактической загрузки вместимости воздушного судна [4, с. 23].

Действительно, чартерную перевозку, осуществляемую по договору воздушного чартера, при его заключении оплачивает фрахтователь. Далее фрахтователь реализует авиабилеты на чартерные рейсы, например, путем их продажи третьим лицам в составе туристических пакетов. Таким образом, пассажир лишь покупает авиабилеты на чартерные рейсы у фрахтователя, оплатившего чартерную перевозку при заключении с фрахтовщиком – перевозчиком договора воздушного чартера, и не вступает в самостоятельный договор перевозки ни с фрахтователем, ни с перевозчиком – фрахтовщиком¹.

Вывод об отсутствии необходимости заключения самостоятельного договора воздушной перевозки во исполнение воздушного чартера находит свое отражение и в правовой доктрине [4, с. 22; 14, с. 267-268; 15, с. 19].

Если следовать изложенной и, по нашему мнению, верной логике, то каким образом на основании действующей редакции п. 240 Правил пассажир может требовать *возврата (Л.А.)* «денежных средств, уплаченных за перевозку»? Возможно, следует изменить редакцию п. 240 Правил: возврат пассажиру стоимости авиабилета на чартерную перевозку, осуществляемую во исполнение договора фрахтования вместимости воздушного судна (воздушного чартера), производится лицом, принявшим от пассажира оплату за данный авиабилет. Тот факт, что авиакомпания непосредственно не принимает от пассажира оплаты за чартерный авиабилет, на наш взгляд, является гораздо более очевидным, чем то, что пассажир не оплачивает авиакомпании чартерную перевозку. Таким образом, предложенная формулировка исключила бы возможность удовлетворения

¹ В случае заключения субчартера в описываемую цепочку включается дополнительный участник и авиабилет на чартерный рейс приобретает пассажиром у фрахтователя по субчартеру.

требований возврата денежных сумм с перевозчика – фрахтовщика.

Полагаем, что здесь следует сделать оговорку. Мы придерживаемся мнения о нетождественности чартерного авиабилета и обычного пассажирского авиабилета, которая выражается, в частности, в том, что выдача чартерного авиабилета не свидетельствует о заключении самостоятельного договора перевозки между авиакомпанией и пассажиром. Как верно отмечает В.Г. Афанасьев, в отличие от регулярного авиабилета чартерный билет не является договорным документом, подтверждающим договор перевозки; чартерный билет дает лишь пассажиру право на место на зафрахтованном судне [16, с. 236-237].

Следовательно, полагаем, что оплата пассажиром чартерного авиабилета (покупка такого билета) не означает оплату пассажиром самой чартерной перевозки. В подтверждение данной позиции можно также привести п. 32 Правил, согласно которому плата за перевозку пассажиров, багажа, грузов, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), в перевозочном документе не указывается [2].

Отмечая специфику чартерного авиабилета, А.А. Старцева обосновывает выделение данного термина, а также необходимость его законодательного закрепления [4, с. 7, 11], с чем следует согласиться.

Таким образом, по нашему мнению, принятие изложенного подхода к правовому регулированию отношений, складывающихся между фрахтователем, фрахтовщиком и пассажиром, а также к понятию и значению чартерного авиабилета, наряду с соответствующим изменением редакции п. 240 Правил позволит избежать неоднозначной трактовки и неправильного применения на практике положений о возврате пассажирам стоимости чартерного авиабилета.

Литература:

1. Информация Федеральной антимонопольной службы от 5 апреля 2010 г. «ФАС России обеспокоена ситуацией, сложившейся в системе формирования цен на авиаперевозки» // Справочная правовая система Консультант Плюс.
2. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 (с изм. от 2 апреля 2012 г.) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. – 2007. – 10 октября; 2012. – 16 мая.

3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 (с изм. от 8 октября 2008 г.) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» // Российская газета. – 2007. – 10 октября; 2008. – 30 декабря.
4. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Казань, 2009. – 25 с.
5. Письмо Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека от 31 августа 2007 г. № 0100/8935-07-32 «Об особенностях правоприменительной практики, связанной с обеспечением защиты прав потребителей в сфере туристического обслуживания» // Справочная правовая система Консультант Плюс.
6. Определение Московского городского суда от 24 мая 2011 г. по делу № 33-15524 // Справочная правовая система Консультант Плюс.
7. Воздушный кодекс Российской Федерации / Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (с изм. от 28 июля 2012 г.) // Российская газета. – 1997. – 26 марта; 2012. – 30 июля.
8. Апелляционное определение Московского городского суда от 20 марта 2012 г. по делу № 11-1480 // Справочная правовая система Консультант Плюс.
9. Апелляционное определение Московского городского суда от 22 октября 2012 г. по делу № 11-21668 // Справочная правовая система Консультант Плюс.
10. Апелляционное определение Московского городского суда от 16 ноября 2012 г. по делу № 11-24373 // Справочная правовая система Консультант Плюс.
11. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном сообщении. – М.: Статут, 2009. – 268 с.
12. Афанасьев В.Г. Основы международных воздушных сообщений. – М.: Авиабизнес, 2010. – 456 с.
13. Постановление Федерального арбитражного суда Уральского округа от 17 ноября 2009 г. № Ф09-8969/09-С1 по делу № А47-5976/2009 // Справочная правовая система Консультант Плюс.
14. Грязнов В.С. Правовые основы воздушных сообщений: учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2001. – 275 с.
15. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. – 2004. – № 2. – С. 18-24.
16. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. – М.: Транспорт, 1987. – 280 с.

The Right of the Passenger for Repayment of the Cost of Charter Air Ticket

L.I. Adiyatullina
Kazan (Volga Region) Federal University

The paper substantiates the right of the passenger for repayment of the cost of charter air ticket due to cancellation of the flight and its definition in Russian law, juridical practice and law doctrine.

Key words: passenger's right, charter air ticket, air charter.

