

Б. П. Елисеев

Воздушные ПЕРЕВОЗКИ

- ◆ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО
- ◆ КОММЕНТАРИИ
- ◆ СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА
- ◆ ОБРАЗЦЫ ДОКУМЕНТОВ



Борис Елисеев

Воздушные перевозки

«Дашков и К»

2014

УДК 347.82
ББК 67

Елисеев Б. П.

Воздушные перевозки / Б. П. Елисеев — «Дашков и К», 2014

В книге приводятся и комментируются Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей». В комментариях уделено значительно внимание обеспечению безопасности воздушных перевозок, требованиям к персоналу, обслуживающему пассажиров на борту воздушного судна, процедурам, связанным с перевозкой пассажиров и грузов. Подробно анализируется договорно-правовая практика, вытекающая из правоотношений между перевозчиком и пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем. Изложены правила ответственности, в качестве примеров приведена обширная судебная практика судов общей юрисдикции Российской Федерации. Сборник содержит приложения в виде договоров авиационных перевозок и словаря терминов и определений. Настоящий сборник является на сегодняшний день единственным и полным комментарием вышеуказанных Федеральных авиационных правил. Для руководителей и юристов авиакомпаний, аэропортов, предприятий, связанных с воздушными перевозками, а также студентов и аспирантов.

УДК 347.82

ББК 67

© Елисеев Б. П., 2014

© Дашков и К, 2014

Содержание

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ 1	5
II. БРОНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА, БАГАЖА, ГРУЗА	10
Бронирование	10
Форма договора воздушной перевозки пассажира	13
Условия договора международной воздушной перевозки	18
Персональные данные	21
Обработка персональных данных пассажиров	23
Аннулирование бронирования	25
III. ОПЛАТА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА, БАГАЖА, ГРУЗА	26
Формирование тарифов и взимание сборов	27
Регистрация и опубликование тарифной информации	28
Применение пассажирских тарифов	29
Построение тарифа	30
Правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов	31
Конец ознакомительного фрагмента.	32

Борис Елисеев

Воздушные перевозки

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ¹

С момента развития воздушного транспорта, появления возможности осуществлять воздушную перевозку пассажиров, их вещей, а также различных грузов возникла необходимость в разработке правил, регламентирующих такие отношения в рамках единой системы.

Главным международно-правовым документом, регулирующим отношения в области гражданской авиации, помимо международных договоров, заключенных СССР, а затем Российской Федерацией с различными государствами, является “Конвенция о международной гражданской авиации” (Чикаго, 7 декабря 1944 г., Россия ратифицировала Конвенцию 15 октября 1970 г.).

В соответствии с положением Конвенции под международным воздушным сообщением понимается воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства. Государство (далее – государство-участник), на территории которого осуществляются международные полеты, при присоединении к указанной Конвенции соглашается, что все воздушные суда других государств, не являющиеся воздушными судами, занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право при соблюдении положений международных актов осуществлять полеты на его территорию или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Тем не менее каждое государство – участник данной Конвенции сохраняет за собой право по соображениям безопасности полетов требовать от воздушных судов, которые намереваются следовать над районами, являющимися недоступными или не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, следовать по предписанным маршрутам или получать специальное разрешение на такие полеты. Такие воздушные суда, если они заняты в перевозке пассажиров, груза или почты за вознаграждение или по найму, но не в регулярных международных воздушных сообщениях, пользуются также привилегией принимать на борт или выгружать пассажиров, груз или почту при условии, что любое государство, где производится такая погрузка или выгрузка, имеет право устанавливать такие правила, условия или ограничения, какие оно может счесть желательными.

В случае осуществления регулярных международных воздушных сообщений необходимо получение специального разрешения или иной санкции государства, на территории которого осуществляется полет.

Государство – участник Конвенции имеет право отказывать воздушным судам других государств в разрешении принимать на борт на его территории пассажиров, почту и груз, перевозимых за вознаграждение или по найму и имеющих другой пункт назначения в пределах его территории. При этом каждое договаривающееся государство обязуется не вступать ни в какие соглашения, которые специально предоставляют какому-либо другому государству или авиапредприятию какого-либо другого государства любую такую привилегию на исключительной основе, и не получать любую из этих привилегий от какого-либо другого государства.

¹ Здесь и далее даны комментарии к соответствующим разделам Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей” (утв. приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82).

В случае наличия на территории государства запретных зон пролет над ними может быть ограничен или запрещен на единообразной основе по соображениям военной необходимости или общественной безопасности. При этом не должно быть никакого различия между занятыми в регулярных международных воздушных сообщениях воздушными судами данного государства и воздушными судами других государств, занятыми в аналогичных сообщениях. Такие запретные зоны имеют разумные размеры и местоположение, чтобы без необходимости не создавать препятствий для аэронавигации. Информация о запретных зонах должна быть направлена другим государствам – участникам данной Конвенции и международным организациям гражданской авиации (ИАТА, ИКАО).

Государство-участник может временно ограничить или запретить полеты над всей своей территорией или какой-либо ее частью при условии, что такое ограничение или запрещение применяется к воздушным судам всех других государств независимо от их национальности при исключительных обстоятельствах или в период чрезвычайного положения, или в интересах общественной безопасности.

Любое воздушное судно, которое входит на территорию государства-участника, совершает, если того требуют правила этого государства, посадку в аэропорту, указанном этим государством, с целью прохождения таможенного и иного контроля. При отбытии с территории государства-участника такое воздушное судно отбывает из указанного подобным же образом таможенного аэропорта. Сведения обо всех указанных таможенных аэропортах публикуются государством-участником и направляются Международной организации гражданской авиации для передачи всем другим государствам-участникам. Каждое государство-участник обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов. Каждое государство-участник обязуется поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании вышеуказанной Конвенции. Над открытым морем действующими являются правила данной Конвенции.

В связи с возможностью воздушного транспорта пересекать большие расстояния, выходя за пределы территориальных государственных границ, возникла необходимость унификации правил по осуществлению международной воздушной перевозки пассажиров, их вещей, а также различных грузов.

Международные перевозки пассажиров и грузов осуществляются на основе транспортных конвенций, заключенных между государствами. Данные конвенции имеют приоритет перед национальным законодательством.

Впервые это определение было дано в “Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок” (Варшава, 12 октября 1929 г., далее – Варшавская конвенция). Из положений п. 2 ст. 1 Варшавской конвенции можно сделать вывод, что под международной воздушной перевозкой понимается всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух Высоких Договаривающихся Сторон (т. е. на территории разных государств), либо на территории одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны (т. е. на территории одного государства), если остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если это государство не является Высокой Договаривающейся Стороной. Перевозка без подобной остановки между территориями, находящимися под суверенитетом одной и той же Высокой Договаривающейся Стороны, не рассматривается как международная. В свою очередь в “Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок”, принятой в г. Монреале 28 мая 1999 г. (всту-

пила в силу 4 ноября 1999 г., далее – Монреальская конвенция) и заменяющей весь пакет документов, связанных с Варшавской конвенцией, появилось несколько иное определение международной перевозки. Согласно п. 2 ст. 1 Монреальской конвенции международной перевозкой признается “всякая перевозка, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются ли или нет перерыв или перегрузка, расположены либо на территории двух государств-участников, либо на территории одного и того же государства-участника, если согласованная остановка предусмотрена на территории другого государства, даже если государство не является государством-участником. Перевозка без подобной остановки между двумя пунктами, находящимися на территории одного и того же государства-участника, не рассматривается... как международная”.

Таким образом, под действие Варшавской и Монреальской конвенций подпадают любые перевозки, если:

- место отправления и место назначения перевозки вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке или перегрузка, расположены на территории двух государств – участников той или другой Конвенции;
- место отправления и место назначения перевозки находятся на территории одного и того же государства – участника той или другой Конвенции, но при этом договором воздушной перевозки или иным образом предусмотрена остановка на территории другого государства, даже если оно не участвует в этих Конвенциях.

Варшавская и Монреальская конвенции действуют в отношении международных перевозок, осуществляемых в рамках регулярных и нерегулярных международных воздушных сообщений. Обе Конвенции применяются также к перевозке, осуществляемой несколькими последовательными перевозчиками, если она рассматривается ими в качестве единой перевозки.

Практически аналогичное определение международной воздушной перевозки нашло отражение и в Воздушном кодексе Российской Федерации (далее – ВЗК РФ), согласно ст. 101 которого под такой перевозкой принимается воздушная перевозка, при которой пункт отправления и пункт назначения расположены:

- соответственно на территориях двух государств;
- на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства.

В свою очередь, в развитие положений Варшавской конвенции и ВЗК РФ Министерством транспорта РФ были разработаны и утверждены приказом от 28 июня 2007 г. № 82 Федеральные авиационные правила “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей” (далее – Правила). Правила определяют условия воздушной перевозки пассажиров, вещей пассажира, включая вещи, находящиеся при пассажире, и ручную кладь, перевозимых на борту воздушного судна на основании договора воздушной перевозки пассажира (далее – багаж), имущества, принятого к перевозке на основании грузовой накладной (далее – груз), права и обязанности перевозчика, других лиц, участвующих в организации и обеспечении воздушных перевозок, а также пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей.

Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок (далее – перевозки) пассажиров, багажа, грузов рейсами по расписанию движения воздушных судов и дополнительными рейсами (далее – регулярные рейсы) и рейсами по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) (далее – чартерные рейсы).

В соответствии со ст. 101 ВЗК РФ внутренняя воздушная перевозка – воздушная перевозка, при которой пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории РФ.

Рейс регулярный и дополнительный – рейс воздушного судна, выполняемый по маршруту в соответствии с установленным расписанием.

Рейс чартерный – рейс воздушного судна, выполняемый в соответствии с договором фрахтования воздушного судна.

Международные полеты подразделяются:

- на регулярные, выполняемые по расписанию, и дополнительные к расписанию;
- эпизодические (разовые): чартерные и специальные.

Международные полеты гражданских воздушных судов РФ осуществляются на основании и в соответствии с условиями международных договоров о воздушном сообщении, специальных разрешений на выполнение регулярных и разовых полетов, выдаваемых компетентными органами иностранных государств. Перечни международных воздушных трасс и аэропортов (аэродромов), открытых для международных полетов, утверждаются Правительством РФ и публикуются в Сборнике аэронавигационной информации. Международные полеты гражданских воздушных судов РФ выполняются по установленным международным воздушным трассам, определенным разрешением соответствующих органов иностранных государств.

Вылет воздушных судов, выполняющих международные полеты из России, а также их посадка после входа в воздушное пространство РФ производится в аэропортах (аэродромах), открытых для международных полетов, где имеются контрольно-пропускные пункты пограничных войск и таможенные учреждения. Иной порядок вылета и посадки воздушных судов допускается только по разрешению компетентных органов.

Полеты воздушных судов иностранных государств и международные полеты судов РФ осуществляются с использованием аэропортов, имеющих статус международных. При этом взлет и посадка могут осуществляться только со специально открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, перечень которых установлен непосредственно законодательством РФ.

Для понимания, кто является перевозчиком, следует исходить из определения эксплуатанта, под которым определяется гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта. Требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами.

Согласно статье 61 ВЗК РФ юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ понимается как “авиационное предприятие”.

При осуществлении внутренних и/или международных воздушных перевозок перевозчик обязан придерживаться норм, установленных международным воздушным гражданским законодательством, выполнять требования, закрепленные Правилами. Перевозчик должен придерживаться положений руководства по производству полетов, руководства по техническому обслуживанию и руководства по качеству, содержащих установленные и принятые к исполнению правила, процедуры и нормы по организации, производству и обеспечению полетов. Он также обязан обеспечить соблюдение требований экологической безопасности при эксплуатации и техническом обслуживании воздушных судов в соответствии с требованиями законодательства РФ, а также наличие необходимых нормативных актов по экологической безопасности, разработать и осуществлять организационные и технические мероприятия по соблюдению их требований.

Ни Варшавская, ни Монреальская конвенции не содержат положений, касающихся организации воздушной перевозки. ВЗК РФ также содержит только упоминание основных положений перевозки, но не их конкретизацию.

При выполнении международных перевозок Правила применяются в части, не противоречащей международным соглашениям РФ о воздушном сообщении, а также законам, поста-

новлениям, правилам и предписаниям государственных органов страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляются такие перевозки.

В соответствии с п. 4 Правил перевозчика вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок (далее – правила перевозчика), которые не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей.

В частности, с правилами ведущих российских авиакомпаний можно ознакомиться на сайтах данных авиакомпаний, а также в офисах продаж, где они публично доступны для предварительного ознакомления потенциальных пассажиров с условиями воздушной перевозки.

Правила перевозчика могут быть изменены им без уведомления пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей при условии, что изменения не применяются к пассажиру, грузоотправителю либо грузополучателю после заключения договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза. Таким образом, возможны ситуации, когда к пассажирам одного рейса могут применяться различные положения правил перевозчика (прямо зависящие от конкретной даты приобретения билета).

Также Правила возлагают на пассажира, грузоотправителя, грузополучателя обязанность по соблюдению законодательства РФ, международных договоров РФ и законодательства страны, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляется перевозка пассажиров, багажа и грузов, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и грузов, выполнению требований по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности, а также требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством РФ.

Учитывая специфику авиабизнеса, в частности – организацию продажи авиаперевозок как непосредственно самими перевозчиками, так и привлекаемыми ими на основании соответствующих договоров лицами, осуществляющими от имени перевозчика бронирование, продажу и оформление перевозок на перевозочных документах, в Правила было включено определение “уполномоченный агент”(п. 6 Правил). Следует отметить, что в ранее действовавших “Правилах международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР”, утвержденных приказом Министерства гражданской авиации СССР от 16 января 1985 г. № 19, также было дано понятие “агента”, под которым понималось лицо или организация, уполномоченные действовать за перевозчика либо за другое лицо или организацию, а также от их имени.

Одновременно в положения Правил были включены нормы, регламентирующие права и обязанности таких уполномоченных агентов наравне с перевозчиками.

Также Правилами предусмотрено, что перевозчик вправе передать обязанности или их часть по договору воздушной перевозки лицу, осуществляющему аэропортовую или иную деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов на основании предусмотренного законодательством РФ сертификата соответствия (далее – обслуживающая организация) или другому лицу, в том числе перевозчику, являясь ответственным за их действия (бездействие) перед пассажиром, грузоотправителем и грузополучателем и выполнение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза. Подобные правоотношения получают развитие в Агентских соглашениях об оказании услуг по продаже пассажирских перевозок, а также о грузовых перевозках.

II. БРОНИРОВАНИЕ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА, БАГАЖА, ГРУЗА

Бронирование

Правилами введено понятие “бронирование”, под которым понимается закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату, что является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза (п. 8 Правил).

Отмечено, что при бронировании, как правило, используются автоматизированные системы бронирования. Такие системы бронирования получили повсеместное распространение, поскольку именно они позволяют организовать широкую сеть продажи авиаперевозок, оперативно реагировать на возможное изменение расписания, а также позволяют предоставлять ряд дополнительных услуг пассажиру.

При этом бронирование производится в сроки и порядке, устанавливаемые перевозчиком.

Бронирование должно быть отражено в системе бронирования перевозчика.

Информация о произведенном бронировании должна быть предоставлена перевозчиком или уполномоченным агентом пассажиру, грузоотправителю.

Следует отметить, что ни срок хранения, ни срок предоставления такой информации перевозчиком законодательно не установлен.

Бронирование пассажирского места и провозной емкости для пассажира предполагает перевозку пассажира и его багажа в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование.

При этом Правилами допускается, что бронирование может производиться уже после оплаты перевозки и оформления билета – в случае оформления билета: с открытой датой отправления (без указания в билете фиксированной даты), со статусом ожидания свободной провозной емкости (билет со статусом “на посадку”), при наличии свободных провозных емкостей после окончания регистрации пассажиров и оформления багажа.

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.

Пассажир для осуществления бронирования может обратиться к перевозчику или уполномоченному агенту непосредственно в пункты продажи перевозок либо по телефону, электронной почте и т. п., либо забронировать пассажирское место и провозную емкость самостоятельно через информационные системы. Большинство перевозчиков активно используют возможности сети Интернет для предоставления пассажирам возможности самостоятельно осуществлять бронирование через сайты перевозчиков. Развитие различных способов бронирования, помимо ранее единственно существовавшего – только непосредственно в кассе перевозчика (или агента), делают процедуру бронирования и оформления билета более доступным для широкой публики.

При бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик или уполномоченный агент:

- предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию о расписании движения воздушных судов, наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей, тарифах и условиях применения тарифов, правилах перевозчика, об условиях договора воздушной

перевозки пассажира, условиях обслуживания на борту воздушного судна, типе воздушного судна, перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку, другую сопутствующую информацию;

- производит подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения. При бронировании уполномоченным агентом пассажиру, грузоотправителю предоставляется информация в соответствии с заданными пассажиром, грузоотправителем приоритетными параметрами условий перевозки и/или общими в отношении каждого перевозчика условиями перевозки.

Пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных и при наличии – об особых условиях перевозки пассажира, багажа.

Согласно п. 25 Правил для бронирования необходимо согласовать с перевозчиком перевозку:

- 1) пассажира с ребенком до 2 лет;
- 2) ребенка, не сопровождаемого совершеннолетним пассажиром, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;
- 3) тяжелобольного пассажира;
- 4) больного на носилках;
- 5) пассажира, лишенного слуха, без сопровождающего;
- 6) пассажира, лишенного зрения, с собакой-поводырем;
- 7) несопровождаемого пассажира, лишенного зрения и/или слуха, который будет перевозиться под наблюдением перевозчика;
- 8) пассажира, чья способность передвигаться при пользовании воздушным транспортом ограничена и/или чье состояние требует особого внимания при обслуживании (далее – пассажир с ограниченной подвижностью);
- 9) пассажира, имеющего оружие и/или боеприпасы;
- 10) багажа, превышающего установленную перевозчиком норму бесплатного провоза багажа (далее – сверхнормативный багаж);
- 11) багажа, габариты одного места которого в упакованном виде превышают двести три сантиметра в сумме трех измерений (далее – негабаритный багаж);
- 12) багажа, вес одного места которого превышает тридцать два килограмма (далее – тяжеловесный багаж);
- 13) багажа, который необходимо перевозить только в салоне воздушного судна;
- 14) валюты в денежных знаках или монетах, акций, облигаций и других ценных бумаг, кредитных и банковских карт, ювелирных изделий, драгоценных металлов, драгоценных или полудрагоценных камней, включая промышленные алмазы (далее – ценный груз);
- 15) груза с объявленной ценностью;
- 16) предметов и веществ, подвергающихся порче по истечении определенного срока хранения либо при неблагоприятном воздействии температуры, влажности или других условий окружающей среды (далее – скоропортящийся груз);
- 17) предметов или веществ, которые способны создавать угрозу для здоровья, безопасности, имущества или окружающей среды и которые указаны в перечне опасных грузов или классифицированы как опасные грузы в соответствии с международными договорами Российской Федерации и законодательством Российской Федерации (далее – опасный груз);
- 18) груза, вес одного грузового места которого превышает восемьдесят килограммов (далее – тяжеловесный груз);
- 19) груза, габариты одного грузового места которого превышают габаритные размеры загрузочных люков и/или грузовых отсеков пассажирских воздушных судов (далее – негабаритный груз);

20) груза, вес одного кубического метра которого меньше ста шестидесяти семи килограммов (далее – объемный груз);

21) собак, кошек, птиц и других мелких комнатных (прирученных) животных (далее – комнатные животные (птицы));

22) животных, птиц, насекомых, рыб и т. п. (далее – живность);

23) груза, требующего специальных условий перевозки;

24) человеческих останков и останков животных.

Следует отметить, что на практике согласования с перевозчиком при бронировании перевозки валюты в денежных знаках или монетах, акций, облигаций и других ценных бумаг, кредитных и банковских карт, ювелирных изделий, драгоценных металлов, драгоценных или полудрагоценных камней, включая промышленные алмазы, не происходит. Как правило, такие предметы декларируются только в рамках таможенного оформления. Правила прямо предусматривают (п. 14), что в случае отказа пассажира от предоставления информации, необходимой для бронирования, оно не производится. То есть, как уже упоминалось, договор перевозки не будет заключен в силу того, что между сторонами не достигнуто согласия по его существенным условиям.

Форма договора воздушной перевозки пассажира

Перевозка пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами осуществляется в сроки и порядке, предусмотренные договором воздушной перевозки пассажира, договором воздушной перевозки груза.

Условия договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза содержатся в ВЗК РФ, правилах перевозчика, условиях применения тарифа и перевозочном документе. При этом следует знать необходимый набор условий, требующихся для заключения договора воздушной перевозки пассажира.

В соответствии с п. 1 ст. 103 ВЗК РФ по договору воздушной перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете.

Правилами предусмотрено, что при бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик либо уполномоченный агент имеет право не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

Ряд перевозчиков используют это положение Правил для того, чтобы предоставить пассажиру возможность за отдельную плату выбрать наиболее комфортное для него место. В частности, под такими местами могут считаться места, более комфортные по уровню шума (расположенные дальше от авиадвигателей); или где имеется больше места для ног (как правило, у аварийных выходов); или расположенные дальше от туалета. Некоторые предпочитают места у иллюминаторов. Часть пассажиров предпочитает места поближе к выходам, чтобы раньше всех покинуть салон воздушного судна при приземлении.

Ряд интернет-сайтов содержит подробную информацию о таких, наиболее комфортных местах в самолетах различного типа у разных авиаперевозчиков.

Бронирование по билету, оформленному с открытой датой отправления, производится при наличии свободных пассажирских мест и свободной провозной емкости на рейсе перевозчика в пределах действия договора воздушной перевозки пассажира. Если пассажир, имеющий билет с открытой датой отправления, обращается с просьбой о бронировании перевозки, а перевозчик не имеет возможности предоставить пассажирское место и провозную емкость в течение срока действия договора, то перевозчик или уполномоченный агент должен произвести бронирование на ближайший рейс, на котором имеется свободное пассажирское место и провозная емкость того класса обслуживания, который соответствует оплаченному тарифу.

Бронирование провозной емкости для груза производится перевозчиком или уполномоченным агентом.

Грузоотправитель при бронировании провозной емкости должен сообщить перевозчику или уполномоченному агенту информацию о данных грузоотправителя и грузополучателя, наименовании груза, предполагаемой дате отправки, весе-брутто (далее – вес) и объеме груза, габаритах каждого грузового места, количестве грузовых мест, условиях обращения с грузом, свойствах груза, требующих специальных условий или мер предосторожности при его перевозке, хранении и обработке.

До бронирования провозной емкости для груза перевозчик или уполномоченный агент производит проверку груза на предмет отнесения груза или его части к категориям опасных грузов.

Проверка груза определяет возможность и условия перевозки опасного груза.

При бронировании провозной емкости для груза перевозчик или уполномоченный агент:

- предоставляет грузоотправителю информацию о расписании движения воздушных судов, тарифах и условиях их применения, правилах перевозчика, об условиях договора воздушной перевозки груза, наличии свободной провозной емкости, тоннажа, другую сопутствующую информацию;

- производит подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения. Также при бронировании уполномоченным агентом пассажиру, грузоотправителю предоставляется информация в соответствии с заданными пассажиром, грузоотправителем приоритетными параметрами условий перевозки и/или общими в отношении каждого перевозчика условиями перевозки.

В случае воздушной перевозки пассажиром багажа перевозчик обязуется доставить этот багаж в пункт назначения и выдать пассажиру или уполномоченному на получение багажа лицу. При этом срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок. Пассажир воздушного судна обязуется оплатить воздушную перевозку, а при наличии у него багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа и провоз этого багажа.

Непосредственно ВЗК РФ не содержит каких-либо определенных требований к форме договора воздушной перевозки пассажира. Таким образом, изначально применению подлежат общие положения гражданского законодательства, касающиеся порядка заключения и оформления сделки.

Законодатель именует сделку “договором воздушной перевозки”, из чего на основании положений п. 1 ст. 154 Гражданского кодекса РФ (далее – ГК РФ) однозначно вытекает классификация правовой природы такой сделки как двух- или более сторонней (т. е. той, для совершения которой в соответствии с законом, иными правовыми актами необходимо выражение согласованной воли двух сторон (двусторонняя сделка) либо трех или более сторон (многосторонняя сделка).

В соответствии с п. 1 ст. 420 ГК РФ договором признается соглашение двух или нескольких лиц об установлении, изменении или прекращении гражданских прав и обязанностей. Таким образом, для договора воздушной перевозки первым необходимым условием является наличие сторон: перевозчика и пассажира.

Согласно ст. 421 ГК РФ условия соответствующего договора определяются по усмотрению сторон, из чего следует, что для совершения сделки необходимо встречное и согласованное волеизъявление двух сторон.

В свою очередь п. 1 ст. 434 ГК РФ предусматривает, что договор может быть заключен в любой форме, предусмотренной для совершения сделок, если законом для договоров данного вида не установлена определенная форма.

Принимая во внимание, что согласно п. 1 ст. 161 ГК РФ должны совершаться в простой письменной форме, за исключением сделок, требующих нотариального удостоверения:

- 1) сделки юридических лиц между собой и с гражданами;
- 2) сделки граждан между собой на сумму, превышающую не менее чем в десять раз установленный законом минимальный размер оплаты труда, а в случаях, предусмотренных законом, – независимо от суммы сделки.

И исходя из того, что согласно положениям ст. 100 ВЗК РФ и п. 3 ст. 61 ВЗК РФ в качестве перевозчика (эксплуатанта) в РФ может выступать и юридическое лицо и гражданин, невозможно однозначно утверждать, что сделка должна совершаться только в простой письменной форме и законодатель не допускает совершение сделки воздушной перевозки пассажира иным образом. В дальнейшем следует исходить из следующих положений законодательства:

- согласно п. 2 ст. 158 ГК РФ сделка, которая может быть совершена устно, считается совершенной и в том случае, когда из поведения лица явствует его воля совершить сделку (т. е. волеизъявление выражается действиями данного лица);

- согласно п. 1 ст. 160 ГК РФ сделка в письменной форме должна быть совершена путем составления документа, выражающего ее содержание и подписанного лицом или лицами, совершающими сделку, или должным образом уполномоченными ими лицами. При этом, в свою очередь, двусторонние (многосторонние) сделки могут совершаться способами, установленными п. 2 и 3 ст. 434 ГК РФ.

Согласно п. 2 ст. 434 ГК РФ договор в письменной форме может быть заключен путем составления одного документа, подписанного сторонами, а также путем обмена документами посредством почтовой, телеграфной, телетайпной, телефонной, электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходит от стороны по договору.

Также согласно п. 3 ст. 434 ГК РФ письменная форма договора считается соблюденной, если письменное предложение заключить договор принято в порядке, предусмотренном п. 3 ст. 438 ГК РФ, т. е. путем совершения лицом, получившим такое предложение, действий по выполнению указанных в ней условий договора (отгрузка товаров, предоставление услуг, выполнение работ, уплата соответствующей суммы и т. п.).

Исходя из вышеизложенного следует, что законодатель допускает определение конкретных условий договора воздушной перевозки и его заключения не только путем составления письменного документа, но и путем совершения сторонами определенных действий, выражающих их волеизъявление на определение условий договора и его заключение.

Такое поведение лиц, их действия, выражающие их волю установить правоотношение на определенных условиях (совершить сделку), в гражданском праве получили обозначение “конклюдентные действия”.

Согласно ст. 421 ГК РФ условия соответствующего договора определяются по усмотрению сторон, кроме случаев, когда содержание соответствующего условия предписано законом или соответствующими правовыми актами. Ряд условий договора воздушной перевозки прямо прописан в ВЗК РФ и Правилах, однако законодательством не установлены императивные нормы, кого из пассажиров и куда конкретно обязан перевозить перевозчик.

Согласно п. 8 Правил закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату (далее – бронирование) является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза.

Таким образом, сторонами должны быть определены рейс и необходимый пункт назначения. При этом следует отметить, что в понятие рейса уже фактически входит понятие пункта назначения. При приобретении пассажиром билета в кассах перевозчика или уполномоченного агента, вся необходимая для него информация сообщается ему диспетчером по бронированию. Так, п. 15 Правил установлено, что перевозчик (или уполномоченный агент) при бронировании предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию:

- о расписании движения воздушных судов;
- наличии свободных пассажирских мест и провозных емкостей;
- тарифах и условиях применения тарифов;
- правилах перевозчика;
- об условиях договора воздушной перевозки пассажира;
- условиях обслуживания на борту воздушного судна;
- типе воздушного судна;
- перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку;
- другую сопутствующую информацию.

Учитывая изложенное, перевозчик доступными для него способами осуществляет рекламу своего продукта. В частности, информация о расписании движения воздушных судов включает информацию о рейсах воздушных судов перевозчика в различных направлениях.

В соответствии с п. 1 ст. 437 ГК РФ реклама и иные предложения, адресованные неопределенному кругу лиц, рассматриваются как приглашение делать оферты, если иное прямо не указано в предложении.

При этом согласно п. 1 ст. 435 ГК РФ офертой признается адресованное одному или нескольким конкретным лицам предложение, которое достаточно определенно и выражает намерение лица, сделавшего предложение, считать себя заключившим договор с адресатом, которым будет принято предложение.

Из указанных статей ГК РФ следует, что пассажир, обращаясь непосредственно к перевозчику за приобретением билета, выражает свое предложение (оферту) о заключении договора на определенных пассажиром конкретных условиях авиаперевозки: рейсе/необходимом пункте назначения. То есть инициатива заключения договора на определенных условиях (пассажир, рейс/ пункт назначения, дата) исходит не от перевозчика, а непосредственно от пассажира.

В соответствии с п. 33 Правил оплата перевозки и оформление билета производятся после бронирования. При этом со стороны перевозчика предоставляется информация в соответствии с заданными пассажиром приоритетными параметрами условий перевозки и/или общими в отношении каждого перевозчика условиями перевозки. Также перевозчик осуществляет подбор оптимального маршрута и провозной платы за перевозку с учетом тарифов и условий их применения.

Согласно п. 14 Правил в случае отказа пассажира от предоставления информации, необходимой для бронирования, бронирование не производится.

Таким образом, договор перевозки не может быть оформлен без понимания пассажиром, на каких условиях и куда он следует рейсом данного перевозчика и сообщения этих условий перевозчику для заключения договора.

В п. 1 ст. 433 ГК РФ установлено, что договор признается заключенным в момент получения лицом, направившим оферту, ее акцепта. В данном случае договор перевозки заключается после согласия перевозчика перевезти пассажира на предлагаемых им условиях. В свою очередь конклюдентными действиями перевозчика будет акцепт предложения пассажира в случае наличия у перевозчика возможности перевезти его на предложенных условиях (как минимум при наличии мест на конкретный рейс), принятие денежных средств, оформление билета.

Оформление билета является обязательным условием, поскольку согласно п. 2 ст. 786 ГК РФ, ст. 105 ВЗК РФ и п. 44 Правил договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом.

В соответствии с п. 50, 51 и 55 Правил билет оформляется на каждого пассажира на основании данных документа, удостоверяющего личность пассажира, и использование билета лицом, не указанным в билете, не допускается.

Таким образом, пассажиру все существенные условия перевозки известны в силу того, что именно он их изъявлял перевозчику.

Следует учитывать, что в соответствии с п. 1 ст. 8 Закона РФ от 07 февраля 1992 г. № 2300-1 “О защите прав потребителей” (далее – Закон о защите прав потребителей) потребитель вправе потребовать предоставления необходимой и достоверной информации об изготовителе (исполнителе, продавце), режиме его работы и реализуемых им товарах (работах, услугах).

Согласно п. 2 ст. 8 Закона о защите прав потребителей указанная в п. 1 данного Закона информация в наглядной и доступной форме доводится до сведения потребителей при заключении договоров купли-продажи и договоров о выполнении работ (оказании услуг) способами, принятыми в отдельных сферах обслуживания потребителей, на русском языке, а дополнительно, по усмотрению изготовителя (исполнителя, продавца), на государственных языках субъектов РФ и родных языках народов РФ. Следует отметить, что при этом ст. 8 Закона о

защите прав потребителей не возлагает на перевозчика (продавца) предоставлять потребителю всю информацию о перевозке обязательно в письменной форме и непосредственно на самом бланке билета. Согласно п. 37 Правил при оплате и/или оформлении перевозки перевозчик или уполномоченный агент предоставляет пассажиру достоверную и полную информацию об условиях перевозки, в том числе информацию:

- указанную в оформленном перевозочном документе;
- об условиях договора воздушной перевозки пассажира, в том числе о нормах бесплатного провоза багажа, предметах и вещах, запрещенных к перевозке, особых условиях перевозки багажа и т. д.;
- условиях применения тарифа;
- о правилах перевозчика;
- перевозчике, который будет фактически осуществлять перевозку;
- способе проезда до аэропорта отправления;
- месте и времени начала и окончания регистрации на рейс;
- требованиях, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством РФ;
- правилах и порядке проведения предполетного и послеполетного досмотра пассажиров и багажа;
- об условиях обслуживания на борту воздушного судна;
- о типе воздушного судна.

Однако на практике часть пассажиров инициирует различные споры, связанные с тем, что в момент продажи им непосредственно на билете не была предоставлена информация обо всех вышеуказанных условиях перевозки.

Однако надо учитывать, что п. 3 ст. 105 ВЗК РФ предусмотрено, что билет, багажная квитанция, иные документы, используемые при оказании услуг по воздушной перевозке пассажиров, могут быть оформлены в электронном виде (электронный перевозочный документ) с размещением информации об условиях договора воздушной перевозки в автоматизированной информационной системе оформления воздушных перевозок. При использовании электронного перевозочного документа пассажир вправе потребовать, а перевозчик или действующее на основании договора с перевозчиком лицо при заключении договора перевозки или регистрации пассажира обязаны выдать заверенную выписку, содержащую условия соответствующего договора воздушной перевозки (далее – выписка), из автоматизированной информационной системы оформления воздушных перевозок.

Из ст. 105 ВЗК РФ вытекает, что указание условий договора перевозки пассажира на бланке авиабилета в момент его продажи не является обязательным. Как уже упоминалось, согласно п. 7 Правил помимо перевозочного документа условия договора воздушной перевозки пассажира содержатся в ВЗК РФ, правилах перевозчика и условиях применения тарифа.

В частности, ряд перевозчиков использует такой стандартизированный текст общих условий договора, печатаемый непосредственно на билете (или его обложке):

УВЕДОМЛЕНИЕ. К перевозке, имеющей пункт назначения или остановку не в стране отправления, может быть применима Варшавская конвенция, которая в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика за смерть или повреждение здоровья пассажира и за утрату или повреждение багажа. Смотрите также “Извещение пассажира международного рейса об ограничении ответственности” и “Уведомление об ограничении ответственности за багаж”.

Условия договора международной воздушной перевозки

1. Употребляемые в настоящем договоре термины означают:

- билет – настоящий пассажирский билет и багажная квитанция или в случае электронного билета настоящая маршрут/квитанция, частью которых являются настоящие условия и уведомления;

- перевозка – равнозначна “транспортировке”;

- перевозчик – все авиаперевозчики, которые перевозят или обязуются перевезти пассажира или его багаж по настоящему договору или осуществляют любое другое обслуживание, связанное с данной авиаперевозкой;

- электронный билет – маршрут/квитанция, выпущенная перевозчиком или от его имени, электронные купоны и, если применимо, посадочный документ;

- Варшавская конвенция – Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся воздушных международных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г., или указанная Конвенция, измененная протоколом, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 г., в зависимости от того, какой из этих документов может быть применен к настоящей перевозке.

2. На перевозку, выполняемую по настоящему договору, распространяются правила и ограничения об ответственности, установленные Варшавской конвенцией, за исключением тех случаев, когда перевозка не является международной перевозкой по определению Конвенции.

3. Поскольку это не противоречит вышеизложенному, перевозка, выполняемая по настоящему договору, и другие предоставляемые каждым перевозчиком услуги подчиняются: условиям, изложенным в билете; применяемым тарифам; условиям перевозки перевозчика и относящимся к ней правилам, являющимся частью настоящего договора (с которыми можно ознакомиться в представительствах перевозчика). В отношении перевозки между пунктами в США или Канаде и какими-либо пунктами за их пределами применяются тарифы, действующие в этих странах.

4. Наименование перевозчика в билете может указываться сокращенно. Полное наименование и его сокращение содержится в тарифных справочниках, условиях перевозки, правилах и расписании соответствующего перевозчика. Адресом перевозчика является аэропорт отправления, указанный в билете против первого сокращенного наименования перевозчика. Согласованными пунктами остановок считаются пункты, указанные в настоящем билете или обозначенные в расписании перевозчика как пункты остановок на маршруте следования пассажира. Перевозка, выполняемая по настоящему договору несколькими последовательными перевозчиками, рассматривается как единая перевозка.

5. Перевозчик, выдающий билет для перевозки по воздушным линиям другого перевозчика, действует в качестве агента последнего.

6. Любое исключение или ограничение ответственности перевозчика распространяется на агентов, служащих или представителей перевозчика и любое лицо, воздушное судно которого используется для перевозки перевозчиком и агентами, служащими или представителями этого лица.

7. Зарегистрированный багаж выдается предъявителю багажной бирки. В случае повреждения багажа при международной перевозке извещение должно быть предъявлено перевозчику в письменной форме немедленно по обнаружении повреждения, но не позднее 7 дней со дня получения багажа. В случае просрочки в доставке извещение должно быть предъявлено не позднее 21 дня со дня выдачи багажа. Смотрите тарифы и условия для немеждународных перевозок.

8. Срок годности настоящего билета устанавливается в один год с даты выдачи, если иное не указано в настоящем билете, тарифных справочниках, условиях перевозки или соответству-

ющих правилах. Тариф за перевозку, выполняемую по настоящему договору, может быть изменен до начала перевозки. Перевозчик может отказать в перевозке, если положенный тариф не был уплачен.

9. Перевозчик обязуется принять все зависящие от него меры, чтобы перевезти пассажира и багаж в разумные сроки. Время, указанное в расписании и других документах, не гарантируется и не является составной частью настоящего договора. Перевозчик может без предупреждения передать пассажира для перевозки другому перевозчику, заменить воздушное судно, изменить или отменить посадку в пунктах, указанных в билете, если это необходимо. Расписание может быть изменено без предупреждения пассажира. Перевозчик не несет ответственности за обеспечение стыковок рейсов.

10. Пассажир должен соблюдать требования государственных органов, касающиеся передвижений, предъявлять въездные, выездные и другие необходимые документы и прибыть в аэропорт ко времени, назначенному перевозчиком, а если это время не установлено, то к сроку, достаточному для завершения предполетных формальностей.

11. Никто из агентов, служащих или представителей перевозчика не вправе изменять или отменять положения настоящего договора.

NOTICE: If the passenger's journey involves an ultimate destination or stop in a country other than the country of departure the Warsaw Convention may be applicable and the Convention governs and in most cases limits the liability of carriers for death or personal injury and in respect of loss of or damage to baggage. See also notices headed "Advice to International Passengers on Limitation of Liability" and "Notice of Baggage Liability Limitations".

CONDITIONS OF CONTRACT

1. As used in this contract "ticket" means this passenger ticket and baggage check, or this itinerary/receipt if applicable, in the case of an electronic ticket, of which these conditions and the notices form part, "carriage" is equivalent to "transportation", "carrier" means all air carriers that carry or undertake to carry the passenger or his baggage hereunder or perform any other service incidental to such air carriage, "electronic ticket" means the Itinerary/Receipt issued by or on behalf of Carrier, the Electronic Coupons and, if applicable, a boarding document. "WARSAW CONVENTION" means the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw, 12th October 1929, or that Convention as amended at The Hague, 28th September 1955, whichever may be applicable.

2. Carriage hereunder is subject to the rules and limitations relating to liability established by the Warsaw Convention unless such carriage is not "international carriage" as defined by that Convention.

3. To the extent not in conflict with the foregoing carriage and other services performed by each carrier are subject to: (i) provisions contained in the ticket, (ii) applicable tariffs, (iii) carrier's conditions of carriage and related regulations which are made part hereof (and are available on application at the offices of carrier), except in transportation between a place in the United States or Canada and any place outside thereof to which tariffs in force in those countries apply.

4. Carrier's name may be abbreviated in the ticket, the full name and its abbreviation being set forth in carrier's tariffs, conditions of carriage, regulations or timetables; carrier's address shall be the airport of departure shown opposite the first abbreviation of carrier's name in the ticket; the agreed stopping places are those places set forth in this ticket or as shown in carrier's timetables as scheduled stopping places on the passenger's route; carriage to be performed hereunder by several successive carriers is regarded as a single operation.

5. An air carrier issuing a ticket for carriage over the lines of another air carrier does so only as its Agent.

6. Any exclusion or limitation of liability of carrier shall apply to and be for the benefit of agents, servants and representatives of carrier and any person whose aircraft is used by carrier for carriage and its agents, servants and representatives.

7. Checked baggage will be delivered to bearer of the baggage check. In case of damage to baggage moving in international transportation complaint must be made in writing to carrier forthwith after discovery of damage and, at the latest, within seven days from receipt; in case of delay, complaint must be made within 21 days from date the baggage was delivered. See tariffs or conditions of carriage regarding non-international transportation.

8. This ticket is good for carriage for one year from date of issue, except as otherwise provided in this ticket, in carrier's tariffs, conditions of carriage, or related regulations. The fare for carriage hereunder is subject to change prior to commencement of carriage. Carrier may refuse transportation if the applicable fare has not been paid.

9. Carrier undertakes to use its best efforts to carry the passenger and baggage with reasonable dispatch. Times shown in timetables or elsewhere are not guaranteed and form no part of this contract. Carrier may without notice substitute alternate carriers or aircraft, and may alter or omit stopping places shown on the ticket in case of necessity. Schedules are subject to change without notice. Carrier assumes no responsibility for making connections.

10. Passenger shall comply with Government travel requirements, present exit, entry and other required documents and arrive at airport by time fixed by carrier or, if no time is fixed, early enough to complete departure procedures.

11. No agent, servant or representative of carrier has authority to alter, modify or waive any provision of this contract.

Персональные данные

При бронировании пассажир сообщает необходимую информацию о своих персональных данных. При этом им должны обязательно сообщаться следующие сведения, позволяющие идентифицировать личность пассажира:

- 1) для внутренних перевозок: фамилия, имя, отчество, наименование, серия и номер документа, удостоверяющего личность;
- 2) для международных перевозок – фамилия, другие сведения, предусмотренные международными нормами.

В п. 24 Правил установлено, что перевозчик и уполномоченный агент не имеют права передавать информацию, полученную от пассажира или грузоотправителя, третьим лицам, за исключением случаев, предусмотренных законодательством РФ или международными договорами РФ.

Таким прямым исключением для перевозчика является предусмотренная п. 1 ст. 85.1 ВЗК РФ обязанность перевозчика обеспечивать передачу персональных данных о пассажирах в автоматизированную базу в соответствии с Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ “О транспортной безопасности” п. 5 ст. 11 которого установлен перечень таких данных:

- фамилия, имя, отчество;
- дата и место рождения;
- вид и номер документа, удостоверяющего личность, по которому приобретался проездной документ (билет);
- пункты отправления и назначения;
- вид маршрута следования (беспересадочный, транзитный);
- дата поездки (полета).

В соответствии с подп. 1 ст. 3 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ “О персональных данных” (далее – Закон “О персональных данных”) персональными данными является любая информация, относящаяся к определенному или определяемому на основании такой информации физическому лицу (субъекту персональных данных), в том числе его фамилия, имя, отчество, год, месяц, дата и место рождения, адрес, семейное, социальное, имущественное положение, образование, профессия, доходы, другая информация.

Одновременно к персональным данным также можно отнести сведения о фактах, событиях и обстоятельствах частной жизни гражданина, позволяющие идентифицировать его личность, за исключением сведений, подлежащих распространению в средствах массовой информации в установленных федеральными законами случаях (п. 1 “Перечня сведений конфиденциального характера”, утвержденного Указом Президента РФ от 6 марта 1997 г. № 188).

В частности, к сведениям о фактах и событиях частной жизни гражданина можно отнести и совершаемые им перемещения, включая перемещения с использованием воздушного транспорта.

Также пассажир при бронировании может сообщить номер телефона или иной способ контакта для его информирования.

Следует отметить, что и пассажир, и перевозчик весьма заинтересованы в том, чтобы такой номер или иной способ контакта все-таки был сообщен перевозчику, поскольку это дает возможность оперативно информировать пассажира о ситуации с исполнением договора перевозки (задержка вылета или изменение даты рейса и т. д.).

Принимая во внимание терминологию Закона “О персональных данных”, можно сделать вывод, что перевозчик (оператор), используя в своей деятельности различные системы бронирования (информационные системы персональных данных), в рамках действий по бронирова-

нию и продаже авиаперевозок, а также в своей прочей деятельности, осуществляет обработку персональных данных и использование персональных данных.

Учитывая, что большинство автоматизированных систем бронирования являются международными и принадлежат юридическим лицам иностранного государства, а также необходимость передачи сведений о пассажирах в органы власти и организации иностранных государств, перевозчик также осуществляет трансграничную передачу персональных данных.

При этом пассажиры являются субъектами персональных данных.

С учетом изложенного перевозчик обязан соблюдать все положения законодательства РФ, применимые к операторам персональных данных, а также касающиеся вопросов обработки и передачи персональных данных.

Обработка персональных данных пассажиров

В ст. 6 Закона “О персональных данных” предусмотрено, что обработка персональных данных может осуществляться оператором (перевозчиком) с согласия субъектов персональных данных (пассажиров), за исключением случаев, предусмотренных ч. 2 ст. 6 данного Закона.

Таковыми случаями, когда согласия субъектов на обработку персональных данных не требуется, являются, в частности, следующие:

- обработка персональных данных осуществляется на основании федерального закона, устанавливающего ее цель, условия получения персональных данных и круг субъектов, персональные данные которых подлежат обработке, а также определяющего полномочия оператора (подп. 1 п. 2 ст. 6 Закона “О персональных данных”);
- обработка персональных данных осуществляется в целях исполнения договора, одной из сторон которого является субъект персональных данных (подп. 2 п. 2 ст. 6 Закона “О персональных данных”).

В отношении федерального закона, устанавливающего цель обработки персональных данных, можно руководствоваться статьей 85.1 ВЗК РФ, которой прямо предусмотрено, что: “в целях обеспечения авиационной безопасности перевозчики обеспечивают передачу персональных данных пассажиров воздушных судов в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах в соответствии с законодательством Российской Федерации о транспортной безопасности и законодательством Российской Федерации в области персональных данных, при международных воздушных перевозках также в уполномоченные органы иностранных государств в соответствии с международными договорами Российской Федерации или законодательством иностранных государств вылета, назначения или транзита в объеме, предусмотренном законодательством Российской Федерации, если иное не установлено международными договорами Российской Федерации”.

При этом необходимо учитывать, что порядок передачи персональных данных пассажиров воздушных судов в указанные автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах должен устанавливаться Правительством РФ (п. 2. ст. 85.1 ВЗК РФ).

При разработке такого порядка передачи персональных данных крайне важным будет включение в его положения следующих моментов: а) однозначно определить, что такая передача и обработка персональных данных может и должна происходить также и на стадии бронирования, т. е. до формального заключения договора воздушной перевозки пассажира; б) прямо предусмотреть возможность существования систем бронирования, расположенных вне территории РФ, в том числе и принадлежащих лицам, не являющимся резидентами РФ.

Следует отметить, что несмотря на то что порядок передачи персональных данных в настоящий момент Правительством РФ не установлен, у перевозчика все равно имеется обязанность по передаче их в целях обеспечения авиационной безопасности. На такую обязанность перевозчика и прямо установленную цель получения персональных данных можно ссылаться, используя это как основание для обработки персональных данных без согласия субъекта персональных данных.

Позиция о том, что обработка персональных данных также необходима и в целях исполнения договора воздушной перевозки, является неотъемлемой частью такого договора и обусловливается следующим:

- п. 8 Правил установлено, что закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату (бронирование) является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза;

- п. 14 Правил прямо предусматривает, что пассажир при бронировании сообщает необходимую информацию о своих персональных данных. В случае отказа пассажира от предоставления информации, необходимой для бронирования, бронирование не производится.

Учитывая указанные положения п. 8 и 14 Правил, можно сделать вывод, что сообщение персональных данных обязательно для исполнения договора перевозки;

- п. 10 Правил установлено, что бронирование должно быть отражено в системе бронирования перевозчика.

Таким образом, существует и обязанность авиаперевозчика обрабатывать персональные данные в рамках исполнения договора воздушной перевозки.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что перевозчик, действуя “в целях исполнения договора, одной из сторон которого является субъект персональных данных” (подп. 2 п. 2 ст. 6 Закона “О персональных данных”), может обрабатывать персональные данные пассажиров без их согласия.

Однако, несмотря на это, все равно целесообразно организовывать информирование клиентов перевозчиков о том, что перевозчики в своей деятельности осуществляют обработку и использование персональных данных, включая их трансграничную передачу.

Аннулирование бронирования

Бронирование аннулируется без предупреждения пассажира, грузоотправителя в случаях, если:

- пассажиром не произведена оплата перевозки в установленный перевозчиком или уполномоченным агентом срок и ему не оформлен билет;
- грузоотправитель не предъявил груз к перевозке в установленный перевозчиком или уполномоченным агентом срок;
- грузоотправитель предъявил груз с неправильно оформленными документами, необходимыми для выполнения требований, связанных с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством РФ, или груз не соответствует требованиям, установленным нормативными правовыми актами РФ и Правилами.

Если пассажир не воспользовался забронированным пассажирским местом на каком-либо участке маршрута перевозки, то он должен сообщить перевозчику о намерении продолжить перевозку на последующих участках маршрута перевозки. Если пассажир не сообщил перевозчику о намерении продолжить перевозку, перевозчик имеет право аннулировать бронирование на каждом последующем участке маршрута перевозки без уведомления пассажира. При этом обязательство перевозчика по перевозке пассажира не прекращается.

При бронировании перевозки с пересадкой (перегрузкой) пассажира, багажа, груза в аэропорту, указанном в перевозочном документе, в течение двадцати четырех часов с одного рейса на другой рейс для дальнейшего следования по маршруту перевозки (далее – аэропорт трансфера), перевозчик или уполномоченный агент обязан обеспечить бронирование и получить подтверждение о бронировании на всех участках перевозки пассажира, багажа, груза, в том числе на участках, перевозка по которым выполняется другими перевозчиками, позволяющее пассажиру прибыть на регистрацию в установленное время для прохождения установленных процедур регистрации и оформления багажа, оплаты сверхнормативного и/или другого подлежащего оплате багажа, прохождения досмотра, перегрузить багаж, груз на другой рейс и выполнить требования, связанные с пограничным, таможенным, иммиграционным, санитарно-карантинным, ветеринарным, фитосанитарным и другими видами контроля в соответствии с законодательством РФ, а также процедуры по передаче груза с одного воздушного судна на другое.

III. ОПЛАТА ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА, БАГАЖА, ГРУЗА

За перевозку пассажиров, багажа, грузов регулярными рейсами перевозчиком или уполномоченным агентом взимается провозная плата (п. 29 Правил).

Провозная плата состоит (п. 30 Правил):

а) из установленной перевозчиком денежной суммы за перевозку пассажира и/или багажа, груза между двумя пунктами маршрута перевозки (далее – тариф) или комбинаций тарифов от аэропорта (пункта), из которого начинается перевозка пассажира, багажа, груза согласно договору воздушной перевозки пассажира, договору воздушной перевозки груза (далее – аэропорт (пункт) отправления) до аэропорта (пункта) назначения;

б) сборов, предусмотренных Правилами формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации (утвержденными приказом Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2008 г. № 155 – далее Правила формирования и применения тарифов);

в) в случае заказа пассажиром дополнительных услуг повышенной комфортности – стоимости дополнительных услуг повышенной комфортности, установленной перевозчиком.

Формирование тарифов и взимание сборов

Правила формирования и применения тарифов предусматривают, что тарифы и условия применения тарифов устанавливаются перевозчиком.

При этом пассажирский тариф устанавливается за перевозку между двумя пунктами одного пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа.

Багажный тариф устанавливается за перевозку между двумя пунктами единицы веса/места багажа.

Согласно п. 7 Правил формирования и применения тарифов в пассажирский тариф включаются расходы, связанные с обеспечением и выполнением перевозки пассажира и его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа, в том числе расходы на бронирование, оформление расчетов и перевозочных документов (за исключением расходов на операции по аннулированию бронирования, осуществлению расчетов сумм, причитающихся для возврата, оформлению возврата сумм и расходов на операции по изменению условий договора воздушной перевозки пассажира), на обслуживание пассажира и обработку его багажа в пределах нормы бесплатного провоза багажа в аэропортах, на борту воздушного судна, при задержке рейсов, отмене рейсов, изменении маршрута перевозки, иные расходы в соответствии с Правилами, иными нормативными правовыми актами РФ, международными договорами РФ, законодательством страны вылета, назначения и транзита и правилами перевозчика.

В пассажирский тариф могут не включаться:

- стоимость бланка билета, ордера разных сборов на бумажном носителе (далее – сбор за бланк билета, сбор за бланк ордера разных сборов);
- стоимость авиационных горюче-смазочных материалов (далее – топливный сбор);
- плата перевозчика за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, установленная договором между перевозчиком и организацией, оказывающей указанные услуги (далее – сбор(ы) за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования);
- сумма, взимаемая с пассажиров в соответствии с законами, постановлениями, правилами и предписаниями, установленными иностранными государствами и/или иностранными организациями, на территорию, с территории или через территорию которой осуществляются такие перевозки (далее – сборы иностранных государств);
- дополнительная плата, установленная перевозчиком за предоставление дополнительных услуг повышенной комфортности в соответствии с Правилами.

Согласно п. 7 Правил формирования и применения тарифов в багажный тариф включаются расходы, связанные с обеспечением и выполнением перевозки багажа, не входящего в норму бесплатного провоза багажа, в том числе расходы на бронирование, оформление расчетов и перевозочных документов, на обработку багажа, не входящего в норму бесплатного провоза багажа, в аэропортах, иные расходы в соответствии с Общими правилами воздушных перевозок, иными нормативными правовыми актами РФ, международными договорами РФ, законодательством страны вылета, назначения и транзита и правилами перевозчика.

В багажный тариф могут не включаться:

- стоимость бланка ордера разных сборов, квитанции оплаты сверхнормативного багажа на бумажном носителе (далее – сбор за бланк квитанции оплаты сверхнормативного багажа);
- плата за перевозку багажа с объявленной ценностью.

Регистрация и опубликование тарифной информации

Согласно п. 30 Правил и п. 11 Правил формирования и применения тарифов пассажирские тарифы, багажные тарифы, сбор за бланк билета, сбор за бланк ордера разных сборов, сбор за бланк квитанции оплаты сверхнормативного багажа, топливный сбор, сбор(ы) за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования, условия применения тарифов и сборов, маршруты сквозных тарифов, норма бесплатного провоза багажа, установленные перевозчиком курсы перевода валют, исключения к кодам бронирования (далее – тарифная информация) подлежат регистрации и опубликованию перевозчиком.

Регистрация тарифной информации осуществляется путем ее включения в единую базу данных в установленном порядке.

Опубликование тарифной информации производится путем ее доведения до лиц, осуществляющих бронирование, продажу и оформление перевозок пассажиров и багажа. В большинстве случаев информация о конкретном тарифе вносится перевозчиком в автоматизированную информационную систему оформления воздушных перевозок, доступную уполномоченным агентам, а также на интернет-сайте перевозчика.

В п. 12 Правил формирования и применения тарифов определяются следующие типы тарифов, которые регистрируются и опубликовываются применительно к пунктам отправления/ назначения:

- прямой пассажирский тариф (прямой тариф) – между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки;
- сквозной пассажирский тариф (сквозной тариф) – между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется с пересадкой (пересадками) на другой(ие) рейс(ы) того же или другого перевозчика через установленный(е) перевозчиком пункт(ы);
- стыковочный пассажирский тариф, используемый только для построения тарифа (стыковочный тариф) – между двумя пунктами, перевозка между которыми выполняется без пересадки.

Багажные тарифы регистрируются и опубликовываются между двумя пунктами.

Применение пассажирских тарифов

Согласно Правилам формирования и применения тарифов каждому прямому и сквозному тарифу устанавливаются условия его применения. Эти условия описываются набором категорий и их значений, которые формируются в установленном порядке. Между двумя пунктами может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по размеру денежной суммы (далее – уровень тарифа) и/или условиям применения тарифа.

При этом количество пассажирских мест, предлагаемых для бронирования перевозки по уровням тарифов, определяется перевозчиком.

В соответствии с п. 16 Правил формирования и применения тарифов по условиям применения пассажирские тарифы подразделяются:

- на нормальные тарифы, т. е. тарифы, не имеющие ограничения по условиям использования (далее – нормальные тарифы);
- специальные тарифы, имеющие установленные в условии применения тарифа ограничения (далее – специальные тарифы).

Правила формирования и применения тарифов в п. 17 также предусматривают подразделение пассажирских тарифов по классам обслуживания:

- экономического класса;
- бизнес-класса;
- первого класса.

В каждом классе обслуживания может быть установлено несколько пассажирских тарифов, различающихся по уровню тарифа и/или условиям применения тарифа. При этом предусмотрено, что пассажирские тарифы могут быть установлены в абсолютной величине или как процент от пассажирского тарифа. Для прямого тарифа устанавливаются пункты отправления тарифа и назначения тарифа.

Для сквозного тарифа устанавливаются: пункт отправления тарифа, пункт(ы) пересадки(ок) и пункт назначения тарифа.

Для стыковочного тарифа устанавливаются пункты отправления (назначения) тарифа и стыковки.

Направление прямых и сквозных тарифов определяется по пункту отправления тарифа.

Направление стыковочного тарифа определяется по пункту отправления тарифа или по пункту стыковки.

Пассажирские тарифы могут устанавливаться за перевозку в одну сторону (далее – тариф в одну сторону) и за перевозку туда и обратно (далее – тариф туда и обратно).

Тариф в одну сторону, если это разрешено условиями применения тарифа, может удваиваться и применяться как тариф туда и обратно.

Половина тарифа туда и обратно не может применяться как тариф для перевозки в одну сторону, а только при комбинировании тарифов.

Весь маршрут перевозки или часть маршрута перевозки, оцененный(ая) прямым тарифом, сквозным тарифом или построенным тарифом в одну сторону или половиной прямого, сквозного или построенного тарифа туда и обратно, является тарифным компонентом.

Тарифный компонент может включать два последовательных пункта по маршруту перевозки (далее – участок маршрута перевозки) или несколько участков маршрута перевозки.

Построение тарифа

Тариф, определяемый как сумма стыковочного(ых) тарифа(ов) и прямого тарифа или сумма стыковочного(ых) тарифа(ов) и сквозного тарифа, является построенным тарифом.

К прямому тарифу или сквозному тарифу может быть добавлен один стыковочный тариф в пункте отправления или в пункте назначения тарифа либо добавлено по одному стыковочному тарифу в пункте отправления и пункте назначения тарифа. Стыковочный тариф в одну сторону может участвовать в построении с прямым тарифом или сквозным тарифом в одну сторону либо с прямым тарифом или сквозным тарифом туда и обратно.

Стыковочный тариф туда и обратно может участвовать в построении с прямым тарифом или сквозным тарифом туда и обратно.

Стыковочный тариф не допускается использовать для расчета стоимости перевозки как самостоятельный тариф.

Класс обслуживания стыковочного тарифа должен соответствовать классу обслуживания прямого тарифа или сквозного тарифа, участвующего в построении.

Построенный тариф приравнивается к зарегистрированному и опубликованному тарифу и указывается в билете как единая сумма.

К стыковочному тарифу условия применения тарифа не устанавливаются.

К построенному тарифу применяются условия применения прямого или сквозного тарифа, участвующего в построении.

Правила расчета стоимости перевозки по маршруту на основе применяемых тарифов

Согласно п. 34 Правил формирования и применения тарифов для расчета стоимости перевозки маршрут перевозки подразделяется на одну или несколько частей, соответствующих следующим типам перевозки:

1) перевозка без наземных участков маршрута перевозки (далее – непрерывная перевозка), состоящая из одного тарифного компонента или нескольких тарифных компонентов, оцененных тарифами, имеющими направление, совпадающее с направлением перевозки (далее – перевозка в одну сторону);

2) непрерывная перевозка из пункта отправления до поворотного пункта и обратно в пункт отправления, состоящая из двух одинаковых тарифных компонентов, оцененных равными половинами тарифов туда и обратно, за исключением случаев, если применяемые тарифы отличаются по классу обслуживания, сезонности, дням недели либо установлены разными перевозчиками (далее – перевозка туда и обратно);

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.