

## **Бордунов В.Д., Елисеев Б.П. Электронный билет - новая форма заключения договора международной воздушной перевозки. М.: КонсультантПлюс, 2006**

Бордунов В.Д., профессор, канд. юрид. наук, советник по международному праву юр. фирмы "Джон Тайнер и партнеры".

Елисеев Б.П. докт. юрид. наук, профессор, заслуженный юрист РФ, заместитель Генерального директора ОАО "Аэрофлот", директор правового департамента.

### **1. Экономические выгоды и преимущества перехода к электронному билету**

В 2007 году международные авиаперевозчики должны в глобальном масштабе отказаться от использования бумажных билетов и перейти к электронному оформлению билетов (E-TICKETING) посредством документирования продажи и распределения билетов авиакомпаний без оформления и выдачи бумажных расчетных документов (билетов и купонов). Концепция перехода к электронному оформлению билетов лежит в основе общемировой стратегии авиатранспортной отрасли по упрощению бизнеса на воздушном транспорте и сокращению расходов перевозчиков. Таким образом, грядет глобальное изменение процедуры заключения договора международной воздушной перевозки. Традиционный бумажный билет, удостоверяющий факт заключения такого договора, заменяется электронным билетом.

Преимущества использования технологии электронного билета для пассажиров выражаются в:

- дополнительных каналах приобретения авиабилетов;
- возможности самообслуживания при бронировании, оформлении перевозки, регистрации в аэропорте и др.;
- невозможности утраты, хищения, повреждении электронного билета;
- возможности в любой момент подтвердить факт заключения договора воздушной перевозки.

Переход к электронному билету экономически выгоден перевозчикам. Если затраты на электронный билет обходятся им около 2 долларов США, то на бумажный билет идет 9 долларов США. Кроме того, значительно снижаются издержки на производство билетов, их распределение среди агентств авиакомпаний и агентов по продажам. В результате перехода к электронным билетам международные авиаперевозчики будут экономить в год до 3 млрд. долларов США.

Кроме того, преимущества использования электронного билета для авиакомпаний воплощаются в:

- дополнительных каналах реализации собственных перевозок;
- интерактивном контроле непосредственно перевозчиками за ходом продаж авиаперевозок и за объемом пассажирских перевозок;
- сокращении расходов, связанных с продажей бумажных билетов;
- обеспечении прозрачности, сокращении рисков, связанных с мошенничеством, воровством и утерей бумажных бланков;
- в возможности организации онлайн-учета доходов перевозчика;
- упрощении процедуры контроля за использованием стандартных перевозочных документов;
- создании условий для внедрения процедур по самообслуживанию пассажиров;
- расширении интеграции с международным авиационным сообществом на основе использования стандартных электронных технологий.

Переход к электронным билетам выгоден также для пассажиров и других потребителей услуг авиакомпаний - туристических агентств, государственных, деловых и иных организаций и учреждений. Электронное оформление значительно упрощает

процедуру бронирования и покупки авиабилетов, делает ее более доступной для широкой публики. Не выходя из дома или офиса, теперь можно через Интернет заказать и купить билет на международные рейсы многих авиакомпаний.

Технически организация электронного оформления билетов уже решена многими международными авиаперевозчиками. В США почти 100% перевозок осуществляется по электронным билетам. В мировом масштабе этот показатель равен 12% и сегодня электронные билеты оформляются в 91 стране. Очевидные экономические выгоды и преимущества электронных билетов бесспорны. Но чтобы ими авиаперевозчики могли реально воспользоваться, необходимо решить комплекс новых правовых проблем, возникших в связи с использованием электронных билетов в качестве электронной формы заключения договора международной воздушной перевозки.

## **2. Общие проблемы перехода к использованию электронного билета**

Почти все положения двусторонних соглашений о воздушном сообщении включают право иностранного авиаперевозчика продавать свои авиатранспортные услуги непосредственно или через агентов. Уже давно авиакомпании осуществляют продажу авиатранспортных услуг в традиционных кассах. Широкое участие в продажах принимают туристические агентства. Кроме того, много билетов сбывается с помощью современных автоматизированных систем бронирования (АСБ), предоставляющих информацию о расписании рейсов авиаперевозчиков, свободных местах и тарифах, и с помощью которых потребители могут осуществлять бронирование авиатранспортных услуг. АСБ помогает им производить бронирование и оформление билетов. Помимо этого АСБ предоставляет информацию об ассортименте других услуг, связанных с путешествиями и отдыхом. Хотя оформление авиабилетов по-прежнему в основном производится через агентов, объем продаж в интерактивном режиме с помощью Интернета растет невероятно. Для некоторых "дешевых" перевозчиков продажа в интерактивном режиме представляет собой основной канал распространения билетов.

Уже давно АСБ являются объектом регулирования в силу быстро растущего влияния на продажи и распределения услуг международного воздушного транспорта. Рядом государств высказывается озабоченность тем, что АСБ, являясь мощным средством продвижения и сбыта авиатранспортных услуг, содержат потенциал злоупотреблений для создания неоправданных преимуществ определенным авиаперевозчикам или авиаперевозкам, если они монопольно принадлежат крупным авиакомпаниям. Регулирование АСБ осуществляется как на национальном, так и международном уровне. Например, США и Канада разработали и приняли подробные правила регулирования. На региональном уровне действуют несколько кодексов поведения в отношении АСБ. Такие кодексы приняты Европейским союзом (ЕС), Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) и Арабской комиссией гражданской авиации (АКГА). На всемирном уровне ИКАО разработала для государств Кодекс поведения по регулированию АСБ и два типовых условия по АСБ для возможного использования государствами при заключении соглашений о воздушных перевозках. Другая межправительственная организация - Всемирная торговая организация (ВТО) проводит в отношении АСБ политику либерализации в соответствии с правилами многосторонней торговли. Все это свидетельствует о том, что правовое поле, в котором функционирует АСБ, подвергается интенсивному национальному и международно-правовому воздействию. Следует ожидать, что внедрение электронного билета неизбежно повлечет появление новых правовых инструментов, как национальных, так и международных, способных приспособить функционирование АСБ к новым условиям электронного оформления билетов.

На Всемирной авиатранспортной конференции, проведенной ИКАО в 2003 году, отмечалось, что существует опасность проведения авиакомпаниями - владельцами АСБ

проведения дискриминационной политики к конкурирующим авиакомпаниям, туристическим агентам и агентствам по продажам, путем отказа в предоставлении доступа к своим базирующимся на Интернете системам на справедливых и разумных условиях и уже такие случаи наблюдаются. Такая политика авиакомпаний - владельцев АСБ противоречит Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. и политике ИКАО. С юридической точки зрения новейшие и традиционные способы продажи и маркетинга авиатранспортных услуг не имеют никаких преимуществ и приоритетов друг перед другом и имеют равные права на существование. При использовании новейших электронных способов сбыта и продаж авиатранспортных услуг не должны нарушаться международные правила, определяющие современный режим организации продаж и бронирования, основанный на принципах справедливости, открытого и равного доступа для широкой публики, недопущения дискриминации и недобросовестной конкуренции.

Практика показывает, что при совершении покупки билета через Интернет потребители услуг авиакомпаний менее защищены, чем при приобретении бумажного билета по традиционным каналам. По мере развития Интернета функции поиска, обычно выполнявшиеся агентами от имени и по поручению потребителей, частично переходят к потребителям, самостоятельно наводящим справки через различные веб-сайты для получения желаемой информации о рейсах и тарифах. Если традиционные АСБ являются всеобъемлющими источниками нейтральной информации о воздушных сообщениях, то этого нельзя сказать о веб-сайтах, которые, с одной стороны, не могут быть абсолютно независимыми от АСБ, а с другой, могут содержать информацию, за достоверность которой трудно поручиться, поскольку неизвестны принципы и правила, регулирующие составление информации, размещаемой на веб-сайтах. До тех пор пока отсутствуют четкие и ясные международные и национальные регуляторы, потребитель будет пребывать в неведении, какую и кто предоставляет ему информацию об авиатранспортных услугах, насколько она полна и правдива, чтобы он ей мог довериться, сделать свой выбор и осуществить оплату предложенных авиатранспортных услуг.

С другой стороны, веб-сайты предоставляют потребителям возможность познакомиться с большим разнообразием новой, постоянно обновляемой информации, о дополнительных вариантах авиапутешествий, эксклюзивных Интернет-тарифах и аукционных тарифах. Однако разобраться в ней посетителям веб-сайтов далеко непросто. Он требует от них обладания определенными навыками работы с такой информацией в Интернете. По этой причине не все потребители авиатранспортных услуг готовы к новшествам электронного оформления билетов в Интернете из-за чего рынок потребления таких услуг невольно сужается и ограничивается.

Другой проблемой для потребителей является раскрытие личных данных в Интернете. Осуществляя покупку билета традиционным путем, потребитель сообщает агентам свою фамилию и другие данные, необходимые для оформления билета. Информация о пассажире является конфиденциальной и не подлежит публичному распространению. Совсем по другому обстоит дело с личными данными потребителя при покупке им билета через Интернет. Сообщая их перевозчику по Интернету, потребитель не защищен от того, что они не будут доступны для третьих лиц и не использованы в преступных или хулиганских целях.

Известно, что для защиты пользователей от неполной и вводящей в заблуждение информации, а также укрепления доверия пользователей, некоторые государства принимают меры по охране прав потребителей и принимают законы о защите прав потребителей при совершении ими сделок, осуществляемых через Интернет. Ложные веб-сайты, ложное расписание рейсов, ложные льготные акции, дискредитирующие репутацию авиакомпании, другие формы ложной информации, распространяемой недобросовестными конкурентами или злоумышленниками (хакерами), могут быть причиной многих правовых, экономических, финансовых и иных конфликтов. Вполне

вероятно, что потребитель может свои недоразумения с покупкой электронного билета через веб-сайты обратить против перевозчика и потребовать от него компенсации за причиненный как материальный, так и моральный вред. В этой связи возникает проблема решения новых вопросов ответственности перевозчика, которых раньше не было, но возникших в связи с продажей электронных билетов. Однако этим проблема безболезненного перехода к использованию электронных билетов в практике международных воздушных перевозок не ограничивается.

Научно-технический прогресс в сфере электронных технологий показал, что переход к новой и более экономичной форме электронного оформления билетов невозможен без создания новых международных и национальных механизмов, способных обеспечить использование электронных билетов в качестве перевозочных документов без ущерба законным правам пассажиров и перевозчиков. Уже сейчас ясно, что традиционные международные и национальные регуляторы в этой области не приспособлены к регулированию использования электронного билета. Отношения, возникающие в связи с электронными продажами билетов через Интернет, обладают ярко выраженной новизной: продажа билетов пассажирам осуществляется не в прямом контакте с агентами, как это принято при продаже бумажных билетов, а путем публикации предложений (оферта) на информационном сайте перевозчика в Интернете, ознакомление с которыми позволяют пассажиру получить информацию о расписании рейсов, пунктах отправления и назначения, тарифах, типе воздушного судна, предоставляемого для перевозки и т.п., а затем оплатить перевозку вместе с его багажом на соответствующий международный рейс. В итоге выбор авиатранспортных услуг перевозчика осуществляется потребителем самостоятельно без посредничества агентов по продажам.

Если техническая сторона вопроса электронного оформления билетов через Интернет практически решена, то этого нельзя сказать о юридическом обеспечении такой деятельности. Внедрение электронных билетов в практику международных воздушных перевозок привело к возникновению новых правовых проблем, которые ранее не решались ни международным, ни национальным правом. Деловая практика в этой сфере только формируется и пока еще рано говорить об существовании каких-либо обычаев делового оборота, сложившихся в результате применения электронного билета. Во внутренней сфере его использование фактически невольно блокируется национальными законами и правилами. В частности, российские законы ориентированы на регулирование исключительно бумажных билетов и только их признают в качестве законных средств регулирования финансовых отношений между перевозчиком и пассажиром, что учитывается в федеральных законах о налогах, бухгалтерском учете и отчетности, валюте и т.п. Поэтому без легализации электронного билета, признания его законным документом расчетов и платежей в сфере международных воздушных перевозок невозможно перейти к его масштабному использованию. При формальном подходе налоговые, валютные и иные органы исполнительной власти могут признать использование электронных билетов незаконным, со всеми вытекающими из этого неприятными для перевозчиков последствиями. Действуя в соответствии с законом, эти органы вправе наложить на них штрафные санкции, арестовать счета и имущество перевозчиков, приостановить действие лицензий и сертификатов и т.д. Чтобы устранить существующие преграды на пути использования электронного билета, предстоит серьезное реформирование национального законодательства.

В первую очередь, следует определить юридическую природу и сущность договора международной воздушной перевозки, его содержание, статус билета и его значение в регулировании вопросов международной воздушной перевозки. Знание этих юридических слагаемых договора позволит выбрать пути и средства правового обеспечения применения электронных билетов в практике международных воздушных перевозок.

Большую пользу в этом плане может оказать изучение накопленного опыта национального и международно-правового регулирования использования традиционного бумажного билета для целей заключения договора о международной авиаперевозке между пассажиром и перевозчиком. Еще при принятии в 1929 году Конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, ее создатели решили, что унифицированные правила в отношении перевозочных документов помогут развитию международных воздушных перевозок, упорядочат и упростят регулирование отношений между перевозчиком и пассажиром на универсальной и единообразной правовой основе. Надежды создателей Варшавской конвенции 1929 г. полностью оправдались. Международные авиаперевозчики повсеместно перешли к использованию авиабилетов на бумажном носителе, отвечающих положениям ст. 3 Варшавской конвенции 1929 г.

Не осталось в стороне от решения вопросов использования бумажных билетов в качестве перевозочного документа национальное законодательство. Воздушные кодексы многих стран включали и включают специальные статьи о перевозочных документах, удостоверяющих заключение договора воздушной перевозки между пассажиром и перевозчиком. Очень часто они конкретизируются дополнительными нормативными актами, подробно и детально регулируемыми вопросы использования бумажных билетов на воздушном транспорте. Кроме того, международные авиаперевозчики при решении вопросов коммерческого сотрудничества, оформления пассажирских перевозок, совместного использования кодов широко применяют обычаи делового оборота, сложившиеся в сфере использования бумажных билетов.

Таким образом, в прошлом и настоящем международное право, национальное право и обычаи делового оборота определяют и признают традиционный бумажный билет как перевозочный документ, удостоверяющий факт заключения договора международной воздушной перевозки. Очевидно, что электронные билеты также должны быть признаны и узаконены в качестве перевозочных документов, составной части договора международной воздушной перевозки. Главные трудности внедрения новой формы перевозочной документации лежат не в технической, а в юридической плоскости.

Первая попытка узаконить использование электронного билета в качестве перевозочного документа, удостоверяющего заключение договора международной воздушной перевозки, в международном масштабе была предпринята на Дипломатической конференции, созванной Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в Монреале в 1999 году для принятия новой конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, заменяющей Варшавскую конвенцию 1929 года и дополняющие ее разные документы (Варшавская система).

### **3. Монреальская конвенция 1999 года как источник регулирования использования электронного билета**

При разработке под эгидой ИКАО новой конвенции, заменяющей Варшавскую систему, ряд ведущих авиационных государств и, прежде всего, США, Канада, Англия предложили закрепить в главе второй "Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и груза" в ст. 3 положение, позволяющее использовать в качестве перевозочного документа не только традиционный бумажный билет. На момент разработки и принятия конвенции в 1995 - 1999 гг. авиаперевозчики США, Канады, Англии и других западных стран стали широко пользоваться Интернетом в целях организации бронирования и продаж авиабилетов путем открытия собственных web-сайтов. Потребители по достоинству оценили новшество и очень быстро продажа электронных билетов на внутренние и международные рейсы западных авиакомпаний получила большое распространение. Это обстоятельство побудило США, Канаду, Англию выдвинуть на Юридическом комитете ИКАО, которому было поручено разработать проект конвенции,

предложение о том, чтобы новые формы оформления билетов через Интернет были признаны в новой конвенции законными наравне с традиционным бумажным билетом. Это предложение получило поддержку всех стран, участвовавших в работе над проектом, в том числе и России. Окончательное решение по этому вопросу было принято на Дипломатической конференции, созванной ИКАО в мае 1999 г. для принятия новой конвенции. В ноябре 2004 года Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу и в настоящий момент в ней участвуют 65 государств, которые расстались с Варшавской системой и применяют только Конвенцию 1999 г.

Россия в Монреальской конвенции 1999 г. не участвует и по-прежнему придерживается обязательств, установленных Варшавской конвенцией 1929 г. и Гаагским протоколом к ней. В результате на рынке международных авиаперевозок действуют перевозчики, одни из которых подчиняются режиму Варшавской конвенции, другие режиму Монреальской конвенции 1999 г. К ним относятся ведущие западные компании - многие авиакомпании Юго-Восточной Азии, Латинской Америки и Африки. Таким образом, на рынке международных перевозок действуют два типа перевозчиков, которые руководствуются разными международными конвенциями. Конечно, будущее явно принадлежит Монреальской конвенции 1999 г., а не Варшавской конвенции 1929 г. Уже сейчас "монреальские перевозчики" имеют очевидные преимущества перед "варшавскими перевозчиками". Монреальская конвенция содержит ряд прогрессивных положений, которых нет в Варшавской конвенции. В соответствии с этой Конвенцией пассажир может рассчитывать на значительные материальные компенсации за вред, причиненный его жизни и здоровью, и получить их по упрощенной процедуре, а не по такой затяжной, как это предусмотрено Варшавской конвенцией 1929 г., через суд, которая может тянуться годами. Совсем по другому, в пользу пассажира, решает Монреальская конвенция 1999 г. вопросы возмещения за вред, причиненный его багажу. Варшавская конвенция 1929 г. на этот счет предлагает смехотворные суммы. В Монреальской конвенции 1999 г. в корне изменен подход к возмещению при задержке рейса. Варшавская конвенция вообще не предусматривает какого-либо возмещения за задержку. Естественно, что "монреальские перевозчики", работающие по правилам новой Конвенции, более конкурентоспособны, чем "варшавские перевозчики", которые не могут предложить своим пассажирам условий, предусмотренных Монреальской конвенцией 1999 г. Естественно, что Конвенция не могла не учесть появление новых форм оформления авиабилетов через Интернет. Чтобы стимулировать организацию продаж и маркетинга авиатранспортных услуг в соответствии с технологическими новациями, ст. 3 Конвенции допускает использование технических "средств, сохраняющих запись информации", обычно указываемой в виде реквизитов бумажного билета.

Положения Монреальской конвенции 1999 г. о перевозочной документации и их толкование применительно к "электронному билету". Монреальская конвенция 1999 г. относится к любой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна (ст. 1). На практике она уже применяется к регулярным перевозкам, осуществляемым в рамках международных регулярных воздушных сообщений, и нерегулярным перевозкам в тех странах, которые ее ратифицировали.

Глава вторая Конвенции, посвященная документации, применяемой для оформления международной воздушной перевозки пассажиров, багажа и груза, построена совсем иначе, чем Варшавская конвенция, касающаяся тех же самых вопросов. Все вопросы о документации в Конвенции сгруппированы в одной главе и не разделены на отдельные разделы (проездной билет, багажная квитанция, воздушно-перевозочный документ), как это сделано в Варшавской конвенции. Такой подход в Конвенции продиктован с одной стороны интересами упрощения процедур оформления перевозочной документации, а с другой, четкого определения обязанностей сторон по перевозке. Этот вывод вытекает из

содержания главы II Конвенции "Документация и обязанности сторон, касающиеся перевозки пассажиров, багажа и груза". Подобный подход диктует применять положения Конвенции по вопросам документации исключительно под углом зрения обязанностей перевозчика, которые он обязан строго соблюдать в процессе осуществления регулярных и нерегулярных международных воздушных перевозок.

Оформление документации по международной перевозке пассажиров и багажа регулируется ст. 3 Конвенции. В п. 1 этой статьи установлено: "при перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ, содержащий:

а) указание пунктов отправления и назначения;

б) если пункты отправления и назначения находятся на территории одного и того же государства-участника, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание по крайней мере одной такой остановки".

По сравнению с Варшавской конвенцией 1929 г., новая Конвенция предельно упростила требования к "документу", выдаваемому перевозчиком пассажиру. Перевозчик обязан выдать индивидуальный либо групповой перевозочный документ. Этот документ не называется "проездным билетом", как это определено в ст. 3 Варшавской конвенции 1929 г. Вместо пяти требований к проездному билету по старой конвенции, в Монреальской конвенции 1999 г. установлено одно.

В свое время перегруженность ст. 3 Варшавской конвенции 1929 г. излишними требованиями к проездному билету была устранена Гаагским протоколом 1955 г., который их сократил до трех. Монреальская конвенция 1999 г. пошла еще дальше и оставило одно требование к перевозочному документу. В нем должны быть указаны "пункты отправления и назначения" и других требований к этому документу Конвенция не устанавливает. Отказ от употребления в ней устоявшегося в мировой практике воздушных перевозок термина "проездной билет", замена его на термин "перевозный документ" и предъявление к нему всего лишь одного требования вызван тем, что на смену бумажным документам, каким является "проездной билет", пришла электронная технология, позволяющая фиксировать отношения по перевозке между авиаперевозчиком и пассажиром на основе сохранения записи. Это обстоятельство учтено в п. 2 ст. 3 Конвенции: "Вместо документа, упомянутого в пункте 1, могут использоваться любые другие средства, сохраняющие запись информации, указанной в этом пункте. Если используются такие другие средства, перевозчик предлагает представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной таким образом". Тем самым Конвенция узаконила существование двух видов перевозочной документации, применяемой при оформлении международных воздушных перевозок пассажиров и багажа: один, оформляемый в виде бумажного билета, другой как "электронный билет".

Конвенция не предпринимает вопросы перехода к новой перевозочной документации в какие-либо сроки, оставляя его на усмотрение государств.

Конвенция об использовании средств, сохраняющих запись информации о перевозке. Как уже отмечалось, использование вместо обычного бумажного перевозочного документа "любые другие средства, сохраняющие запись информации" о пунктах отправления и назначения разрешено п. 2 ст. 3 Конвенции. По его смыслу перевозчик вправе использовать любые средства, заменяющие бумажный перевозочный документ, но при условии сохранения записи информации и предоставления пассажиру письменного изложения сохраненной информации. Конвенция не раскрывает значение термина "любые другие средства". Полагаем, что это сделано в расчете на то, что они могут быть любыми, в том числе электронными, и Конвенция, как представляется, резервирует право на использование других технических средств, которые могут появиться в будущем.

Основной акцент в Конвенции сделан на праве выбора перевозчиком любых технических средств, пригодных для оформления перевозки иным способом, чем это обычно принято. Конвенция не содержит перечня этих средств и оставляет этот вопрос

открытым. Такой подход позволяет не мешать внедрению новейших технических достижений в систему продаж и бронирования авиабилетов ни сейчас, ни в будущем. Одновременно Конвенция требует от перевозчиков: а) сохранения записи информации о пунктах отправления и назначения и б) предоставления пассажиру письменного изложения информации, сохраненной при записи. Причем перевозчик ее "предлагает" пассажиру. Следует заметить, что не всегда и не всеми пассажирами подобная письменная информация может быть востребована. Но есть категория пассажиров, например, государственные служащие, деловые люди, служащие организаций и предприятий для которых авиабилет важен в качестве отчетного документа. Конвенция, возложившая на перевозчика обязанность предложить письменную информацию о рейсе, позволяет пассажиру самому решить, нужна ли ему она или нет.

Оформление багажа. При регистрации билета пассажира "перевозчик вручает пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа" (п. 3 ст. 3), что вполне достаточно для подтверждения имущественных прав пассажира на зарегистрированный багаж и решения вопросов ответственности перевозчика в случае его утраты или повреждения при международной перевозке. Багажная идентификационная бирка является доказательством регистрации багажа владельца и его передачи перевозчику для перевозки. В случае утраты, уничтожения или повреждения багажа перевозчик обязан компенсировать пассажиру понесенный вред. Компенсация ограничена суммой, равной 1000 специальных прав заимствования (1400 дол. США). По сравнению с Варшавской конвенцией, согласно которой перевозчик возмещает в подобных случаях 20 долларов на килограмм багажа, новая Конвенция отказалась от такого подхода и установила иные критерии ответственности перевозчика за вред в случае уничтожения, утери или повреждении зарегистрированного багажа.

Информационное уведомление перевозчика. Конвенция уделяет важное значение информированности пассажиров относительно особенностей ее применения при международной воздушной перевозке. Перевозчик обязан вручить пассажиру "письменное уведомление о том, что в случае применения настоящей Конвенции она регламентирует и может ограничивать ответственность перевозчиков в случае смерти или телесного повреждения лица и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке" (п. 4 ст. 3). В сочетании с предыдущими положениями Конвенция определяет общие для всех международных перевозчиков унифицированные правила оформления перевозочной документации пассажиров и их багажа как в виде бумажного носителя, так и электронного билета. Предписания п. 4 ст. 3 Монреальской конвенции легко реализуются в бумажном билете. Как правило, в нем указываются пределы ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения пассажира и при уничтожении, утере или повреждении багажа. Конвенция ограничилась общим указанием, что пассажиру вручается письменное уведомление об ответственности перевозчика, но как это осуществить при продаже электронного билета через Интернет, она умалчивает. Можно полагать, что перевозчик будет вручать такое письменное уведомление при регистрации пассажира и его багажа. Во всяком случае Конвенция обязывает перевозчика вручить его пассажиру до начала перевозки, а вопрос о том, как и каким образом он это сделает, оставлен на усмотрение государств, которые в соответствии с национальным законом будут вправе возложить на национальных и иностранных перевозчиков обязанность вручать пассажиру письменное уведомление в строгом порядке.

В Конвенции ничего не говорится о другой информации, которая обычно присутствует в авиабилете и указывает: время и место вылета, номер рейса, время и место вылета обратно, вид услуги - экономический класс, бизнес-класс, первый класс, вид оплаты в национальной и иностранной валюте, вес багажа и т.п. Конвенция ограничилась унификацией только одного правила о пунктах отправления и назначения. Следует учесть,



что в результате длительной международной практики воздушных перевозок в этой сфере сложились обычаи делового оборота. Их применение является областью усмотрения перевозчиков, которые сами решают, какая информация должна быть доведена до пассажира посредством перевозочного документа.

Бумажный билет содержит информацию за достоверность которой несет ответственность международный перевозчик. С юридической точки такая информация является информационным уведомлением, служащим важным подтверждением действительности договора международной воздушной перевозки в части, касающейся существенных условий договора: место отправления и прибытия воздушного судна перевозчика, провоза бесплатного багажа, предоставление сервисных услуг и т.п. Конвенция признает за бумажным билетом статус перевозочного документа.

Понятие "сохранение записи информации о перевозках" и понятие "письменное изложение информации": технические и юридические различия. Конвенция не наделяет запись информации о перевозке статусом перевозочного документа. И это правильно. Электронные средства сохранения записи являются техническими носителями информации и не более того. Информация о пунктах отправления и назначения перевозки, других сопутствующих перевозке услугах, сохраняется путем совершения действий, осуществляемых с помощью компьютеров в информационной сети Интернет и различного рода записывающих устройств. Имея доступ к этой информации, потребители авиатранспортных услуг могут осуществить свой выбор и произвести оплату билетов на выбранные ими международные рейсы авиакомпаний через web-сайты, размещенные в Интернете, по установленному тарифу по банковским, кредитным карточкам и другими способами. В результате этих действий происходит заключение договора международной воздушной перевозки.

По другому обстоит дело с "письменным изложением сохраненной информации". Такого рода письменная информация является результатом совокупности действий перевозчиков и потребителей по использованию информационной сети Интернет с помощью компьютерных и иных электронных средств. Размещение информации, ее потребление и хранение характеризует техническую сторону использования электронных средств в целях организации продаж электронных билетов. Но как только сохраненная запись информации излагается в письменном виде, то тогда, по смыслу п. 2 ст. 3 Конвенции, она приобретает статус перевозочного документа. Письменное изложение сохраненной информации можно получить путем распечатывания записи непосредственно с компьютера, дискеты, dvd, флэш-карты и т.д. Конвенция, говоря о том, что письменное изложение сохраненной информации, может быть предложено "вместо" индивидуального или группового перевозочного документа, тем самым не проводит особых различий в правовом статусе бумажного и электронного билета. Согласно Конвенции и тот и другой являются перевозочными документами.

Конвенция очень своеобразно объясняет, каким образом при перевозке они достаются пассажиру. В п. 1 ст. 3 говорится, что "при перевозке пассажиров выдается индивидуальный или групповой перевозочный документ". Согласно п. 2 этой статьи "вместо документа" индивидуальный или групповой перевозчик предлагает "представить пассажиру письменное изложение информации, сохраненной" любыми средствами.

И в том и другом случае, в Конвенции ни слова не говорится о том, что выдача индивидуального или группового перевозочного документа и предоставление письменного изложения информации может быть осуществлено перевозчиком только после оплаты перевозки.

Конвенция прямо не связывает "выдачу" и "представление" с реалиями современной деловой практики заключения договора международной воздушной перевозки, хотя в п. 1 ст. 1 признает: международная перевозка пассажиров, багажа или груза, осуществляется

"за вознаграждение". Поэтому толкование терминов "выдача" и "представление" должно осуществляться в контексте самой Конвенции, из признания неоспоримого факта, что перевозочные документы выдаются или предоставляются за вознаграждение, т.е. за плату.

Важно учесть, что предметом Конвенции является только часть правил международной воздушной перевозки. Ни при разработке Варшавской конвенции 1929 г., ни при ее пересмотре и замене на Монреальскую конвенцию 1999 г., государства не ставили задачу унификации всех правил международных воздушных перевозок. Поэтому когда устанавливается, что те или иные вопросы международных воздушных перевозок прямо в Монреальской конвенции 1999 г. не разрешены, то тогда к ним применяются национальные законы и правила. Именно на такой правовой основе регулируется процедура заключения договора международной воздушной перевозки. Перевозчик делает публичное заявление о продаже своих услуг по международной перевозке неопределенному кругу лиц, которое включает все существенные условия договора перевозки, а главное, в нем явно выражена воля перевозчика заключить его с любым потребителем, который эти услуги оплатит. Однако публичная оферта является односторонней, т.к. выражает волю перевозчика, а договор перевозки двусторонний и он оживает тогда, когда потребитель, ознакомившись с офертой, выражает согласие заключить договор с перевозчиком. На практике акцепт потребителем оферты перевозчика состоит в совершении фактических действий по оплате услуг по перевозке и приобретению авиабилета, который, как это допускает Конвенция, может быть бумажным или электронным, но в любом случае в письменном формате в виде бумажного билета или письменного изложения информации о перевозке.

Продажа электронных билетов отличается от традиционной продажи бумажных билетов. Существенно изменена как форма оферты (предложения) авиакомпаний о продаже своих услуг по международной воздушной перевозке, которая предлагается через информационные сайты авиакомпаний в Интернете, так и форма ее акцепта потребителем, также осуществляемой через Интернет. Обычно при покупке бумажного билета выбор международного рейса и перевозчика пассажир выполняет с помощью посреднических агентств или агентов. При приобретении электронного билета такой выбор рейса и перевозчика может сделать самостоятельно сам потребитель. Вопросы продаж электронных билетов не регулируются Монреальской конвенцией 1999 г. Их решение оставлено на усмотрение самих государств и они должны будут подготовить свое законодательство к использованию электронного билета. Большое внимание к этому вопросу проявляют международные перевозчики, выразителем интересов которых активно выступает ИАТА, настаивающая на применении электронного билета на международных воздушных линиях, начиная с 2007 г.

Под влиянием этих обстоятельств претерпевают существенные изменения функции АСБ, агентств по продажам и маркетингу. Теперь они активно продают электронные билеты через Интернет, предоставляют по запросам потребителей информацию о тарифах и рейсах, оказывают консультативную помощь в пользовании услугами последовательных перевозчиков и т.д. Все больше АСБ превращаются в информационных посредников.

Каким должно быть содержание письменной информации, вручаемой перевозчиком пассажиру, оставлен Конвенцией фактически открытым. Единственным требованием, предъявляемым к содержанию такой информации, является указание пунктов отправления и назначения, т.е. маршрут международной воздушной перевозки. Что касается других реквизитов, обычно указываемых в бумажном билете, то решение этого вопроса оставлено на усмотрение как государств - участников Конвенции, так и самих международных перевозчиков.

Конвенция не стала углубляться в проблему определения письменной и электронной формы перевозочного документа. При ее принятии было разумно решено, что различия

между традиционной и новой формой перевозочного документа установит национальный закон или деловая практика.

В общем и целом по смыслу ст. 3 Конвенции перевозчик обязан:

а) выдать индивидуальный или групповой перевозочный документ с указанием пунктов отправления и назначения;

б) использовать любые другие средства оформления перевозочной документации таким образом, чтобы сохранялась запись информации о пунктах отправления и назначения;

в) предоставить пассажиру письменное изложение сохраненной информации;

г) вручить пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа;

д) вручить пассажиру письменное уведомление об ответственности перевозчика в случае смерти или телесного повреждения и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке.

Пока указанные обязательства для российских перевозчиков не обязательны. Но как только Россия станет участником Конвенции ее правила международных воздушных перевозок будут иметь для нее приоритетное значение. Такой вывод вытекает из части 4 ст. 15 Конституции Российской Федерации, исходящей из примата международного права над внутригосударственным правом.

Переход российских перевозчиков к использованию электронных билетов при международных воздушных сообщениях в 2007 году ставит ребром вопрос об учете Монреальской конвенции 1999 г. на данном этапе *de facto* в части, касающейся перевозочной документации и обязательств сторон перевозки. Формально, без ее ратификации Россией, такая постановка вопроса казалось бы неверна. Однако проведение законодательных работ, связанных с внедрением электронного билета, но ориентированных на Варшавскую конвенцию 1929 г., не имеет исторической перспективы. Напротив, изменение российского законодательства с учетом Монреальской конвенции 1999 г. нацелено на будущее. Иной подход обращен в прошлое, с которым расстается все передовое авиационное сообщество.

Поэтому подготовка российского законодательства к внедрению электронного билета должна вестись с учетом положений, установленных в Конвенции в отношении перевозочной документации. Причем все новации, изменения и дополнения на этот счет в российских законах и правилах должны быть с ними строго согласованы. Только в этом случае российские перевозчики смогут осуществлять международные перевозки в полной гармонии как с новыми международными правилами, так и с собственным российским законодательством.

#### **4. Юридическая природа и сущность договора международной воздушной перевозки**

Сущность договора. Ядро договора международной воздушной перевозки пассажира и багажа - обязательство назначенного перевозчика перевести пассажира и его багаж из международного аэропорта своей страны в международный аэропорт другой страны. По своему характеру это обязательство может быть определено как транспортное обязательство, опосредующее нематериальные услуги, предоставляемые перевозчиком пассажиру. Данное транспортное обязательство становится таковым для перевозчика только в случае оплаты пассажиром установленного за перевозку тарифа, что является свидетельством явно выраженного согласия пассажира с условиями перевозки и подтверждением факта заключения договора на строго определенный период.

Договор международной воздушной перевозки пассажира имеет возмездный и консенсуальный характер и его основными чертами являются:

- одностороннее формулирование перевозчиком условий договора перевозки;

- публичный характер договора;
- добровольное присоединение пассажира к договору и выражение его согласия с условиями договора путем оплаты билета;
- консенсуальный характер выражается в факте совершения заключения договора с момента приобретения (оплаты) и выдачи пассажиру билета, в котором указываются существенные условия договора;
- обеспечение защиты интересов потребителя;
- обеспечение справедливой компенсации на основе принципа наиболее полной компенсации.

Предмет договора. Договор международной воздушной перевозки признается заключенным после выполнения пассажиром одного из главных, существенных его условий - оформления билета на перевозку и оплаты услуг перевозчика, предоставляемых пассажиру по договору. Именно с этого момента между перевозчиком и пассажиром возникают правоотношения, которые прекращаются после выполнения перевозчиком обязательства по перевозке пассажира в пункт назначения при условии благополучного его завершения, т.е. без причинения вреда жизни и здоровью пассажира, без потерь и нанесения повреждений его багажу. Однако содержание договора международной воздушной перевозки не сводится только к оформлению билета.

Начнем с того, что непросто обстоит дело с определением отношений, которые он регулирует, хотя на первый взгляд очевидно, что они являются гражданско-правовыми. Однако этого крайне недостаточно для характеристики реальных отношений, охватываемых договором международной воздушной перевозки. Главным вопросом договора является урегулирование отношений, возникающих между пассажирами и перевозчиками по поводу международной воздушной перевозки.

Перемещая пассажира и его багаж на воздушном судне, зарегистрированном в своем государстве, на или через территории иностранных государств, национальный перевозчик выполняет миссию международного перевозчика, назначенного эксплуатировать установленные международные воздушные линии в строгом соответствии с условиями двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Полученные национальным перевозчиком от государства права на выполнение международных авиаперевозок, тесно связаны с его международной коммерческой деятельностью, которая воплощается в разных аспектах, но главным из них является оказание услуг по международной авиаперевозке широкому потребителю на возмездной основе путем заключения договора международной воздушной перевозки. В соответствии с этим договором перевозчик возлагает на себя по отношению к пассажиру транспортные обязательства по его перевозке из одной страны в другую. Территориальная сфера действия этих обязательств не ограничивается территорией страны национального перевозчика. Сама перевозка, а следовательно, ее объекты - пассажир, багаж или груз подпадают под действие юрисдикций разных государств. Этот факт красноречиво говорит о том, что предметом договора являются гражданско-правовые отношения, осложненные иностранным элементом и никакие иные, что сказывается на всем: на источниках договора, его содержании и практике применения.

Каждый раз, когда воздушное судно национального перевозчика покидает международный аэропорт своей страны и направляется в пункт назначения другой страны, происходит смена "юридического климата", т.е. к своим национальным законам и правилам, регулирующим международную перевозку, добавляются новые, применяемые к такой перевозке в стране прибытия воздушного судна. Нередко, смена национальных регуляторов международной авиаперевозки за весь ее период осуществления, происходит неоднократно. Из-за того, что правила международных воздушных перевозок унифицированы лишь частично, а решение остальных оставлено на усмотрение государств, в мировой практике сложилась множественность и разнообразие

национальных подходов к регулированию многих вопросов международных авиаперевозок. В этом заключается невероятная сложность предмета договора международной воздушной перевозки.

Источники договора. Частично такой договор регулируется национальными законами и правилами, и то не всегда полно и тому пример российское законодательство, в котором не нашлось места его четкому и ясному определению. Не намного лучше обстоит дело с договором даже в странах, авиакомпания которых занимают ведущие позиции в международных авиаперевозках. Другими источниками договора являются нормы международного частного воздушного права, содержащиеся в Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. Важную роль в качестве источников договора играют обычаи делового оборота, которые применяют между собой международные перевозчики. Но эти источники известны только перевозчикам, не систематизированы и не обобщены для широкой публики, применяются произвольно, фактически представляют "вещь в себе", что создает большие трудности в их применении как для самих перевозчиков, так и пассажиров. При несовпадении применяемых обычаев делового оборота между перевозчиками возникают весьма непростые экономико-правовые конфликты, а пассажирам бывает очень трудно разобраться в том, за какими обычаями есть юридическая сила, а за какими нет, потому что они об этом не информируются на стадии заключения договора перевозки. Особенно запутанной становится ситуация при последовательной международной перевозке, осуществляемой несколькими международными перевозчиками. Таким образом, источниками договора выступают национальный закон, нормы международного частного воздушного права и обычаи делового оборота, формирующиеся под влиянием саморегулирования перевозчиками части вопросов международных воздушных перевозок (оформление пассажирских авиаперевозок, предоставление льгот и привилегий пассажирам и др.).

Договор как экономико-правовая категория. Сложность источников отражается на содержании договора международной воздушной перевозки. Как юридическое выражение гражданско-правовых отношений с иностранным элементом, складывающихся по поводу международных воздушных перевозок, договор выражает согласованную волю его сторон - перевозчика и пассажира. Договор дает своим участникам возможность свободно согласовать свои собственные интересы и цели и синхронно действовать по их достижению. Публичная оферта об оказании услуг по перевозке, расписание рейсов, объявление тарифов за перевозку, тип перевозочного воздушного судна, вид сервисного обслуживания и т.п. составляют предложение перевозчика, адресованное широкой публике, с которым соглашается или не соглашается пассажир. Результатам такого согласования придается общеобязательная для сторон договора юридическая сила. Именно поэтому договор международной воздушной перевозки становится эффективным способом регулирования взаимоотношений его сторон, учитывающим их обоюдные интересы. С этой точки зрения договор предстает как экономико-правовая категория, в которой экономическое содержание - акт продажи услуги по перевозке - получает юридическое оформление и закрепление на основе национальных законов и правил, норм международного частного воздушного права и обычаев делового оборота. При таком сочетании регуляторов договор неизбежно становится очень сложным по содержанию и непростым при применении.

Понятие договора международной воздушной перевозки. Будучи необходимой формой оформления взаимоотношений перевозчика и пассажира по поводу международной авиаперевозки, договор представляет собой совпадающее волеизъявление перевозчика и пассажира, направленное на установление взаимных прав, обязанностей и ответственности на период перевозки и их автоматическое прекращение после ее завершения, кроме случаев причинения вреда пассажиру и его багажу.

Есть ситуации, при которых перевозка может не состояться. Плохие метеорологические условия в аэропорту назначения, по маршруту следования, технические причины с воздушными судами, неполучение перевозчиком разрешения на осуществление международного полета, акты захвата и угона самолетов, интересы обеспечения авиационной безопасности, арест воздушного судна и пр. могут вынудить перевозчика отказаться от перевозки. Вследствие подобных причин перевозчик обязан возместить пассажиру провозную плату и принять другие меры, предусмотренные национальным законом, нормами международного частного воздушного права и обычаями делового оборота. Перевозчик обязан объяснить пассажирам причины, по которым перевозка не состоялась. В свою очередь они могут быть ими признаны вескими или несостоятельными. В последнем случае по суду перевозчику может быть вменено возмещение причиненного вреда пассажиру и его багажу. Состоявшаяся перевозка приносит благо перевозчику и пассажиру и никаких последствий, кроме приятных, не влечет.

Договор как сделка. Понятие договора международной воздушной перевозки применяется к правоотношениям, возникшим после его заключения. Именно в них существуют и реализуются субъективные права и обязанности сторон договора перевозки. Применение договора на практике свидетельствует об исполнении или неисполнении договорных обязательств, приводит к наступлению ответственности при их невыполнении. По Гражданскому кодексу РФ на данные правоотношения распространяются общие положения об обязательствах, установленные в ст. ст. 309, 314, 401, 407, 408, что крайне недостаточно для решения весьма специфических вопросов этого договора. На эти правоотношения также распространяются положения Варшавской конвенции 1929 г. и Монреальской конвенции 1999 г. и обычаи делового оборота.

С точки зрения применимых к договору российских законов, в частности, Гражданского кодекса РФ всякий договор считается сделкой (п. 1 ст. 154), к которой в свою очередь применяются правила о сделках (п. 2 ст. 420 ГК РФ). Следовательно, по смыслу российских законов договор является сделкой - юридическим фактом, главным основанием состоявшихся правоотношений.

Транспортное обязательство по перевозке возникает для перевозчика только после оплаты пассажиром билета согласно установленному тарифу. Именно поэтому, договор международной воздушной перевозки как форма соглашения (сделки), закрепляющего права и обязанности сторон, письменно не оформляется. В этом заключается главная и принципиальная особенность и специфика договора международной воздушной перевозки.

Практической потребности в этом нет, что подтверждается многолетней практикой международных воздушных перевозок. Другое дело, что письменным доказательством существования договора, удостоверяющим наличие договора и его действительность, является традиционный бумажный билет, а с недавних пор - электронный билет, оплата которого пассажиром придает юридическую силу сделке.

Основными чертами сделки является добровольное согласие пассажира с условиями перевозки и обязанность перевозчика выполнить перевозку пассажира по установленному международному маршруту в соответствии с заявленными условиями перевозки. Кстати сказать, если перевозчик не пожелает иметь дело с пассажиром, то он это может сделать даже при наличии у него билета. Воздушный кодекс РФ разрешает перевозчику прекратить действие договора перевозки в одностороннем порядке (ст. 107). В мировой практике международных перевозок известны случаи агрессивного, недостойного поведения пассажиров на борту воздушного судна во время международного полета и авиакомпания наказывают таких пассажиров в соответствии с предусмотренными национальными законами государства регистрации воздушного судна мерами. Как бы там ни было, взаимное согласие, взаимное волеизъявление сторон приводит к заключению

договора международной воздушной перевозки, юридически их связывает соответствующими обязательственными правоотношениями.

При этом необходимо различать договор как сделку, т.е. с какими правами и обязанностями добровольно и взаимно согласились его стороны, и процесс соблюдения и исполнения возникших в результате его заключения договорных обязательств. Юридический эффект договора перевозки выражается в полном и добросовестном исполнении обязательств, возложенных на перевозчика. Его условия определяют не только конечную цель перевозки, но и порядок ее достижения.

Согласно договору перевозчик обязан вовремя предоставить для посадки воздушное транспортное средство, указанное в билете, обеспечить его вылет в назначенное время, предоставить пассажиру место в нем, обслуживать его во время полета, доставить его багаж в целости и сохранности и т.п. В свою очередь от пассажира международного рейса требуется выполнение ряда обязанностей: в назначенные сроки пройти регистрацию, выполнить таможенные, паспортные и иные формальности, зарегистрировать багаж, соблюдать правила поведения на борту воздушного судна, подчиняться требованиям экипажа и т.п. Таким образом, проявляется регулирующая функция договора международной воздушной перевозки как сделки, четко определяющей характер и содержание возникших на ее основе обязательств, определяющих конкретные действия по их соблюдению и исполнению перевозчиком и пассажиром. В последнее время многие авиакомпании, в том числе Аэрофлот, запретили курение на борту воздушного судна во время международной перевозки. Более того, многие европейские перевозчики налагают на нарушителей этого запрета серьезные штрафы, достигающие до 500 евро. Такие действия согласуются с договором перевозки и не противоречат ему.

Договор как публичный договор. Кроме того, договор международной воздушной перевозки имеет явные черты публичного договора. В этом договоре перевозчик выступает в качестве услугодателя в сфере международных регулярных и нерегулярных воздушных перевозок. Публичный характер договора обязывает перевозчика заключить его с любым обратившимся к нему за услугой лицом и он не вправе оказывать кому-либо предпочтение, если только иное не предусмотрено законом, например, для пожилых людей, детей, инвалидов и других категорий пассажиров. Тарифы на перевозки по условиям таких договоров обязаны быть одинаковыми для всех потребителей услуг перевозчика.

Международные перевозки осуществляются в рамках международных воздушных сообщений, регулируемых многосторонними и двусторонними соглашениями. Согласно международному праву государства несут ответственность за строгое соблюдение международных обязательств, вытекающих из таких соглашений, в том числе касающихся международных воздушных перевозок. Поэтому такие перевозки относятся к публичной сфере властвования государств и они жестко контролируют и отслеживают, как и каким образом соблюдаются и обеспечиваются перевозчиком публичные интересы государства в данной сфере международных воздушных связей. В первую очередь это касается контроля государства за ходом эксплуатации международных воздушных сообщений назначенными перевозчиками. Государство, когда считает это нужным и необходимым для защиты публичных интересов, вмешивается в эти вопросы, издает обязательные для перевозчиков предписания, которые принимаются сторонами договора перевозки к неукоснительному исполнению и соблюдению. Такой подход позволяет государству обеспечивать и защищать права и законные интересы массового потребителя услуг, обычно находящихся в заведомо зависимом положении от перевозчиков.

Договор как договор присоединения. Тем не менее нельзя не признать, что хозяином положения в сфере международных авиаперевозок фактически и по существу является перевозчик. Только он определяет условия договора о регулярных или нерегулярных перевозках, в том числе порядок его заключения. Потребитель услуг перевозчика лишен

возможности участвовать в их формировании и ему остается лишь присоединиться к договору. Все это говорит об исключении действия принципа свободы договора из сферы договора перевозки. С этой точки зрения заключение договора международной воздушной перевозки перевозчика с пассажиром происходит на основе договора присоединения. Специфика такого договора состоит в том, что перевозчик сам в одностороннем порядке определяет условия договора перевозки, с которыми потребитель соглашается или не соглашается. В первом случае, он оплачивает билет, во втором, он этого не делает.

При таком способе заключения договора перевозки интересы пассажира могут оказаться ущемленными и требовать специальной, дополнительной защиты. Из этого не следует, что договор присоединения плох и неважно обеспечивает защиту прав пассажира. Статистика свидетельствует, что услугами международного воздушного транспорта пользуются миллионы пассажиров. Каждый день заключаются сотни тысяч договоров между перевозчиками и пассажирами о перевозке. Существующий способ заключения договора перевозки путем присоединения более чем оправдан, поскольку он весьма прост и эффективен при массовых однотипных операциях и не создает проблем при многомиллионных продажах билетов огромному количеству пассажиров. Электронный способ заключения договора еще более упрощает и облегчает эту процедуру.

Будучи особым способом заключения договора перевозки, договор присоединения не сливается с ним в единое целое. Потребитель, присоединяясь к договору международной воздушной перевозки, имеет более широкие, чем обычно, возможности правового воздействия на перевозчика. Монреальская конвенция исходит из признания важности "обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках" и необходимости "справедливой компенсации на основе принципа наиболее полного возмещения" и четко определяет характер ответственности перевозчика, степень компенсации за вред, механизм возмещения, предъявления претензий и рассмотрения исков об ответственности по выбору истца в арбитраже.

Существенные условия договора. Главной и основной нематериальной услугой, предлагаемой широкой публике, является публичное предложение перевозчика осуществить международную перевозку любого пассажира и его багажа из одной страны в другую на воздушном судне определенного типа в установленное время в соответствии с расписанием, установленным в отношении регулярных или нерегулярных рейсов.

Чтобы предложить такую услугу и об этом заявить публично, перевозчик должен иметь статус назначенного перевозчика. Этот статус открывает ему доступ на рынок регулярных международных авиаперевозок. Для осуществления нерегулярных перевозок перевозчику необходимо получить разовое разрешение на международные авиаперевозки. И в том и другом случае перевозчик обязан выполнить сложные и весьма строгие национальные процедуры по допуску к осуществлению перевозок в рамках регулярных или нерегулярных международных воздушных сообщений. Поэтому наделение государством перевозчика конкретными полномочиями по эксплуатации международных воздушных сообщений, установленных в соответствии с двусторонними соглашениями, является существенным условием признания действительности договора международной воздушной перевозки. Назначая перевозчика для международных регулярных перевозок или выдавая ему разовые разрешения на выполнение нерегулярных перевозок, государство одновременно с этим предоставляет перевозчику право на заключение договора международной воздушной перевозки с неограниченным числом лиц, среди условий которого необходимо выделить существенные условия, определяемые перевозчиком в одностороннем порядке и к которым следует отнести обязательство перевозчика:

- осуществить международную воздушную перевозку, место отправления и место назначения которых расположены на территории двух государств;



- выдать пассажиру индивидуальный или пассажирам групповой перевозочный документ;
- при продаже пассажиру электронного билета представлять ему письменное изложение информации о перевозке;
- вручить пассажиру багажную идентификационную бирку на каждое место зарегистрированного багажа;
- вручить пассажиру письменное уведомление об условиях наступления ответственности в случае смерти или телесного повреждения и при уничтожении, утере или повреждении багажа и при задержке;
- осуществить перевозку после оплаты пассажиром установленного тарифа.

Указанные существенные условия вытекают из положений Варшавской и Монреальской конвенции, что отнюдь не исключает признания тех или иных условий существенными в национальных законах и иных правовых актах. Кроме того, при перевозках, осуществляемых последовательными перевозчиками, альянсами, при совместном использовании кодов могут быть предусмотрены существенные условия, необходимые для договоров данного типа. Наконец, по заявлению как перевозчика, так и пассажира могут быть согласованы особые существенные условия, касающиеся предоставления места повышенной комфортности, перевозки пассажиров, инвалидов, детей и т.п.

Иные условия договора. "Условия договора" в широком смысле слова означают права, обязанности и ответственность перевозчика и пассажира, прямо установленные договором. Часть условий договора унифицирована и определена в международных конвенциях. Другая часть условий вытекает из национальных законов и правил. Часть условий устанавливается перевозчиками самостоятельно по своему усмотрению. Различные привилегии, льготы и ограничения, касающиеся регулярной или нерегулярной перевозки, также составляют основу договора перевозки.

Особой областью усмотрения перевозчиков является провоз багажа, с которым следует каждый пассажир международного рейса. Поэтому одним из существенных условий договора является признание права пассажира на перевозку его багажа и этот вопрос имеет самостоятельное значение в содержании договора международной воздушной перевозки. Если перевозка пассажира регулируется консенсуальным и возмездным по своей сути договором, то перевозка багажа осуществляется на основе реального договора. Именно поэтому эти два разных по своему характеру договора не образуют правового единства, хотя они включены в единое понятие "договор международной воздушной перевозки". Письменное оформление пассажирских перевозок удостоверяется перевозочными документами (билетами), а сдача пассажирами багажа - багажными идентификационными бирками. При этом учитывается, что пассажир может не иметь багаж. Не случайно только после регистрации багажа договор перевозки багажа вступает в силу, становится реальным и только за "зарегистрированный багаж" перевозчик несет ответственность. Указанные условия перевозки багажа закреплены в нормах Варшавской и Монреальской конвенции, имеющих императивный характер, отступить от которых международные авиаперевозчики не имеют права.

Составной частью договора являются условия провоза багажа. Их сложность заключается в том, что одновременно эти условия определяются национальными правилами международных воздушных перевозок, в которых закреплены публичные интересы государства, и правилами, установленными перевозчиками. Различия между ними состоят в том, что национальные правила определяют общие рамки порядка и условия провоза багажа, от которых перевозчик отступать не имеет права, тогда как условия провоза багажа по договору могут включать дополнительные или акцессорные правила, обеспечивающие соблюдение, исполнение и применение "основного договора",

установление которых являются областью усмотрения перевозчиков. В совокупности на основе национальных и дополнительных правил перевозчик определяет порядок:

- бесплатного провоза багажа и багажа сверх установленной нормы провоза;
- провоза предметов, не подлежащих провозу в качестве багажа;
- отказа от перевозки багажа;
- досмотра зарегистрированного и незарегистрированного багажа;
- доставки зарегистрированного багажа;
- поиска потерянного багажа и его доставки и возвращении пассажиру.

Следует подчеркнуть, что единообразного порядка провоза багажа не существует. В каждой стране он имеет свои национальные особенности и это создает немалые проблемы для международных перевозчиков и пассажиров.

До начала международной авиаперевозки важное значение имеет урегулирование комплекса вопросов, связанных с билетом, тарифами, льготами, привилегиями, регистрации пассажиров и багажа, расписанием рейсов, бронированием и т.д. Эти вопросы также решаются национальными правилами международных воздушных перевозок и дополнительными правилами, которые применяются для определения перевозчиком:

- общих положений о билете, его сроке действия, использования купонов в определенной последовательности;

- тарифов, оплаты сборов, льгот и привилегий;
- порядка регистрации пассажиров и их багажа и организации посадки;
- расписания рейсов, порядка их отмены, изменение маршрута перевозки, задержки и

т.д.;

- требований к бронированию и подтверждения бронирования и отказов от бронирования, сроков оформления билетов, получению данных о пассажире, резервированию места;

- ограничений в перевозке и отказов в перевозке;
- порядка возврата денег за билет в случае отказа пассажира от перевозки, его утраты, хищения, порчи;

- порядка предоставления дополнительных услуг.

По завершении международной авиаперевозки, если имеют место случаи причинения вреда пассажиру и его багажу, для решения связанных с возмещением вреда вопросов, применяются международно-правовые унифицированные правила и соответствующие национальные законы, обеспечивающие их имплементацию в национальной правовой системе. Применяются также на этом этапе стандарты и рекомендуемая практика, содержащаяся в Приложении 9 "Упрощение формальностей" к Чикагской конвенции 1944 г.

Указанные вопросы относятся к правилам международных воздушных перевозок, дополняющих договор международной воздушной перевозки. Согласно Воздушному кодексу РФ 1997 года их установление относится к компетенции федеральных авиационных органов. Они могут быть приняты также перевозчиками при условии, что они не будут противоречить федеральным авиационным правилам перевозок (п. 2 ст. 102 ВК РФ). С этой точки зрения федеральные авиационные правила и правила международных воздушных перевозок авиакомпаний являются дополнительными источниками, регулирующими международную авиаперевозку до заключения договора.

Таким же образом стоит квалифицировать правила соблюдения пассажиром административных формальностей, мер авиационной безопасности, поведения на борту воздушного судна и т.п. Учитывая великое многообразие в решении указанных вопросов в национальных законах и правилах разных стран, сложности при применении договора международной воздушной перевозки неизмеримо возрастают и создают значительные трудности как для перевозчиков, так и пассажиров.

Виды договоров. Международные авиаперевозки пассажиров и багажа осуществляются в рамках международных регулярных и нерегулярных воздушных сообщений и предоставленных назначенным перевозчикам коммерческих "свобод воздуха". В силу этих обстоятельств различаются договоры международной воздушной перевозки двух видов. Одни учитывают специфику регулярных перевозок, другие нерегулярных перевозок. Кроме того, очень часто авиабилеты оплачиваются различными организациями. Особенно много таких случаев происходит в сфере нерегулярных перевозок и сторонами сделки выступают туроператоры, организаторы чартерных поездок, неправительственные, научные, профессиональные, спортивные и иные организации. Естественно, все это так или иначе сказывается на содержании договоров международных воздушных перевозок, применяемых к нерегулярным перевозкам.

### **5. Заключение договора международной воздушной перевозки**

Билет как перевозочный документ. Билет является важным юридическим документом и для перевозчика и для пассажира. Согласно международному и национальному праву бумажный билет имеет статус перевозочного документа, регулирующего комплекс взаимоотношений перевозчика и пассажира при осуществлении международной воздушной перевозки. Оплатив тариф, указанный в билете, пассажир заключает договор с перевозчиком о его перевозке на воздушном транспорте определенного типа с зарезервированным для него местом. По общему смыслу действующих российских законов и правил законным признается использование авиаперевозчиками только билетов, выполненных на бумажном носителе и имеющих специальные реквизиты (название и адрес перевозчика, дату и номер рейса, пункт отправления и назначения, тарифы, виды валюты при оплате, вес багажа и т.д.).

Покупка билета как юридический факт. С момента совершения акта покупки билета пассажир приобретает на строго определенный период времени комплекс прав и обязанностей, на основе которых между ним и перевозчиком возникают правоотношения по поводу перевозки на воздушном судне перевозчика. По завершении перевозки эти правоотношения прекращаются или продолжаются в случае причинения во время перевозки вреда жизни и здоровью пассажиру и его багажу. Факт покупки билета имеет неодинаковое значение для сторон договора международной воздушной перевозки. С этого момента пассажир и перевозчик обретают по отношению друг к другу права требования, но совершенно разные по содержанию.

Права требования пассажира заключаются в его праве требовать от перевозчика должное исполнение условий договора воздушной перевозки. К ним относится, прежде всего, отправление и прибытие воздушного судна в пункт назначения в указанное в билете время, доставка в сохранности багажа пассажира, предоставление места на борту воздушного судна и другие условия, предусмотренные договором. Права требования пассажира относятся к области субъективных прав, т.е. пассажир может ими воспользоваться для защиты своих прав в тех случаях, когда условия договора перевозчиком не выполнены. На их основе он вправе обосновывать свои претензии по перевозке и предъявлять их перевозчику, требовать в ряде случаев материального возмещения. Право требования пассажира корреспондируется с его обязанностью соблюдать правила, касающиеся прохождения таможенных, паспортных, пограничных, санитарных и иных формальностей, выполнения мер авиационной безопасности. Если эти правила пассажиром не исполнены, перевозчик имеет право отказать пассажиру в перевозке.

Факт приобретения пассажиром билета автоматически приводит в действие комплекс прав и обязанностей перевозчика. Эти права можно подразделить на права требования перевозчика до посадки пассажира на борт воздушного судна, права требования к пассажиру во время полета и права требования к пассажиру после

завершения полета и перевозки. В силу прав требования перевозчик имеет право требовать от пассажира строгого соблюдения правил перевозок. Пассажир обязан вовремя произвести регистрацию билета, соблюдать правила поведения на борту воздушного судна во время полета, подчиняться требованиям экипажа во время полета и т.п. Все эти права и обязанности пассажира и перевозчика по договору международной воздушной перевозки приводятся в действие только после совершения пассажиром акта приобретения билета. Таким образом, покупка билета пассажиром является юридическим фактом, с которым связано возникновение и прекращение специфических правоотношений, регулируемых договором международной перевозки.

В настоящее время по российским законам, и не только, а практически во всех странах, единственным письменным доказательством действительности договора международной воздушной перевозки является бумажный билет, признаваемый во всем мире в качестве перевозочного документа. Если такой документ у пассажира имеется, то факт заключения договора международной воздушной перевозки и вступления перевозчика в определенные договорные отношения с пассажиром не оспаривается. Специфика заключения такого договора заключается в совершении потребителем действий по выполнению условий, указанных в оферте, главным из которых является оплата пассажиром билета в соответствии с установленным тарифом. Только в этом случае пассажир приобретает права по договору перевозки. Акт купли-продажи билета связан с оплатой места в воздушном судне на период перевозки. В этом заключается специфика заключения договора перевозки.

Самого договора в письменном виде пассажир никогда полностью не видит. Такое положение дел ставит в тупик многих пассажиров при возникновении спорных вопросов при перевозке. Как правило, билет содержит реквизиты о наименовании авиакомпании, номере рейса, пункте отправления и назначения, валюте при оплате, весе зарегистрированного багажа, ответственности перевозчика и т.п., но в нем нет ссылок на те законы и правила, которые применимы в пунктах отправления и назначения или транзите к перевозке, хотя при перемещении на воздушном судне из одной страны в другую, а бывает и в несколько стран, пассажир и его багаж подпадает под действие юрисдикций разных государств. Практически пассажир остается в неведении о многих вопросах регулирования международной воздушной перевозки. Не случайно на Всемирной авиатранспортной конференции 2003 г. члены Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) - Бахрейн, Египет, Ирак, Иордания, Йемен, Катар, Ливан, Ливия, Марокко, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Сирия, Судан, Тунис и Палестина обратили внимание на ряд негативных аспектов, имеющих отрицательное воздействие на пассажиров, поскольку они испытывают трудности в:

- получении необходимой информации при бронировании или покупке билетов;
- получении заранее полной и однозначной информации о возможности отмены или задержки рейса, чем пользуются авиакомпании и всячески уклоняются от ответственности;
- получении компенсации при отказе в посадке из-за чрезмерного бронирования и не всегда справедливым, выборочном применении авиакомпаниями правил, которые предусматривают случаи компенсации;
- получении наличными компенсации при задержке багажа и его потере согласно, правилам, установленным Варшавской конвенцией 1929 г.

Кроме того, по мнению членов АРКГА, полномочные органы гражданской авиации и администрации международных аэропортов не имеют необходимых процедур для регистрации и анализа нарушений, совершаемых национальными и иностранными перевозчиками. Верность подмеченного трудно оспорить, а список трудностей, которые испытывают пассажиры при международной перевозке, можно было бы продолжить. Важен сам факт, свидетельствующий об остром дефиците правил, четко регулирующих все

стороны взаимоотношений между пассажиром и перевозчиком до продажи авиабилета и завершения международной перевозки.

Переход к электронному билету в сфере международных воздушных перевозок серьезно сказался на изменении технологии продаж авиатранспортных услуг. Электронное оформление и продажа билетов через Интернет сделала максимально доступными услуги международных перевозчиков для широкого круга потребителей. Новая электронная форма заключения договора международной воздушной перевозки значительно отличается от старой, традиционной формы заключения такого договора на основе бумажного билета. Теперь непосредственный выбор услуг международного перевозчика и их оплаты может осуществить сам потребитель (пассажир) через веб-сайты авиакомпаний. Действия по купле-продаже билетов на рейсы международных воздушных линий осуществляет не агент по продажам или агентства, как это обычно происходит при традиционной продаже бумажных билетов, а сам пассажир или по его поручению информационные посредники. По завершении этих действий пассажир получает от перевозчика письменное изложение информации о пунктах отправления и назначения международной перевозки.

Статус этой информации, ее эквивалентность традиционному бумажному билету и признание в качестве перевозочного документа достаточно четко определен в Монреальской конвенции 1999 г. Теперь эту задачу необходимо решить в национальном законодательстве. Возникает закономерный вопрос: если национальная практика регулирования международных воздушных перевозок десятилетиями терпимо относится к отсутствию четких и ясных правил, определяющих содержание договора международной воздушной перевозки, и она не испытывает потребности в надлежащем регулировании и довольствуется тем, что есть, то тогда всю работу по внедрению электронного билета в национальную сферу международных авиаперевозок можно свести к формальному признанию законности использования электронного билета российскими перевозчиками и этим ограничиться. Однако такой подход не решает и не решит всех проблем, возникающих при применении договора международной воздушной перевозки. Более того, они еще более обострятся и усложнятся, если механически следовать традиционному опыту регулирования использования бумажного билета в целях оформления и заключения договора международной воздушной перевозки.

## **6. Российское законодательство о международных воздушных перевозках: анализ состояния и перспективы развития**

Российский опыт регулирования международных воздушных перевозок. Имеющийся опыт регулирования российскими законами и правилами договора международной воздушной перевозки к решению новых задач, связанных с использованием электронного билета не очень вдохновляет.

Начнем с того, что в главном национальном документе по воздушному праву - Воздушном кодексе Российской Федерации 1997 года - нет определения договора международной воздушной перевозки. Если в Кодексе есть пусть небольшая, но хоть как-то характеризующая договор воздушной перевозки пассажира статья 103, то договор международной воздушной перевозки в нем вообще не упоминается.

Ничего не сказано о международных воздушных перевозках в главе XV Воздушного кодекса РФ "Воздушные перевозки", которая посвящена исключительно регулированию внутренних воздушных перевозок. Только в п. 2 ст. 101 дается определение "международной воздушной перевозки", что не меняет дела. Не спасает положения содержащаяся в п. 3 ст. 136 Кодекса "Введение в действие настоящего Кодекса" отсылка к актам законодательства Союза ССР, которые признаются действующими на территории Российской Федерации и "применяются постольку, поскольку они не противоречат настоящему Кодексу". Принято считать, что в данном случае речь идет о "Правилах

международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов", утвержденных Министерством гражданской авиации СССР 3 января 1986 г. Однако признать их эффективными и жизнеспособными весьма затруднительно.

Во-первых, Правила предназначены для регулирования международных перевозочных отношений, большая часть которых изменилась настолько, что они не в состоянии выполнять роль действенных регуляторов, какими они были в советский период.

Во-вторых, имеются существенные противоречия между Правилами и Воздушным кодексом 1997 г., Гражданским кодексом РФ, Гражданским процессуальным кодексом РФ и Арбитражным кодексом РФ и они настолько велики, что делает большинство из них бессмысленным для применения к регулированию международных воздушных перевозок. В-третьих, в правилах отсутствует определение договора международной воздушной перевозки, что ставит в тупик решение многих вопросов, возникающих между перевозчиком и пассажиром по поводу такой перевозки.

Приходится признать, в российском воздушном законодательстве имеются плохо приспособленные к современным требованиям правила международных воздушных перевозок, создающие массу проблем при применении из-за существенных противоречий с действующими федеральными законами. Сложилась парадоксальная ситуация: договор международной воздушной перевозки выпал из объектов регулирования законами и правилами российского воздушного законодательства, а на правила международных воздушных перевозок, которые есть, положиться фактически нельзя. И такое положение существует давно. Поэтому первая большая трудность, которая возникает при реформировании российского законодательства в целях создания нормальных правовых условий использования электронного билета российскими перевозчиками, является определение того, какие дополнения и изменения необходимо принять и куда они должны быть внесены с тем, чтобы были установлены жизнеспособные и эффективные законы и правила, обеспечивающие действенную защиту прав и законных интересов российских перевозчиков и потребителей их услуг на мировом рынке авиаперевозок.

Российское законодательство о статусе билета. Особенностью российского законодательства по этому вопросу является повышенное внимание к определению статуса билета в системе взаимоотношений перевозчика и пассажира по поводу международной воздушной перевозки. В соответствии с п. 2.1.1 "Правил международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов" "билет является документом, удостоверяющим заключение договора и условия международной воздушной перевозки пассажира". По смыслу этого правила билет признается документом. Его юридическое значение заключается в удостоверении заключения договора международной воздушной перевозки. Совпадает такой подход с п. 2 ст. 786 ГК РФ: "Заключение договора перевозки пассажира, удостоверяется билетом..." Кроме того, билет является документом, удостоверяющим согласие пассажира с условиями договора, установленными перевозчиком. Однако закон и правила не ставят знак равенства между договором и билетом. В ст. 786 ГК говорится только о форме билета, но не договора, которая устанавливается в порядке, "предусмотренном транспортными уставами и кодексами". Согласно п. 2 ст. 105 ВК РФ форма билета устанавливается "специально уполномоченным органом в области гражданской авиации".

В настоящее время уполномоченным органом по этому вопросу является Министерство транспорта РФ. В соответствии с п. 5.2.3 Положения о Министерстве транспорта от 30.07.2004 года форма билета в гражданской авиации утверждается Министерством. Однако его самостоятельность в утверждении формы билета имеет ограниченный характер. Прежде чем это сделать Минтранс РФ должен сначала дождаться особого решения Правительства РФ, а затем Министерства финансов. Только после принятия соответствующих нормативных актов наступает очередь Министерства,

которое на основании и во исполнение этих актов может утвердить форму билета. Очевидно, что указанная очередность и последовательность будет соблюдена при утверждении формы электронного билета.

Билет как бланк строгой отчетности. Помимо вышеуказанных нормативных актов, билет является объектом регулирования Федерального закона от 22 мая 2003 года N 54-ФЗ "О применении контрольно-кассовой техники при осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт". Согласно п. 2 ст. 2 Закона организации и индивидуальные предприниматели могут осуществлять в соответствии с порядком, определяемым Правительством Российской Федерации, наличные денежные расчеты и (или) расчеты с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники в случае оказания услуг населению при условии выдачи ими соответствующих "бланков строгой отчетности".

По этому Закону билет рассматривается в качестве бланка особой, а именно строгой, отчетности. Являясь объектом купли-продажи, билет указывает на стоимость услуг по международной воздушной перевозке. Именно поэтому билет удостоверяет не только факт оплаты авиатранспортных услуг и заключение договора, но и выполняет роль финансового документа, в отношении которого ведется строгий бухгалтерский учет, действует особый порядок хранения и уничтожения. Договором международной воздушной перевозки эти вопросы вообще не затрагиваются.

Установление порядка утверждения бланков строгой отчетности, приравненных к кассовым чекам, а также порядка их учета, хранения и уничтожения отнесено к компетенции Правительства Российской Федерации. В своем Постановлении от 31 марта 2005 г. N 171 "Об утверждении Положения об осуществлении наличных денежных расчетов и (или) расчетов с использованием платежных карт без применения контрольно-кассовой техники" Правительство решило, что формы бланков строгой отчетности утверждаются Министерством финансов РФ по обращению заинтересованных органов государственной власти, Центрального банка РФ и организаций, объединяющих субъектов предпринимательской деятельности, занятых в определенной сфере услуг. Это решение перекрывает самостоятельность Министерства транспорта в вопросах утверждения формы билета в гражданской авиации и ставит его в прямую зависимость от законодательства Правительства и Министерства финансов РФ. Из этого следует, что сначала Правительство Российской Федерации должно установить, каким должен быть порядок электронного оформления билета через Интернет, на основе которого совершение сделки между перевозчиком и пассажиром признавалось бы законным и правомерным, и каким должно быть письменное или иное отображение этой сделки, чтобы оно выполняло роль финансового документа строгой отчетности, учета и хранения. Только после проведения Правительством этой работы Министерство транспорта РФ будет вправе проявить определенную законом самостоятельность и утвердить электронную форму билета в гражданской авиации.

Билет и процедура упрощения формальностей. В настоящее время бумажный билет является важным документом, предъявляемым пассажиром таможенным, пограничным и иным органам при выполнении административных формальностей при въезде в Российскую Федерацию и выезде с Российской Федерации. Электронный билет потребует пересмотра процедуры прохождения таможенных, пограничных и иных формальностей и внесения изменений в Таможенный кодекс, Федеральный закон о въезде и выезде и иные российские законы и правила, касающиеся использования традиционного бумажного билета в международных воздушных перевозках. Кроме того, изменение процедуры прохождения таможенных, пограничных и иных формальностей неизбежно затронет вопрос об учете стандартов ИКАО, содержащихся в Приложении 9 "Упрощение формальностей" к Чикагской конвенции 1944 г.

Значение билета для бухгалтерского учета. Введение электронной формы билета потребует также от Правительства внесения изменений в законы и подзаконные акты, регулирующие порядок ведения бухгалтерской и иных видов отчетности. В соответствии с п. 1 ст. 9 ФЗ "О бухгалтерской отчетности" все хозяйственные операции, проводимые предприятиями и организациями независимо от формы собственности, должны оформляться оправдательными документами, которые служат первичными учетными документами, на основании которых ведется бухгалтерский учет. Закон устанавливает требования к форме первичной учетной документации, несоблюдение которых квалифицируется как нарушение бухгалтерского учета. Согласно п. 13 Постановления Правительства Российской Федерации от 31 марта 2005 года N 171 документы, оформленные на бланках строгой отчетности (форма которого указана в Общероссийском классификаторе управленческой документации) являются первичными учетными документами. Эти документы могут приниматься к учету только в случае их надлежащего оформления в соответствии с требованиями законодательства.

Воздушный кодекс РФ в ст. 105 устанавливает, что билет и багажная квитанция являются перевозочными документами, формы которых устанавливаются специально уполномоченным органом в области гражданской авиации. В целях конкретизации данной статьи распоряжением Министерства транспорта РФ от 29 августа 2001 г. N НА-334-р был утвержден Стандарт отрасли воздушных перевозок ОСТ 54-8-233.78-2001 "Перевозочные документы строгой отчетности на воздушном транспорте. Требования и порядок их регистрации", определяющий формы перевозочных документов, в т.ч. билета и багажной квитанции. Согласно указанному Стандарту перевозочные документы должны быть на бумажных носителях с обязательными средствами защиты, а также с соблюдением иных требований к оформлению документов, установленных Стандартом. Только отвечающая его требованиям форма билета и багажной квитанции считается надлежаще оформленным первичным учетным документом. Стандарт электронный билет в качестве перевозочного документа не рассматривает.

Билет как документ, служащий целям налогового контроля и предоставления в налоговые органы. В соответствии со ст. 23 Налогового кодекса РФ налогоплательщик (юридическое лицо) обязан предоставлять в налоговые органы необходимые документы в предусмотренных НК РФ случаях. Закон требует - документы должны предоставляться в форме, предусмотренной действующими законами и правилами для данного вида документов. Учитывая требование Стандарта отрасли воздушных перевозок о выполнении перевозочных документов на бумажном носителе, то следовательно, только такая форма билета и багажной квитанции может считаться надлежаще оформленным документом для целей налогового контроля. Ясно, что в Стандарт должны быть внесены изменения, касающиеся использования электронного оформления билета и письменного изложения информации о билете и признания в качестве перевозочного документа. Принятие этих изменений должно быть согласовано с п. 7 ст. 9 ФЗ РФ "О бухгалтерском учете", в соответствии с которым налоговые органы вправе требовать предоставление электронных документов в виде копий, изготовленных на бумажных носителях. При истребовании документов при проведении налоговых проверок (ст. 93 НК РФ), они должны быть должным образом заверены и подписаны руководителем и главным бухгалтером, либо лицами, ими уполномоченными, что требует ст. 9 ФЗ РФ "О бухгалтерском учете". Таким образом, действующее налоговое законодательство должно быть подготовлено к применению электронного билета. В настоящее время такой готовности нет и это является серьезным препятствием для внедрения электронного билета в международную и национальную практику российских воздушных перевозок.

## **7. Возможности применения российского электронного законодательства для регулирования использования электронного билета**



Действующее российское электронное законодательство. Как было показано ранее, с точки зрения Монреальской конвенции 1999 г. электронный билет является перевозочным документом. Такой же статус должен быть признан за электронным билетом в национальном законодательстве. В этом случае электронный перевозочный документ должен быть рассмотрен в нескольких ракурсах. Согласно действующему российскому законодательству электронное оформление билета имеет определенные юридические последствия. Конечным результатом такого оформления является электронный документ.

Нормативно-правовые акты, определяющие юридическую значимость электронного документа, берут свое начало с 1979 года, когда Госарбитраж СССР принял Инструкцию от 29 июня 1979 г. "Об использовании в качестве доказательств по арбитражным делам документов, подготовленных с помощью электронно-вычислительной техники". В ней было указано, что стороны по арбитражным делам в обоснование своих требований и возражений вправе представлять арбитражам документы, подготовленные с помощью электронно-вычислительной техники. Вслед за Госарбитражем СССР подобные доказательства признал и Верховный Суд СССР.

В Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 9 июля 1982 года N 7 "О судебном решении" сказано: "В обоснование решения суд в случае необходимости вправе сослаться и на письменные доказательства в виде документов, полученных с помощью электронно-вычислительной техники. Эти документы принимаются в качестве доказательств при условии их надлежащего оформления в соответствии с установленным порядком". В Постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 3 апреля 1987 г. N 3 "О строгом соблюдении процессуального законодательства при осуществлении правосудия по гражданским делам" было еще раз разъяснено: "В случае необходимости судом могут быть приняты в качестве письменных доказательств документы, полученные с помощью электронно-вычислительной техники". Примерно в это же время был принят Государственный стандарт СССР ГОСТ 6.10.4-84 "Придание юридической силы документам на машинном носителе и машинограмме, создаваемым средствами вычислительной техники", который установил требования к составу и содержанию реквизитов, придающих юридическую силу документам на машинном носителе и машинограмме, создаваемым средствами вычислительной техники. В письме Высшего Арбитражного Суда РФ от 19 августа 1994 года дана оценка доказательствам, изготовленным и подписанным с помощью электронно-вычислительной техники, в которых использована система цифровой электронной подписи.

Наряду с рассмотрением вопросов использования электронного документа в гражданском и арбитражном процессе, его статус подкреплялся нормами материального права. Федеральный закон от 20 февраля 1995 г. "Об информации, информатизации и защите информации", Федеральный закон от 4 июля 1996 г. "Об участии в международном информационном обмене" установили, что "документированная информация (документ) - зафиксированная на материальном носителе информация с реквизитами, позволяющими ее идентифицировать". По этому определению удовлетворяющий этим условиям документ обрел статус электронного документа, на который распространяется весь комплекс гражданского, арбитражного, административного и уголовного законодательства. По приведенным примерам можно судить, что использование электронных документов уже давно признано законным и правомерным. Прямо это подтверждает ст. 55 ГПК РФ и ст. ст. 64, 75 АПК. На основе этих норм истребуют не только отдельные электронные документы, страницы сайтов, но и целые серверы, их содержащие.

Кроме того, ГК РФ предусматривает возможность заключения договоров путем обмена документами посредством электронной или иной связи, позволяющей достоверно установить, что документ исходил от стороны договора (п. 2 ст. 434 ГК РФ). В целях

содействия развитию электронного документооборота был принят Федеральный закон от 10 января 2002 г. "Об электронной цифровой подписи". Этот закон открыл широкую дорогу использованию электронной цифровой подписи в предпринимательской деятельности.

Таким образом, в российском законодательстве происходит процесс формирования нормативной базы, на основе которой происходит регулирование использования Интернета в интересах пользователей, хозяйствующих субъектов и некоммерческих организаций, органов власти и управления. Совершенно очевидно, что этот процесс возник и развивается под влиянием новых отношений, складывающихся между участниками электронного оформления сделок с помощью сети Интернет. Следует признать, что пока эти отношения регулируются недостаточно эффективно и полно. В частности, неясно решен вопрос о механизме и порядке применения электронных средств для совершения сделок, признания действительным волеизъявление сторон электронной сделки, их согласие с ее условиями и способами их подтверждения, а также момент получения оферты и акцепта и др.

Новые задачи пополнения и совершенствования этой нормативной базы ставит внедрение электронного билета в сферу международных и внутренних воздушных перевозок. Принятие новых решений, касающихся регулирования отношений между перевозчиками и потребителями их авиатранспортных услуг, должно учитывать специфику функционирования Интернета как информационно-коммуникационной электронной технологии.

Специфика правового регулирования использования Интернета. Она определяется особенностями построения и функционирования Интернета как глобальной информационно-коммуникационной сети. Основными ее чертами являются:

1. Технические функции Интернета по приему, передаче, обмену и хранению информации не являются объектом правового регулирования. На наш взгляд, в этом нет никакой необходимости и это совсем бесполезное занятие. Совсем иначе обстоит дело с использованием технических свойств пользователями Интернета в целях приема, передачи, обмена, хранения и накопления различной экономической, финансовой, коммерческой, деловой, информационно-правовой и иной информации. Пользователи Интернета различаются между собой - одни из них являются производителями товаров и услуг, а другие ее потребителями. Первые предлагают товары и услуги, вторые приобретают их через Интернет разными способами, в том числе путем заключения электронных сделок.

2. Как показывает практика, не всегда и не во всех случаях использование Интернета приводит к необходимости правового регулирования. Нужда в этом возникает только тогда, когда его пользователи испытывают острую потребность в упорядочении отношений, осложненных "электронным элементом", и таким примером являются отношения по поводу электронного оформления "электронного билета".

3. Информация, как объект самостоятельного правового регулирования, уже давно является предметом многих национальных законов и правил и соответствующих международных договоров. Особое значение имеет информация, содержащая предложения производителей товаров и услуг о заключении различного рода электронных сделок. Согласно цивилистическим трактовкам такие предложения квалифицируются в качестве оферты, но объявленной в Интернете. Акцепт этой оферты также происходит в Интернете. Именно таким образом заключается электронная сделка при электронном оформлении электронного билета.

4. Одной из существенных особенностей Интернета является экстерриториальное действие. Для Интернета не существует каких-либо препятствий, в том числе и государственных границ. Это обстоятельство придает Интернету глобальный характер и вызывает необходимость регулирования отношений между его пользователями на

международном уровне. Важным международно-правовым документом в этой области является Типовой закон ЮНСИТРАЛ "Об электронной торговле".

5. Для Интернета характерно саморегулирование, которое осуществляется на уровне организационного взаимодействия между участниками Интернет-сообщества. Однако такое саморегулирование имеет определенные пределы и оно ограничено требованием должного соблюдения пользователями Интернета законных прав и интересов общества и государства.

С учетом этих особенностей Интернета должно строиться правовое регулирование использования его технических свойств в целях оформления электронных сделок в области международных воздушных перевозок.

## **8. Электронный билет - новая электронная форма заключения договора международной воздушной перевозки**

Юридическая природа электронных сделок. Совершение сделок в Интернете не меняет их природу и механизм заключения и поэтому к ним применимы соответствующие нормы гражданского законодательства. В соответствии со ст. 153 ГК РФ сделками признаются действия граждан и юридических лиц, направленные на установление, изменение или прекращение гражданских правоотношений. Сделка считается заключенной, если в ней соблюдаются следующие условия:

- наличие у участников сделки свойств физического или юридического лица;
- непротиворечие сделки закону;
- совершение сделки в установленной законом форме.

Специфика заключения сделок через сеть Интернет заключается в том, что волеизъявление сторон сделки передается и доводится до адресата с помощью средств электронно-вычислительной техники и электронных каналов связи. Поэтому при рассмотрении споров о действительности сделок, совершенных с помощью Интернета, суд особое значение придает соблюдению требуемой законом формы сделки. В соответствии с п. 1 ст. 158 ГК РФ сделки совершаются устно или в письменной форме. Под формой сделки закон понимает тот или иной законный способ волеизъявления, достаточный для признания его состоявшимся. Действующим российским законодательством какой-либо специальной электронной формы совершения сделок не предусмотрено. Этот пробел в законодательстве создает трудности в совершении электронных сделок и признании их законными и правомерными. Единственным способом придания таким сделкам юридической силы является признание за ними значения одной из признанных законом форм сделок, как это следует из ст. 158 ГК РФ - устной, простой письменной, нотариальной, письменной.

Согласно п. 1 ст. 160 ГК РФ сделка в письменной форме должна быть:

- составлена в виде документа, выражающего его содержание;
- подписана лицом или лицами, совершающими сделку, или должным образом уполномоченными ими лицами.

Другие возможности заложены в п. 2 ст. 160 ГК РФ, который допускает использование при совершении сделок факсимильного воспроизведения подписи с помощью средств механического или иного копирования, электронно-цифровой подписи либо аналога собственноручной подписи в случаях и порядке, предусмотренных законом, иными правовыми актами или соглашением сторон.

Заметим, что закон не требует, чтобы документ о сделке был обязательно на бумажном носителе. Согласно п. 2 ст. 434 ГК РФ допускается заключение договоров (сделок) посредством обмена документами с помощью электронной и иной связи, позволяющей достоверно установить, что договор исходит от стороны по договору. Таким образом, закон (ГК РФ) позволяет сторонам сделки оформить свое волеизъявление двумя способами: 1) посредством составления письменного документа, выражающего его

содержание, и 2) путем обмена документами с помощью электронной связи. И договор, составленный в виде документа в письменной форме, и договор, заключенный путем обмена, признаются законом равными и имеющими одинаковую юридическую силу. Более того, согласно п. 2 ст. 434 ГК РФ и тот и другой договор считаются заключенными в письменной форме. Однако было бы неверным делать из этого вывод, что вопросы документального оформления электронных сделок в Гражданском кодексе разрешены окончательно и бесповоротно.

В ст. 5 ФЗ "Об информации, информатизации и защите информации" содержатся два способа придания юридической силы документам в электронной форме. Согласно первому, предусмотренному в п. 2 ст. 5, документ, полученный из автоматизированной информационной системы, приобретает юридическую силу после его подписания должностным лицом в порядке, установленном российскими законами и правилами. В соответствии со вторым, указанным в п. 3 ст. 5, юридическая сила документа, хранимого, обрабатываемого и передаваемого с помощью автоматизированных информационных и телекоммуникационных систем, может подтверждаться электронной цифровой подписью.

Правила о придании юридической силы электронным документам приведены в ГОСТ 6.10.4-84 "Придание юридической силы документам на машинном носителе и машинограмме, создаваемым средствами вычислительной техники. Основные положения" и в Рекомендациях РД 50-613-86 "Методические указания по внедрению и применению ГОСТ 6.10.4-84" (утверждены Постановлением Госкомитета СССР по стандартам от 24 сентября 1986 г. N 2781). Указанные документы, несмотря на давность их принятия, являются действующими.

Согласно этим стандартам общие правила признания юридической силы электронных документов предписывают:

- обмен электронными документами между взаимодействующими организациями рекомендуется осуществлять на основе договора о порядке обмена документами на машинных носителях, заключаемого между этими организациями;

- при создании документов на машинных носителях и машинограмм на основе данных, зафиксированных в первичных документах, необходимым условием является наличие юридической силы первичных документов, с которых осуществляется запись;

- при создании документов на машинных носителях на основе данных, полученных по каналам связи от автоматических регистрирующих устройств, необходимым условием их юридической силы является наличие информации, зафиксированной в установленном порядке, который позволяет идентифицировать организации, отвечающие за исправность каналов связи, регистрирующих устройств и достоверность передачи информации. Данное условие должно быть отражено в договоре;

- при создании документов на машинных носителях на основе данных, полученных в процессе автоматизированного решения задач, необходимым условием их юридической силы является достоверность соответствующих данных и соответствие алгоритма преобразования данных установленным способам их обработки. Данное условие должно быть отражено в договоре обмена документами или нормативном акте.

Следуя этим правилам, стороны договора об обмене могут устанавливать конкретные условия и правила придания юридической силы электронным документам. Таким образом, на основе договора об обмене электронная документация может обрести форму письменной сделки. В такой договор рекомендуется включать:

- положения о составе и содержании первичных документов, с которых осуществляется запись информации;

- данные, позволяющие идентифицировать организации, отвечающие за исправность каналов связи, регистрирующих устройства и достоверность передачи информации;

- описание порядка и условий, обеспечивающих сохранность записанных данных и защиту этих данных от несанкционированного доступа;

- перечень условий придания юридической силы электронным документам, полученным в процессе автоматизированного решения задач;
- виды юридической ответственности и санкции за нарушение порядка оформления и использования электронных документов.

Кстати сказать, интересные попытки предприняты Европейской экономической комиссией ООН по разработке Типового соглашения об обмене для международного коммерческого использования электронного обмена данными. Такое соглашение было принято Рабочей группой по упрощению процедур международной торговли Европейской экономической комиссией ООН в 1991 году, что говорит о том, что вопросы электронного обмена данными являются объектом не только национального, но и международно-правового регулирования.

Помимо вышеперечисленных вопросов, использование информационной технологии Интернета в качестве нового инструмента оформления гражданско-правовых сделок ставит вопрос о правовом регулировании взаимоотношений между оферентом и акцептантом электронной сделки. Особенно важным является точное определение момента получения акцепта на оферту при заключении "электронных сделок". Для подтверждения действительности такой сделки исключительное значение имеет установление личности составителя оферты. В свою очередь для оферента важны доказательства подлинности намерений акцептанта. Проще говоря, уверенность сторон электронной сделки и вера в ее действительность полностью зависит от решения вопросов авторства оферты и подтверждения неизменности ее содержания с помощью электронных средств удостоверения сделки, одним из которых является электронная цифровая подпись. Ее юридическая сила признается при наличии в автоматизированной информационной системе программно-технических средств, обеспечивающих идентификацию подписи. Право удостоверять идентичность электронной подписи осуществляется на основании лицензии.

Юридическая технология использования электронно-цифровой подписи (ЭЦП). Действующим законодательством установлены технические процедуры, позволяющие достоверно установить, что электронный документ исходит от стороны договора. Технические процедуры обеспечивают идентификацию лица, составившего и подписавшего электронный документ. Одновременно с этим они защищают информацию от искажений и неточностей после прохождения по Интернету, подтверждают получение документа адресатом в первоизданном виде, сохраняют документ и воспроизводят его в читаемом виде.

Достижение этих результатов возможно только:

- при наличии программно-технических средств, умеющих идентифицировать подпись;
- при соблюдении предписанного технического режима этих средств;
- при лицензировании деятельности по проверке электронно-цифровой подписи.

Соблюдение этих условий обеспечивает юридическую силу ЭЦП.

В соответствии с ФЗ "Об электронной цифровой подписи" под ЭЦП понимается реквизит электронного документа, предназначенный для защиты данного документа от подделки, полученный в результате криптографического преобразования информации с использованием закрытого ключа электронной цифровой подписи и позволяющий идентифицировать владельца сертификата ключа подписи, а также установить отсутствие искажения информации в электронном документе. Закрытым ключом ЭЦП именуется последовательность символов, соответствующих закрытому ключу ЭЦП, доступная любому пользователю веб-сайта и предназначенная для подтверждения с использованием систем электронного документооборота (ЭДО) подлинности ЭЦП в электронном документе.

В сущности ЭЦП представляет собой специальный код, создаваемый техническими средствами и способами, гарантирующими защиту этого кода от подделок. Согласно ст. 4 ФЗ "Об электронной цифровой подписи" ЭЦП в электронном документе юридически равнозначна собственной подписи в документе на бумажном носителе при одновременном выполнении следующих условий:

- 1) сертификат ключа подписи, относящийся к этой ЭЦП, не утратил силу;
- 2) подтверждена подлинность ЭЦП в электронном документе;
- 3) ЭЦП используется в соответствии со сведениями, указанными в сертификате ключа подписи.

Закон о ЭЦП не лишен недостатков, поскольку он позволяет сделать лишь косвенный вывод об авторстве документа. Сама запись не содержит информации об авторе. Недостаточно продумана техника подтверждения подлинности ЭЦП. В таком виде, как это предусмотрено в Законе, подтверждение подлинности свидетельствует лишь о знании секретного ключа лицом, составившим электронный документ. Тот факт, что он может быть определен лицом, незаконно получившим к нему доступ, оставляет вопрос об установлении авторства электронных документов открытым.

В связи с процессом внедрения электронного билета предстоит выяснить применимость Закона о ЭЦП к электронным сделкам в области воздушных перевозок.

Предотвращение правонарушений при продаже и оформлении электронных билетов. Под влиянием применения Интернета расширилась предметная сфера совершения общественно опасных деяний. Именно поэтому в Уголовный кодекс РФ и Кодекс об административных правонарушениях внесены новые составы правонарушений. Особое внимание уделено приданию доказательственной силы информации, размещенной в Интернете по сетевому адресу в определенный момент (фиксация юридических фактов), порядку предоставления сведений о лицах, помещающих в Интернете информацию под вымышленными именами или ложную информацию, закреплению обязанностей лиц, участвующих в информационном обмене в системе оперативно-следственных мероприятий.

Использование технологии электронных билетов на благо пассажирам и перевозчикам не исключает применения этой технологии им во вред. В этой связи остро стоит вопрос об обеспечении информационной безопасности при электронном оформлении билетов. Действующее российское законодательство содержит определенные правовые гарантии обеспечения информационной безопасности пользователей и операторов Интернета. Федеральные законы "Об информации, информатизации и защите информации", "О государственной тайне", "О федеральных органах правительственной связи", Уголовный кодекс РФ содержат нормы, которые ограждают пользователей от незаконного и противоправного вмешательства. В Уголовном кодексе РФ в главе 28 "Преступления в сфере компьютерной информации" предусмотрена уголовная ответственность за следующие противоправные деяния: неправомерный доступ к компьютерной информации (ст. 272); создание, использование и распространение программ для ЭВМ, запрещенных действующим законодательством (ст. 273); нарушение правил эксплуатации ЭВМ, системы ЭВМ или ее сети (ст. 274). Однако этих норм недостаточно для обеспечения стопроцентной информационной безопасности совершения электронных сделок в сети Интернет. Предстоит еще многое сделать, прежде чем появятся достаточные правовые гарантии обеспечения информационной безопасности пользователей и операторов Интернета. Причем эта работа потребует как национальных, так и международных усилий.

## **9. Выводы**

Масштабы глобализации и либерализации на международном воздушном транспорте несовместимы с фрагментарным, произвольным и хаотичным

регулированием вопросов международной воздушной перевозки. В двадцать первом веке с таким положением мириться нельзя. Они вынуждают принять такие меры, которые устранили бы трудности, выпадающие на долю пассажиров международных рейсов сейчас, в силу запущенного состояния дел с договором международной воздушной перевозки. Очевидно, что назрела необходимость в урегулировании всего комплекса отношений между перевозчиком и пассажиром таким образом, чтобы больше не было загадок и пробелов по вопросам понимания и применения договора международной воздушной перевозки в практике международных воздушных сообщений и пассажирами и перевозчиками, особенно в связи с переходом к новой электронной форме заключения договора. Очевидно, что юридическим ядром таких перевозок должен быть договор международной воздушной перевозки. Однако такую роль ему мешает играть многообразие подходов в национальном законодательстве к решению вопросов перевозок, не охваченных международно-правовой унификацией. Такое многообразие создает трудности, значительно снижающие экономическую эффективность международных воздушных перевозок, и которые вынуждают авиакомпании тратить много времени и средств на их преодоление. Устранить эти трудности и пробелы в правовом регулировании вопросов международной воздушной перевозки можно на основе новой конвенции о международно-правовой унификации правил договора международной воздушной перевозки, решаемые теперь национальным законом довольно по-разному, а главное, не единообразно. Такая конвенция, вместо разъединения и разобщения, будет способствовать установлению общего для всех порядка заключения, соблюдения и исполнения договора международной воздушной перевозки, а его единообразное применение всеми международными перевозчиками позволит устранить трудности, встречающиеся сейчас в практике международных воздушных перевозок, и значительно повысить степень защиты прав и интересов потребителей.

### **Литература**

Конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международной воздушной перевозки 1929 г.

Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г.

Гражданский кодекс РФ.

Налоговый кодекс РФ.

Федеральный закон "О бухгалтерском учете".

Международное воздушное право. Кн. 2. М., 1981.

Воздушные перевозки. Нормативные акты и их применение. Автор-составитель Б.П. Елисеев. М., 2001.

В.В. Витрянский. Договор перевозки. М., 2001.

С.В. Катрич, Ю.С. Катрич. Правовые основы менеджмента в России. Технология использования законодательства в деловом администрировании. М., 2004.