

Говоря о юридических аспектах чартерных авиаперевозок, необходимо понимать, что современное российское законодательство не делает различия между туристом, купившим авиабилет на чартерный рейс до, например, любимой Хургады, и коммерсантом, зафрахтовавшим «бизнес-джет».

И в том, и в другом случае и к потребителю, и к авиакомпании применяются одинаковые правила.

Так, авиакомпании вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок (правила перевозчика), которые не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей. Следовательно, заключаемый договор на чартерные перевозки не может уменьшать права пассажира (клиента) по сравнению с законодательством.

Однако клиент не вправе делать всё, что ему заблагорассудится: он обязан выполнять все правила по безопасности, паспортные и таможенные правила и т.д. В случае, если VIP-клиент отказался от полета, деньги ему обязаны вернуть на общих основаниях. Например, был заключен договор от 24 апреля 2006 года N ЗР-02-24.04.-06 на оказание услуг по выполнению заказных рейсов на воздушных судах ОАО Авиакомпания "Даурия" (перевозчика) для ОАО "СУЭК" (заказчика) согласно заявкам последнего. Заказчик подал перевозчику заявку на выполнение рейса 29 апреля 2006 года со временем вылета в 9 часов 30 минут, пассажиры прибыли для вылета и находились в аэропорту (в VIP-зале), но рейс в оговоренное время не состоялся в связи с неблагоприятными метеоусловиями, и пассажиры убыли из аэровокзала. В дальнейшем они в аэропорт не прибыли, и после переноса времени вылета рейс не состоялся в связи с их отсутствием. Суд посчитал, что пассажиры добровольно отказались от полета до вылета воздушного судна и заказчику должна быть возвращена стоимость авиабилетов на общих основаниях. Как известно, при отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока пассажир имеет право получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не может превышать двадцать пять процентов суммы, уплаченной за воздушную перевозку. Таких примеров в судебной практике достаточно.

По действующим правилам, авиакомпания вправе отменить или задержать рейс, произвести замену типа воздушного судна, изменить маршрут перевозки, если этого требуют условия безопасности полетов и/или авиационной безопасности, а также по требованию государственных органов в соответствии с их компетенцией. Соответственно, какие-либо претензии клиента в этих случаях удовлетворяться не будут (если, конечно, авиакомпания не «пойдет навстречу» клиенту, ибо понятно, что и политика авиакомпаний разная, и клиенты неодинаковы, и юридически равный чартер на деле неравен: тут вспоминается стихотворение пролетарского поэта, смысл которого в том, что разный народ плывёт в разных пароходах).

О поломках и т.п. ситуациях с воздушными судами. Как известно, лицензируется любая деятельность по перевозкам воздушным транспортом пассажиров и грузов (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется для обеспечения собственных нужд организации или индивидуального предпринимателя).

Обязательными требованиями при лицензировании являются, в частности, наличие у авиакомпании сертификата эксплуатанта, а также воздушных судов в количестве, достаточном (с учетом резервирования) для выполнения перевозок пассажиров, в том числе при выполнении нерегулярных рейсов.

В свою очередь, процедура сертификации предусматривает обязанность эксплуатанта иметь воздушные суда в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом их резервирования, но не менее трех однотипных воздушных судов для выполнения воздушных перевозок пассажиров; это требование должно соблюдаться в течение срока действия сертификата эксплуатанта.

Имеются примеры применения этой нормы в суде, где констатируется, что соискатель лицензии для выполнения воздушных перевозок и планируемой программы полетов должен располагать воздушными судами в количестве, определяемом графиком оборота воздушных судов с учетом их резервирования. В судах неоднократно признавали виновными авиакомпании, не соблюдающими это требование (широко известны судебные разбирательства по этому поводу с ЗАО "Скай Экспресс").

Поэтому нежелательная ситуация с воздушным судном – это прежде всего проблема авиакомпании.

Что касается претензий к авиакомпании в случаях опозданий клиента на деловые встречи из-за поломки воздушного судна, то мне удалось ознакомиться только с одним таким делом – и не в пользу клиента: согласно правилам перевозок, авиакомпания имеет право задержать рейс по соображениям безопасности.

Говоря о подтверждении качества (технической исправности) воздушного судна, то в силу закона изначально предполагается, что для полёта предоставлено воздушное судно, отвечающее всем предъявляемым требованиям, в том числе по критериям безопасности. Каждое воздушное судно имеет сертификат лётной годности с определённым сроком действия – именно этот документ теоретически подтверждает безопасность воздушного судна в смысле технической исправности. Тем не менее, ясно, что любое воздушное судно является, прибегая к юридической терминологии, «источником повышенной опасности» и абсолютной гарантии никто дать не может. По статистике, большинство авиапроисшествий связано не с отказами техники, а с так называемым «человеческим фактором» - а где его нет?

Удачного полёта!