

Аксаментов О.И. Некоторые проблемы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки. Правовой научно-практический журнал «Кодекс info» №10, октябрь 2000г.

Впервые в истории России транспортные уставы и кодексы стали приниматься, как следует из толкования п.2 ст.784 ГК РФ, в форме федеральных законов, что в целом подчеркивает большую социальную значимость транспорта, в том числе воздушного. С 1 апреля 1997 года вступил в силу уже пятый по счету – новый Воздушный кодекс РФ (далее – ВК). По своему характеру это комплексный нормативный акт, где сочетаются нормы как частного, так и публичного права. Поскольку отношения по поводу воздушной перевозки складываются между субъектами, формально находящимися в равном положении относительно вопроса заключения договора, мы, следовательно, будем обращаться к нормам частно-правовой секции ВК, а именно гл.XV и XVII.

Когда говорят о гражданско-правовой ответственности, в зависимости от основания возникновения и содержания, различают ответственность договорную и деликтную. Данное разграничение происходит в зависимости от того, существовало ли между сторонами договорное обязательство или нет. В первом случае ответственность наступает, если правонарушением вызвано умаление права одной из сторон договорного обязательства. Во втором случае вред претерпевает лицо, не состоявшее в договорных отношениях с правонарушителем, либо состоявшее в таковых, но нарушение права выходит за рамки отношений, регулируемых гражданско-правовым договором.

В последние годы законодательство стран Запада, регулируя отношения, возникающие, в частности, в области ответственности за вред, причиненный на транспорте, предусматривает единый режим ответственности независимо от договорного или деликтного основания возникновения вреда. [1]

В ряде международных транспортных конвенций все иски о возмещении ущерба подчиняются единым правилам, независимо от основания этих исков.

И действительно, достаточно сложно обозначить ту грань, которая давала бы четко понять, где наступает договорная, а где деликтная ответственность перевозчика. Поскольку термин «перевозчик» означает сторону договорного обязательства, то о деликтной ответственности перевозчика можно говорить лишь в случае, когда вред причинен другой стороне этого же договорного обязательства – пассажиру или грузоотправителю. В противном случае, вред будет причинен уже не перевозчиком, а владельцем источника повышенной опасности, по терминологии ВК – эксплуатантом.

До введения в действие нового ВК 1997 года российскому законодательству не был известен термин «эксплуатант». Поэтому, прежде чем говорить об ответственности перевозчика, необходимо разобраться с понятийным аппаратом и четко себе представить, кто такой «перевозчик», кто такой «эксплуатант», и как эти понятия соотносятся друг с другом.

Сторонами договора перевозки являются пассажир или грузоотправитель (кредитор) с одной стороны, и перевозчик (должник) – с другой. При попытке вычлнить фигуру перевозчика в воздушном кодексе, мы сталкиваемся с некоторыми трудностями, которые выражаются в несовершенстве юридической техники законодателя. Согласно ст.100 ВК, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки. Эксплуатант – гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности или ином законном титуле, использующее

указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п.3 ст.61 ВК).

Воздушному кодексу известно также такое понятие, как авиационное предприятие. Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ (п.1 ст.61 ВК).

Таким образом, налицо два субъекта, которые могут заниматься перемещением людей и материальных ценностей по договору воздушной перевозки: эксплуатант и авиационное предприятие. Но, согласно ст.100 ВК, первый из них является перевозчиком, а о правовом положении второго данная статья не говорит ничего.

Не вносит ясности и точка зрения по этому вопросу Д.А. Медведева, который ставит фигуры перевозчика, авиационное предприятие и эксплуатанта в один ряд. [2] Позиция Д.А. Медведева схожа с позицией по этому вопросу Высшего Арбитражного Суда РФ, которая нашла свое отражение в Информационном письме от 7 апреля 1997 года №С5-7/03-225, и ограничивается простым перечислением. [3]

Ответ, судя по всему, следует искать в самом ВК. Так, согласно ст.62 ВК, российское авиационное предприятие и российские индивидуальные предприниматели вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий. Налицо формальный, но в то же время необходимый для осуществления предпринимателем своей деятельности признак – наличие лицензии. Данная норма различает двух субъектов имеющих право осуществлять соответствующую коммерческую деятельность: авиационное предприятие и индивидуального предпринимателя. В то же время, эта норма не упоминает понятия эксплуатант.

Коммерческая деятельность в области гражданской авиации допускается только при наличии лицензии (ст.62 ВК). Помимо лицензии, в п.1 ст.8 ВК предусмотрено, что авиационные предприятия и индивидуальные предприниматели, осуществляющие и обеспечивающие воздушные перевозки и авиационные работы, подлежат обязательной сертификации. Теперь, налицо второй необходимый формальный признак предпринимателя в области гражданской авиации – наличие сертификата. Опять же, нет ни слова об эксплуатанте.

Пункт 3 статьи 61 ВК указывает на обязательный формальный признак эксплуатанта – наличие сертификата (свидетельства) эксплуатанта. Однако, следует отличать сертификат (свидетельство) эксплуатанта от сертификата, предусмотренного ст.8 ВК. Требования к эксплуатанту, а следовательно и к порядку получения им сертификата (свидетельства) и к форме последнего, определяются федеральными авиационными правилами (п.3 ст.61 ВК). [4]

Эксплуатантом может быть как физическое лицо, так и юридическое. Согласно ст.100 ВК, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки. Воздушный кодекс прямо запрещает выдачу лицензий гражданам – не предпринимателям (п.3 ст.9 ВК). Следовательно, если перевозчиком является физическое лицо, то оно должно быть зарегистрировано в качестве индивидуального предпринимателя.

Что же касается перевозчика – лица юридического, то логика здесь следующая. Воздушным кодексом предусмотрен специальный субъект, авиационное предприятие, который имеет основной целью своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок (п.1 ст.61 ВК). Деятельность по осуществлению и обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе, подлежит

обязательному лицензированию (п.1 ст.9 ВК). Перевозчик – эксплуатант, согласно ст.100 ВК, должен иметь лицензию на осуществление воздушной перевозки. Речь в данном случае идет об одной и той же лицензии, предусмотренной ст.9 ВК. Следовательно, авиационное предприятие и есть перевозчик – эксплуатант, предусмотренный ст.100 ВК.

При этом необходимо иметь в виду, что понятие эксплуатант значительно шире понятия перевозчик. Они соотносятся как род и вид, то есть всякий перевозчик является эксплуатантом, но не всякий эксплуатант является перевозчиком. Перевозчиком по договору воздушной перевозки является эксплуатант –предприниматель, имеющий лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

В соответствии с п.2 ст.784 ГК РФ, общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами. На воздушном транспорте общие правила перевозок устанавливаются федеральными авиационными правилами, которые принимаются в порядке, определенном Правительством РФ (ст.2, 102 ВК).

Следовательно, правовое регулирование воздушной перевозки в России происходит на основании Гражданского кодекса РФ, Воздушного кодекса РФ и принимаемыми на уровне Правительства РФ федеральными авиационными правилами.

Поскольку в настоящий момент Правительством РФ не приняты федеральные авиационные правила, которые регламентировали бы порядок осуществления воздушной перевозки, то основным актом пока остаются "Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных линиях Союза ССР", утвержденные Приказом Министерства гражданской авиации СССР от 16.01.85 N 19 (далее - Правила №19) [5]. Данные правила применяются на территории России постольку, поскольку они не противоречат Воздушному кодексу РФ (п.3 ст.136 ВК).

Вопросы ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки можно разбить на следующие две группы: а) ответственность воздушного перевозчика за несохранность (утрату, недостачу, повреждение, порчу) груза или багажа принятого к перевозке; б) ответственность воздушного перевозчика за нарушение сроков перевозки.

Имущественная ответственность за нарушение транспортных обязательств строится на общих принципах ответственности в гражданском праве (гл.25 ГК РФ). Воздушный кодекс устанавливает следующие общие принципы ответственности перевозчика - перевозчик несет ответственность перед пассажиром воздушного судна и грузовладельцем в порядке, установленном законодательством РФ, международными договорами РФ, а также договором воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза или договором воздушной перевозки почты (п.1 ст.116 ВК).

По общему правилу соглашения транспортных организаций с пассажирами и грузовладельцами об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны (п.2 ст.793 ГК РФ). Исключение составляют случаи, когда возможность таких соглашений при перевозках груза предусмотрена транспортными уставами и кодексами. Данная отсылочная статья говорит лишь о возможном ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика при перевозке груза, но не пассажира. Воздушный кодекс, в отличие от ГК РФ, вообще не предусматривает возможности для сторон самостоятельно снизить ответственность перевозчика по любому из договоров воздушной перевозки.

В отношении ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки пассажира действует правило, которое предусматривает возможность изменения размера ответственности перевозчика соглашением сторон лишь в сторону увеличения (п.1 ст.117 ВК). Более высокий размер ответственности перевозчика может быть предусмотрен

договором. Продиктовано это тем, что перевозчик, в данном случае несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира, которая определяется в соответствии с правилами главы 59 ГК РФ.

Необходимо отметить, что ранее действовавшее законодательство предусматривало правило, согласно которому воздушный перевозчик нес ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира даже в случае непреодолимой силы. Законодатель приравнял ответственность воздушного перевозчика к ответственности, предусмотренной для владельца источника повышенной опасности, что является несомненным шагом вперед.

Статья 123 ВК вводит общее правило о том, что перевозчик вправе заключить соглашение с пассажирами, грузоотправителями или грузополучателями о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными настоящим Кодексом или международными договорами РФ.

Предприниматель, по общему правилу несет ответственность на началах риска, если иное не предусмотрено законом или договором, поскольку отвечает за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательства даже при отсутствии его вины (п.3 ст.401 ГК РФ). Пределом его ответственности является непреодолимая сила, то есть предприниматель освобождается от ответственности, если при данных условиях имели место чрезвычайные и непредотвратимые обстоятельства.

Перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю или до передачи их согласно установленным правилам другому гражданину или юридическому лицу в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять (п.1 ст. 118 ВК).

Из вышеприведенного правила нетрудно усмотреть, что ответственность перевозчика строится на началах вины, поскольку согласно п.1 ст.401 ГК РФ лицо признается невиновным, если при той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота, оно приняло все меры для надлежащего исполнения обязательства. Следовательно, общим условием ответственности перевозчика за утрату, недостачу или повреждение груза является вина, которая презюмируется. В этом проявляется отклонение от общих правил ответственности лица, осуществляющего предпринимательскую деятельность.

Здесь же, в статье 118 ВК в п.3 сказано, что перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика или произошли не во время воздушной перевозки. Иными словами, перевозчик во избежание привлечения к имущественной ответственности должен доказать, что в факте утраты, недостачи или повреждения багажа нет его умысла или то, что все это произошло до или после того, как перевозчик исполнял свои обязанности по договору воздушной перевозки. Следовательно, в отношении сделанного выше вывода можно сделать уточнение, а именно – перевозчик по договору воздушной перевозки может быть освобожден судом от ответственности за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза после принятия их к воздушной перевозке и до выдачи грузополучателю, если он докажет, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего, либо им были приняты все необходимые меры по предотвращению причиненного вреда или данные меры невозможно было принять, либо то, что в действиях (бездействии) повлекших причинение вреда не было умысла перевозчика, либо то, что вред причинен не во время воздушной перевозки.

Согласно п. 8.5.4. Правил №19, перевозчик освобождается от ответственности, если утрата, недостача или повреждение груза произошли вследствие: действия или упущения отправителя или получателя; недостатков тары или упаковки, которые не могли быть замечены при внешнем осмотре принимаемого груза; сдачи груза к перевозке без указания в грузовой накладной его особых свойств, требующих специальных условий или мер предосторожности при его перевозке и хранении; обстоятельств, связанных с погрузкой или выгрузкой средствами отправителя или получателя; непринятия необходимых мер к сохранению груза уполномоченными лицами отправителя или получателя, которые сопровождали груз; естественной убыли груза в пределах установленных норм при перевозке.

П. 8.5.5. Правил №19, освобождает перевозчика от ответственности за недостачу груза, прибывшего в исправной таре, упаковке или контейнере и с исправными пломбами отправителя, если предъявитель претензии или иска не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика.

Думается, что приведенные пункты Правил №19 частично утратили свою юридическую силу, поскольку прямо противоречат ст.796 ГК РФ и ст.118 ВК, где сказано, что перевозчик отвечает за несохранность груза с момента принятия груза к перевозке и до передачи их грузополучателю. «Поэтому, уже с 1 марта 1996 года (со дня введения в действие 2 части ГК РФ) отпадают все статьи, дающие основания освобождения перевозчика от ответственности в связи с тем, что груз сопровождался экспедитором, либо проводником, ..., или в связи с тем, что была неисправна пломба». [6]

В ст.121 ВК содержится абстрактное правило, согласно которому грузоотправитель несет ответственность за вред, причиненный перевозчиком или лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, вследствие неправильности или неполноты сведений, предоставленных грузоотправителем. В принципе, так или иначе, оно поглощает практически все, предусмотренные пп.8.5.4. и 8.5.5. Правил №19 частные случаи освобождения перевозчика от гражданско-правовой ответственности.

Помимо вышеперечисленных случаев воздушный перевозчик освобождается от ответственности за несохранность находящихся при пассажире вещей также в случае, когда имели место умышленные действия пассажира – умысел пассажира (п.2 ст.118 ВК). В этом случае имеет место смешанная вина. Причем, это тот единственный случай, когда вина является мерой гражданско-правовой ответственности. Если же будет доказано, что пассажир умышленно действовал с целью утраты, недостачи или повреждения (порчи) находившихся при нем вещей, то перевозчик будет освобожден от имущественной ответственности. Логично также предположить, что размер ответственности перевозчика будет уменьшен судом в случае, когда имеет место вина пассажира в форме неосторожности (ст.404 ГК РФ). Так же, совершенно ясно и то, что если перевозчик докажет, что утрата, недостача или повреждение вещей, находящихся при пассажире – так называемой «ручной клади», произошли не во время воздушной перевозки, то суд не привлечет перевозчика к ответственности, поскольку им не нарушены обязанности должника по договору воздушной перевозки.

Обращает на себя внимание тот факт, что ВК вслед за ГК РФ устанавливает ответственность перевозчика за несохранность багажа, в то время как самостоятельный договор перевозки багажа специально транспортным законодательством не предусмотрен. Особенность его состоит в том, что стороной по договору перевозки багажа является пассажир, но ответственность воздушного перевозчика за несохранность багажа приравнивается к его ответственности за несохранность груза.

При сравнении норм ГК РФ и ВК обнаруживается некоторое терминологическое разночтение, которое на первый взгляд может не вызвать никакого подозрения. Так, по

ст.796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность..., а п. 2 ст.118 ВК говорит об ответственности перевозчика за сохранность. Не лишним будет отметить, что юридическая терминология Транспортного устава железных дорог РФ (далее – ТУЖД) в этом смысле ничем не отличается от ГК РФ. Правомерно возникает вопрос, что есть сохранность и можно ли за нее отвечать? Так как основанием юридической ответственности является правонарушение, а одно из его необходимых условий – причинение вреда, то все сводится к сопоставлению понятия вред и сохранность. Под сохранностью следует понимать «сохранение в полной целостности, отсутствие повреждений» [7]. Понятия «сохранность» и "вред" являются противоположные по смыслу. Следовательно, можно сделать вывод о том, что законодатель все же имел в виду привлечение перевозчика к ответственности за несохранность, но запутался и, установил ответственность за сохранность.

Говоря об ответственности за несохранность, нелишним было бы раскрыть само понятие «несохранность». Понятие «несохранность» груза (багажа) в качестве условия ответственности перевозчика введено в нормативный оборот Гражданским кодексом РФ. Это собирательное понятие, которое включает в себя утрату, недостачу, повреждение (порчу) груза (багажа или вещей находящихся при пассажире). Как пишет В.Т. Смирнов, «понятие «утрата груза» в транспортном законодательстве и практике его применения имеет особое, специальное содержание – невозможность для перевозчика выдать груз его получателю в установленный срок. Утрата может выражаться в двух формах: полная и частичная. Частичная утрата груза именуется недостачей. Порча груза означает несоответствие качества прибывшего в пункт назначения груза его первоначальному качеству, указанному в транспортных документах, и выражается в изменении его свойств. Под повреждением понимается нарушение целостности предмета перевозки, являющееся обычно следствием механического воздействия на него. Повреждение груза может быть результатом и утраты части груза, составляющей одно целое с определенным предметом».

[8]

Порча и повреждение груза, по общему правилу, вызывают снижение эффективности использования полезных свойств соответствующего предмета (груза) и, следовательно, его стоимости, а потому влекут за собой обязанность перевозчика возместить ущерб получателю. Но порча, как и повреждение груза, может привести к полной невозможности использования его по назначению. По своей экономической сущности этот случай равнозначен утрате груза, так как грузополучатель фактически лишается груза, а потому он влечет те же правовые последствия, что и утрата груза. [9]

ВК, в отличие от ГК РФ, вообще не делает никакого различия в установлении размера правовых последствий перевозчика за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире. Поэтому, ради экономии времени и места, мы будем писать об ответственности перевозчика за несохранность багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире. Так, согласно п.1 ст.119 ВК, за несохранность багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах: 1) за несохранность багажа или груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, – в размере объявленной ценности. Причем, за воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза; 2) за несохранность багажа или груза, принятых и воздушной перевозке без объявления ценности, – в размере их стоимости, но не более чем в размере двух МРОТ за килограмм веса багажа или груза; 3) за несохранность вещей, находящихся при пассажире, – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем десять МРОТ.

Нужно признать, что законодатель несколько усовершенствовал нормы, регламентирующие размер ответственности перевозчика. Так, к примеру, согласно п.4.1.3. Правил №19, пассажир обязан сам заботиться о сохранности вещей, перевозимых в салоне воздушного судна. П.8.4.1. Правил №19 предусматривал ответственность перевозчика за сохранность вещей, не сданных в багаж и находящихся при пассажире, лишь в том случае, если было доказано, что утрата, недостача или повреждение этих вещей произошли по вине перевозчика. Сегодня данные пункты Правил №19 можно считать утратившими силу, поскольку налицо противоречие п.2 ст.118 ВК.

К тому же ранее, п.5.7.1. Правил №19 предоставлял возможность отправителю сдавать груз для перевозки с объявленной ценностью. Только сразу же декларировалось правило в корне уничтожившее эту разумную норму, а именно то, что сумма объявленной ценности груза не должна превышать его действительной стоимости.

Воздушный кодекс не предусматривает перевозку вещей, находящихся при пассажире с объявлением ценности. Объясняется это тем, что данные вещи в течение всего времени перевозки находятся под непосредственным контролем пассажира и, следовательно, на последнего возлагается непосредственная обязанность следить за своими вещами. Это отражается в ограниченной ответственности перевозчика – в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления - в размере не более чем 10 МРОТ. Так как перевозчик нигде не фиксирует, какие именно вещи будут находиться при пассажире во время воздушной перевозки и, тем более, не оценивает их первоначальное состояние, то можно предположить по какому пути пойдет практика. К примеру, в случае утраты вещи, пассажир вообще лишается возможности что-либо доказать, ведь вещи нет в натуре и неизвестно, была ли она у него. В этом случае, вероятно, решающую роль могут сыграть показания свидетелей, но все это связано со значительными затратами как средств, так и времени. Поэтому, пассажир в большинстве случаев, за несохранность находящихся при нем вещей будет получать удовлетворение в размере не большем, чем 10 МРОТ.

К тому же возникает правомерный вопрос, почему воздушный перевозчик должен нести ответственность за недостачу, повреждение или порчу багажа, груза или вещей, находящихся при пассажире в размере их стоимости, если они хоть и отличаются от своего первоначального состояния, но сохранились в натуре. Гражданский кодекс РФ решает этот вопрос более грамотно, устанавливая дифференцированный размер ответственности как за утрату и недостачу, так и за повреждение (порчу) (п.2 ст.796 ГК РФ).

В свое время В.Т. Смирнов рекомендовал следующим образом подходить к размеру ответственности, – «При частичной утрате, порче или повреждении груза для решения вопроса об объеме ответственности перевозчика нужно учитывать характер груза и характер повреждения. Повреждения и частичная утрата могут касаться груза: а) состоящего из отдельных предметов, составляющих самостоятельные объекты, б) сложного груза, для которого утраченная или поврежденная часть составляют элементы единого сложного механизма (агрегата), и в) груза, представляющего однородную массу (руда, уголь, лес и т.д.). В первом случае, поскольку каждая часть груза может иметь самостоятельную оценку, возмещается стоимость соответствующей части. Во втором, нужно различать три ситуации, а именно: 1) если поврежденный груз может быть использован по первоначальному назначению, хотя и с уценкой, – возмещение составит размер уценки; 2) груз может быть использован по назначению при условии устранения повреждений (или доукомплектования) – возмещение определяется стоимостью восстановительного ремонта и 3) поврежденный груз вообще невозможно использовать по назначению - взыскивается стоимость груза, как за его утрату. И, наконец, в третьем случае, поскольку груз может быть использован и без недостающих его частей, возмещается только их стоимость». [10]

Нелишним было бы ввести в ВК правило, согласно которому при утрате груза (полной или частичной), а также в случаях его порчи или повреждения, по своим последствиям приравняемых к утрате, наряду с возмещением ущерба в указанных пределах, обязать воздушного перевозчика возвращать провозную плату, полученную от грузоотправителя по договору, если она не входит в цену утраченного или недостающего груза. Поскольку ответственность перевозчика и так ограничена, то это правило позволило бы более полно восстанавливать имущественное положение потерпевших. К примеру, лицо по договору воздушной перевозки оплатило отправку груза, который не прибыл в пункт назначения, поскольку был утрачен. В случае, если груз был отправлен с объявлением ценности, то после получения возмещения, со стороны грузоотправителя (грузополучателя) может возникнуть правомерный вопрос, – за что перевозчик получил деньги плюс дополнительную плату? Ведь он не выполнил условий договора, груз пропал. Можно подсчитать имущественные потери грузоотправителя. Они будут равны возмещению в размере объявленной ценности минус плата за перевозку и дополнительная плата за то, что груз отправлен с объявлением ценности.

При перевозке без объявления ценности, ситуация осложняется тем, что грузоотправитель должен будет представить доказательства стоимости утраченного груза (багажа), а в противном случае довольствоваться возмещением в размере двух МРОТ за килограмм веса багажа или груза. Нужно отметить, что аналогичное правило уже давно известно гражданскому законодательству (например, п.3 ст.796 ГК РФ; ст.110 ТУЖД; п.8.3.5. Правил №19). П.8.3.5. Правил №19 гласят, что при утрате или недостатке багажа, перевозка которого оплачена, перевозчик наряду с выплатой возмещения возвращает плату за перевозку, взысканную за утраченный багаж. Поскольку ВК прямо не запрещает, то данный пункт Правил №19 подлежит применению subsidiarily. Думается, эта норма должна быть закреплена в самом ВК, что придало бы дополнительные гарантии контрагентам воздушного перевозчика.

Согласно ст.109 ВК, перевозчик обязан доставить принятый к воздушной перевозке груз в пункт назначения в установленный срок. Срок доставки груза определяется федеральными авиационными правилами или установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок, если иное не предусмотрено договором воздушной перевозки. В отношении воздушной перевозки пассажира Воздушный кодекс РФ устанавливает правило, согласно которому срок доставки пассажира и багажа определяется установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок (п.1 ст.103 ВК). В последнем случае, роль правил воздушных перевозок в отношении установления сроков доставки пассажиров и багажа играют установленные перевозчиком расписания рейсов.

Так, согласно п.4.7.6. Правил №19, пассажир имеет право считать багаж утраченным и требовать в претензионном порядке возмещения его стоимости, если багаж не будет ему вручен в день прибытия в аэропорт, до которого багаж был принят к перевозке. Багаж должен быть доставлен тем же рейсом, что и пассажир и, следовательно, срок доставки багажа определяется так же, как и срок доставки пассажира, то есть согласно расписания рейсов.

В отношении перевозки груза установлено правило, согласно которому перевозчик обязан доставить принятый к перевозке груз в пункт назначения в установленный срок (п.5.9.1 Правил №19). В данном случае срок доставки груза согласовывается между сторонами договора воздушной перевозки груза. Груз считается доставленным в срок, если перевозчик не позднее 12 часов по истечении установленного срока доставки направил получателю извещение о прибытии груза по адресу, указанному в грузовой накладной (п.5.9.6. Правил №19).

Согласно ст.120 ВК РФ, за просрочку доставки пассажира, багажа или груза в пункт назначения перевозчик уплачивает штраф в размере двадцати пяти процентов установленного федеральным законом МРОТ за каждый час просрочки, но не более чем пятьдесят процентов провозной платы, если не докажет, что просрочка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности воздушного судна, угрожающей жизни или здоровью пассажиров воздушного судна, либо иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

В данном случае, опять же налицо ограниченная ответственность воздушного перевозчика – штраф в размере 25 процентов МРОТ/час, но не более 50 процентов провозной платы. Такой штраф считается исключительной неустойкой. Возможные же убытки грузополучателя перевозчиком не возмещаются.

По ранее действовавшему Воздушному кодексу СССР 1983 года (далее – ВК СССР 1983 года) перевозчик нес ответственность за просрочку в доставке груза в форме штрафа в размере 5 процентов платы за перевозку за каждый день просрочки, но не свыше 50 процентов платы за перевозку. За просрочку в доставке багажа перевозчик уплачивал получателю штраф в размере 10 рублей за каждый день просрочки, но не свыше 30 рублей (ст.101 ВК СССР 1983 года). Как видно, предшественник современного ВК устанавливал дифференцированные штрафы за просрочку груза и багажа. О штрафе за несвоевременную доставку пассажира ВК СССР 1983 года вообще не упоминал.

Соответственно, по ранее действующему воздушному законодательству предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза наступал через 10 дней с момента, когда груз должен был быть в пункте назначения, а за просрочку в доставке багажа – через 3 дня по истечении срока доставки. Теперь же, поскольку все регулируется рыночными механизмами, не представляется возможным вывести общее правило, через какой период времени наступает предел ответственности перевозчика за просрочку в доставке груза, багажа или пассажира. Этот вопрос должен решаться в каждом конкретном случае.

Просрочку в доставке необходимо отличать от утраты груза. При просрочке груз прибыл, договор перевозки исполнен, но исполнен ненадлежаще, несвоевременно. При утрате – груза нет, он не может быть выдан получателю. Следовательно, договор не исполнен. Состояние просрочки доставки груза определяется сроками, по истечении которых груз признается утраченным. Если, однако, «утраченный» груз будет обнаружен, возникает состояние просрочки [11]. В последнем случае, если грузополучатель уже получил возмещение за утрату от перевозчика, то груз он получит только при условии возврата перевозчику полученной суммы.

В данном случае действует п.5.15.11 Правил №19, согласно которому отправитель или получатель имеет право считать груз утраченным и требовать возмещения за утрату груза, если груз не был выдан получателю в течение 10 дней по истечении срока его доставки. Однако, если груз прибыл по истечении срока его доставки и получателю была выплачена компенсация, получатель обязан принять груз и возратить уплаченную перевозчиком сумму за утрату груза.

Ранее данная норма была закреплена в ст.101 ВК СССР 1983 года, чего опять же, не воспринял новый ВК РФ.

Просрочка в доставке груза может явиться причиной его порчи. В таком случае, по мнению В.Т. Смирнова, кроме возмещения ущерба, причиненного порчей груза, транспортная организация обязана уплатить штраф за просрочку в его доставке. Такие же последствия наступают и в том случае, если в результате просрочки груз пришел в состоянии полной непригодности к использованию, и по этой причине грузополучатель

отказался от его приемки [12]. Напомним, что ВК не знает разницы между утратой, недостачей, порчей и повреждением. В данном случае суд должен будет привлечь перевозчика к ответственности по двум статьям – 119 и 120 ВК. Но, не послужит ли это предложение почвой для злоупотреблений со стороны воздушных перевозчиков? К примеру, если просрочка повлекла порчу груза - продуктов питания, то для перевозчика экономически выгоднее было бы вообще не предъявлять груз грузополучателю, а сослаться на то, что груз утрачен. В этом случае перевозчик будет нести ответственность только по п.1 ст.119 ВК, что естественно более привлекательней для него, чем соглашаться с просрочкой груза.

Просрочка может выражаться не только в несвоевременном прибытии груза, багажа или пассажира в пункт назначения, но и в несвоевременной отправке пассажира (задержка отправления). Так, согласно ст.795 ГК РФ, перевозчик несет ответственность за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира в форме штрафа в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом, если не докажет, что задержка имела место вследствие непреодолимой силы, устранения неисправности транспортного средства, угрожающей жизни и здоровью пассажиров, или иных обстоятельств, не зависящих от перевозчика.

Как видно, ГК РФ опять делает отсылку к специальным законам – транспортным уставам и кодексам. Сам вопрос о том, уплачивать штраф или не уплачивать, в ГК РФ решен положительно, но, что касается размера штрафа, то этот вопрос целиком зависит от усмотрения Воздушного кодекса РФ.

Воздушный кодекс не предусматривает специальную ответственность перевозчика за задержку отправки пассажира и не устанавливает никакого штрафа. Статья 120 ВК также не различает ответственность перевозчика за просрочку доставки пассажира и багажа и ответственность за просрочку доставки груза. В любом случае воздушный перевозчик несет ограниченную ответственность. Думается, требуется переосмыслить значение ответственности перевозчика за ненадлежащее исполнение договора перевозки пассажира, и установить ответственность за задержку отправления, причем, более высокую, по сравнению с той, которая предусмотрена за просрочку доставки груза.

ССЫЛКИ:

- [1]. Кулагин М.И. Избранные труды. - М., Статут, 1997. - С.286.
- [2]. Гражданское право: Учебник. Т.2. Издание второе, переработанное и дополненное/ Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. - М., Проспект, 2000. - С.391.
- [3]. "О Воздушном кодексе Российской Федерации": Информационное письмо Высшего Арбитражного Суда РФ от 7 апреля 1997 г. №С5-7/03-225// Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ, 1997, №6. - С.111.
- [4]. Федеральные авиационные правила обязательной сертификации, инспектирования и контроля деятельности эксплуатантов в Российской Федерации, утвержденные Приказом Федеральной авиационной службы России от 30 декабря 1998 года №375, с изменениями от 14 сентября 1999 года.
- [5]. Сборник нормативных актов о транспорте. Т.3. - М., Юридическая литература, 1986.
- [6]. Витрянский В.В. Вторая часть Гражданского кодекса о договорных обязательствах// Вестник Высшего Арбитражного Суда РФ, 1996, №6.
- [7]. Ожегов С.И. Словарь русского языка/ Под ред. Н.Ю. Шведовой. - М., 1982. - С.669.

[8]. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. - Л., Издательство Ленинградского Университета, 1978. - С.208-210.

[9]. Там же - С.210.

[10]. Там же - С.213.

[11]. Там же - С.217.

[12]. Там же - С.218.