

Овербукинг в авиаперевозках: проблемы и пути их решения

Аннотация. В мировой практике авиакомпаний на правовой основе широко используется сверхлимитное бронирование авиабилетов — овербукинг — как один из механизмов, позволяющих снизить убыточность при осуществлении перевозок в случае отказа части пассажиров от договора перевозки после приобретения билета. Российское законодательство не содержит положений, позволяющих авиакомпаниям использовать данный механизм. В современных условиях легитимация овербукинга в России обеспечит минимизацию убытков авиакомпаний и защитит права пассажиров за счет установленных законом мер компенсационного характера. Целью статьи является анализ возможности легитимации овербукинга в Российской Федерации и предложение мер правового характера по защите пассажиров. В статье использованы диалектический, сравнительно-правовой, системный методы, а также методы правового моделирования, анализа и анализа правовой действительности. Автором проведено исследование отдельных правовых норм Гражданского и Воздушного кодексов Российской Федерации относительно возможности расторжения или изменения договора авиаперевозки пассажира в одностороннем порядке (по инициативе перевозчика). Дано правовое обоснование такой возможности. Исследовано зарубежное законодательство в области овербукинга с целью использования некоторых его положений. Выработаны предложения по определению «лишнего» пассажира при овербукинге и применению компенсационных выплат. Обоснована возможность легитимации использования овербукинга при авиаперевозках пассажиров в Российской Федерации и обеспечение правовой защиты пассажира посредством компенсационных выплат.

Ключевые слова: овербукинг; сверхбронирование; авиаперевозчик; пассажир; договор перевозки пассажира; защита прав пассажира; компенсационные выплаты; легитимация; предпринимательский риск; расторжение договора перевозки; отказ от исполнения обязательства.

Для цитирования: Скучаев А. А. Овербукинг в авиаперевозках: проблемы и пути их решения // Актуальные проблемы российского права. — 2023. — Т. 18. — № 12. — С. 84–92. — DOI: 10.17803/1994-1471.2023.157.12.084-092.

© Скучаев А. А., 2023

* Скучаев Андрей Анатольевич, аспирант кафедры гражданского права Саратовской государственной юридической академии
ул. Чернышевского Н.Г., зд. 104, стр. 3, г. Саратов, Россия, 410056
skuchaev.aa@mail.ru

Overbooking in Air Transportation: Problems and Solutions

Andrey A. Skuchaev, Postgraduate Student, Department of Civil Law, Saratov State Law Academy
104/3, Chernyshevskiy St, Saratov, Russia, 410056
skuchaev.aa@mail.ru

Abstract. Overbooking is widely used by airlines worldwide as one of the mechanisms that reduces the loss-making during transportation in case some passengers cancel the contract of carriage after purchasing a ticket. Russian legislation does not contain provisions allowing airlines to use this mechanism. In modern conditions, legitimization of overbooking in Russia will ensure minimization of airlines' losses and protect the rights of passengers through compensatory measures established by law. The purpose of the paper is to analyze the possibility of legitimizing overbooking in the Russian Federation and propose legal measures to protect passengers. Methodologically the author relies on dialectical, comparative legal, systemic methods, as well as methods of legal modeling, analysis and analysis of legal reality. The author examined certain legal norms of the Civil and Air Codes of the Russian Federation regarding the possibility of termination or modification of the passenger air transportation agreement unilaterally (on the initiative of the carrier). The paper provides for a legal justification for this possibility of termination or modification of the passenger air transportation agreement unilaterally (on the initiative of the carrier). The foreign legislation in the field of overbooking has been studied in order to use some of its provisions. Proposals have been developed to determine the «excess» passenger during overbooking and the application of compensation payments. The possibility of legitimizing the use of overbooking in air transportation of passengers in the Russian Federation and ensuring the legal protection of passengers through compensation payments is substantiated.

Keywords: overbooking; air carrier; passenger; passenger carriage agreement; protection of passenger rights; compensation payments; legitimization; entrepreneurial risk; termination of the contract of carriage; refusal to fulfill obligations.

Cite as: Skuchaev AA. Overbooking in Air Transportation: Problems and Solutions. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2023;18(12):84-92. (In Russ.). DOI: 10.17803/1994-1471.2023.157.12.084-092.

Право предусматривает субъективную свободу человека выбрать поведение, соответствующее каким-либо его целям. Обеспечивая баланс реализации интересов физических, юридических лиц и общества в целом, в то же время право «зависит от интересов и во многом констатирует то, что уже есть»¹. Однако его нельзя отнести ко всеобщему благу, так как не могут быть удовлетворены любые потребности субъекта. «Один интерес правом стимулируется, другой — ограничивается», — указывает В. В. Субочев². Одновременно с этим доктор права Е. Н. Трубецкой замечает: «Право есть совокупность норм, с одной стороны, предоставляющих, а с другой стороны, ограничи-

вающих внешнюю свободу лиц в их взаимных отношениях»³.

С позиции концепции, признающей согласованный интерес сущностью права, рассмотрим такое явление, как овербукинг в авиаперевозках пассажиров — ситуация, при которой проданных на авиарейс билетов больше, чем реальных мест в самолете.

Статья 103 Воздушного кодекса РФ⁴ (далее — ВЗК РФ) устанавливает, что основанием для осуществления перевозки авиапассажиров является договор воздушной перевозки пассажира, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном

¹ Субочев В. В. Законные интересы / под ред. А. В. Малько. М. : Норма, 2008. С. 22.

² Субочев В. В. Указ. соч. С. 29.

³ Трубецкой Е. Н. Энциклопедия права. СПб. : Юрид. ин-т, 1998. С. 16.

⁴ Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ (ред. от 29.12.2022) // СЗ РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

судне, а пассажир обязуется оплатить воздушную перевозку.

Требования к расписанию рейсов установлены Правилами воздушных перевозок⁵ (далее — Правила). Существенным условием договора воздушной перевозки пассажира является его предмет: «действия перевозчика по доставке пассажира в пункт назначения, а при сдаче пассажиром багажа — и указанного багажа, а также действия пассажира по уплате установленной платы за проезд и провоз багажа»⁶. Для сторон данного договора установлена ответственность за нарушение обязательств по заключенному договору. Однако при посадке на воздушное судно может возникнуть ситуация овербукинга, в результате которой наблюдается ненадлежащее исполнение договора перевозки.

Механизм использования овербукинга в России начал обсуждаться при переходе к рыночным отношениям в 1990-е гг. По мере его внедрения перевозчиками всё острее становится проблема правового регулирования, состоящая в том, что до сих пор отсутствует правовая регламентация овербукинга в Российской Федерации в отличие от иностранных государств, хотя нет и законодательного запрета на его использование. Такая ситуация порождает ряд правовых затруднений, связанных с неправомерным нарушением условий заключенного договора. Не выработан механизм корректного определения «лишнего» пассажира. Видится обоснованным вывод, сделанный В. В. Субочевым: «Право объективно не может не отставать от возникающих интересов, иначе оно не смогло бы их отразить, пропустить через свою нормативную природу»⁷.

Ряд ученых поднимали в своих работах тему овербукинга: К. А. Мозговая, Ю. А. Тарасенко, В. В. Тимофеева, Г. М. Фридман, но в основном имеются отдельные высказывания экспертов по данной теме.

Актуальность проблемы обостряется в последние годы в связи с пандемией коронавируса, санкциями, введенными иностранными государствами в отношении Российской Федерации, закрытием воздушного пространства Европы для самолетов, контролируемых Россией, резко снизилась доходность авиакомпаний. Пассажиропоток аэропортов России сократился, компании закрыли многие рейсы за рубеж, и также снизилась интенсивность рейсов внутри страны. Количество пассажиров, перевезенных российскими авиакомпаниями по итогам 2022 г., составило 95,21 млн человек (снижение на 14,21 % по сравнению с 2021 г.)⁸.

Перечисленные факторы побуждают использовать методы, позволяющие минимизировать убытки при авиаперевозках пассажиров. Одним из способов повышения эффективности на востребованных рейсах является использование зарекомендовавшего себя в мировой практике овербукинга. Возможная корректировка действующего законодательства, в частности ВЗК РФ и Федеральных правил перевозки пассажиров, позволит изменить существующий порядок процедуры бронирования — допустить сверхлимитную продажу билетов на авиарейсы.

Более 7 лет авиакомпании безуспешно пытаются легализовать сферу овербукинга: Правительство РФ и Госдума не принимают положительного решения, вероятно, из-за риска возникновения социальной напряженности и

⁵ Приказ Министерства транспорта РФ от 28.06.2007 № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”» (в ред. от 15.09.2020) (зарегистрировано в Минюсте России 27.09.2007 № 10186) // Российская газета. 2007. № 225.

⁶ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. М. : Статут, 2003. Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. С. 165.

⁷ Субочев В. В. Указ. соч. С. 36.

⁸ См.: доклад Федерального агентства воздушного транспорта «Об итогах работы Федерального агентства воздушного транспорта в 2022 г., основных задачах на 2023 г. и среднесрочную перспективу» от 10.03.2023 С. 4 // URL: <https://favt.gov.ru/public/materials/b/8/d/f/9/b8df9075c7294acaa9d8fe739b1815d0.pdf?ysclid=lrhu9v3r9747169077/> (дата обращения: 30.04.2023).

отсутствия должного теоретического обоснования. Минтранс России еще в 2015 г. предлагал регламентировать сферу овербукинга, но предложение не было поддержано. В 2021 г. в Госдуму внесен противоположный законопроект⁹: предлагается запретить продавать на авиарейсы большее количество билетов, чем мест в воздушном лайнере, и ввести в случае нарушения запрета штрафные санкции в размере 10-кратной стоимости приобретенного билета. Комитет Госдумы по транспорту отрицательно отнесся к данному законопроекту, и, думается, он будет отклонен.

Существование неурегулированных отношений порождает ситуацию незащищенности граждан. Отсутствие в законодательстве нормы, позволяющей и регламентирующей применение овербукинга, провоцирует авиаперевозчиков применять его завуалированно, в скрытой форме, объясняя продажу лишних билетов техническим сбоем или перегрузкой воздушного судна, что недопустимо. Более того, в таких случаях потенциальные пассажиры, в отношении которых не исполнены обязательства или исполнены с нарушением срока, не защищены с правовой точки зрения.

В качестве примера можно привести решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа — Югры от 29.01.2020¹⁰. Авиакомпания «Ютэйр» в июне 2019 г. отказала в регистрации и посадке в самолет двум пассажирам, которые приобрели билеты на рейс авиакомпании и заблаговременно прибыли в аэропорт, и предложила им переоформить билеты на следующий рейс. Перевозчик указал, что причиной отказа явилось превышение предельной коммерческой загрузки воздушного судна.

В октябре 2019 г. Роспотребнадзор вынес постановление о признании авиакомпании виновной в совершении административного правонарушения, предусмотренного частью 1 ст. 14.4 КоАП РФ, и назначил ей наказание в

виде административного штрафа в размере 30 000 руб. При оспаривании данного решения в рамках судебного разбирательства авиакомпания не представила доказательств, подтверждающих принятие соответствующего решения. Суд отказал в удовлетворении заявления авиакомпании «Ютэйр» о признании недействительным постановления Роспотребнадзора о привлечении перевозчика к административной ответственности.

В рассмотренном случае наиболее вероятной причиной отказа пассажирам в посадке на рейс стал овербукинг. Указанная практика сама по себе законом не запрещена, но, как видно из рассмотренного дела, она может повлечь негативные для авиакомпании последствия, а права пассажиров не будут защищены надлежащим образом.

Запрет овербукинга, по нашему мнению, неэффективен ввиду возможности его обхода авиакомпаниями; более того, ответственность за нарушение запрета будет иметь административный, а не гражданско-правовой характер, то есть пассажир остается в уязвимом положении, к тому же перевозчики будут компенсировать риски за счет повышения цен на билеты.

Требуется законодательная регламентация сверхлимитных продаж авиабилетов и выстраивание четкого алгоритма взаимодействия пассажиров и авиакомпаний в таких случаях.

Как показывает статистика, на любой рейс приходит меньше пассажиров, чем продано авиабилетов. Первой причиной этого является возвращение билетов их покупателями за некоторый срок до вылета. Если этот срок не менее суток, провозная плата возвращается полностью, а билеты на освободившиеся места могут быть проданы повторно. Поскольку в настоящее время приобретение билетов осуществляется в основном в электронном виде, вероятность убытка для авиакомпании минимальна. Если же пассажир отказался от полета менее чем за сутки до вылета, то убытки перевозчика оцени-

⁹ См.: проект федерального закона № 1122806-7 «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации» // URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bül/1122806-7> (дата обращения: 05.04.2023).

¹⁰ Решение Арбитражного суда Ханты-Мансийского автономного округа — Югры от 29.01.2020 по делу № А75-20435/2019 // СПС «КонсультантПлюс».

ваются в 75 % от стоимости билета (эта сумма возвращается пассажиру), т.к. повторно продать билет в этом случае ограниченного времени значительно сложнее, чаще всего нереально.

Второй причиной является неявка лиц, приобретших или забронировавших билеты, но не явившихся к моменту регистрации на рейс и не заявивших об отказе от договора. В этом случае согласно ст. 108 ВЗК РФ провозная плата не возвращается (за исключением болезни пассажира или членов его семьи или смерти родственников пассажира, о чем необходимо уведомить перевозчика до окончания времени регистрации на рейс), а следовательно, авиаперевозчик не терпит убытков. Здесь следует говорить об упущенной выгоде.

Нередко авиакомпании продают больше билетов только эконом-класса, и при наличии мест в бизнес-классе туда пересаживают пассажиров, которым не досталось места в эконом-классе.

Обратимся к зарубежному опыту. Многие иностранные авиакомпании применяют овербукинг на законных основаниях. В США он применяется с 1950-х гг. Так как овербукинг используется столь долгое время, следовательно, он видится вполне обоснованным для авиакомпаний, а правовая защита вполне удовлетворяет пассажиров. Вопросы, связанные с овербукингом, в США подробно регламентируются предписаниями министерства транспорта, федеральными и локальными авиационными правилами. При регистрации на рейс большего, чем имеется мест, количества пассажиров представитель авиакомпании обязан предложить пассажирам вариант более позднего рейса в обмен на материальную компенсацию, размер которой может достигать 400 % стоимости билета, однако ограничен суммой в 1 550 долл. При отсутствии желающих представитель авиакомпании может принудительно снять с рейса любого пассажира, вернув ему стоимость биле-

та и выплатив компенсацию. Критерии выбора «лишнего» пассажира устанавливаются внутренними правилами перевозчика. В США размер компенсации за овербукинг зависит от времени прибытия следующего рейса: если задержка составит менее 1 часа — компенсация не положена; при задержке от 1 до 2 часов выплачивается компенсация в размере не менее 200 % цены билета, но не более 775 долл.; при задержке более 2 часов компенсация составит 400 % от стоимости билета, но не более 1 550 долл.¹¹

В зоне Европейского Союза правовое регулирование несколько отличается. В 2004 г. был принят Регламент Европейского парламента¹², устанавливающий общие правила компенсации пассажирам в случае отказа в посадке на авиарейс при наличии билета или брони. В то же время Регламент направлен на обеспечение эффективной деятельности авиаперевозчиков на рынке. Законодательно прописано, что в случае овербукинга авиаперевозчик обязан обратиться к пассажирам с предложением добровольно отказаться от полета в обмен на компенсацию: пассажиру возвращается стоимость билета или предлагается другой авиарейс. Например, по данным компании Lufthansa, национального перевозчика Германии, число добровольцев является достаточным. Если же добровольцев недостаточно, пассажирам может быть отказано в посадке на рейс и против их воли при немедленной выплате компенсации, которая составляет от 250 до 600 евро в зависимости от дальности полета. Если же пассажира пересаживают на другой рейс, то размер компенсации может быть уменьшен на 50 % при условии прибытия в пункт назначения с опозданием не более 4 часов в сравнении с первоначальным рейсом. При этом на время ожидания следующего рейса пассажирам создаются благоприятные условия. Таким образом, права пассажиров максимально защищены. Размер компенсаций

¹¹ См.: code of Federal Regulations. Title 14 § 250.5 // URL: <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-II/subchapter-A/part-250/section-250.5> (дата обращения: 05.04.2023).

¹² Регламент (ЕС) № 261/2004 Европейского парламента и Совета Европейского Союза от 11.02.2004 об установлении общих правил в области компенсации и содействия пассажирам в случае отказа в посадке, отмены или длительной задержки авиарейса и об отмене Регламента (ЕЭС) № 295/9 // СПС «Консультант-Плюс».

достаточно большой, но, как показывает практика, это выгодно и авиакомпаниям. Применение сверхлимитного бронирования авиабилетов применяется также в Китае, Канаде, Норвегии, Швейцарии и многих других странах. Поэтому российским законодателям имеет смысл обратить внимание на опыт зарубежных компаний.

Авиакомпании при легализации овербукинга, конечно же, будут продавать сверхлимитные билеты в пределах разумного количества, т.к. они не заинтересованы в отказе пассажирам в посадке на запланированный рейс, поскольку в итоге их общие расходы могут превысить доходы от повторной продажи билетов. Перевозчик под угрозой экономических рисков заинтересован максимально точно определить число билетов, продаваемых сверх количества мест.

Сохраняется обязанность по перевозке пассажира и предоставлению ему услуг, связанных с задержкой рейса, в соответствии с п. 99 Правил. А потому злоупотреблять таким механизмом перевозчикам невыгодно. Перед экспертами авиакомпаний будет поставлена задача проведения мониторинга и анализа неявок пассажиров и возвратов билетов по конкретным рейсам с помощью применения математических методов. Компьютерные программы позволят перевозчику спрогнозировать размер материальных затрат на компенсации, а также оценить, какое количество билетов можно продать сверх вместимости и какой доход при этом будет получен. При моделировании можно установить пределы компенсационных затрат, оптимальные размеры выплат. Очевидно, что передовые технологии в области искусственного интеллекта, нейросетей найдут здесь свое применение. И только после оценки экономической выгоды компания примет решение о применении овербукинга при бронировании билетов

на тот или иной рейс. Думается, что авиакомпании уже длительное время проводят такую оценку, так как они давно лоббируют принятие положительного решения по данному вопросу. Овербукинг допустим преимущественно на тех рейсах, долговременный мониторинг которых показывает высокую долю вероятности неявки части пассажиров.

Как указывает Ю. А. Тарасенко, «овербукинг — явление, которое стало возможным в условиях столкновения двух правомочий. С одной стороны, пассажир имеет безусловное право отказаться от уже заключенного договора, а с другой — перевозчик имеет право на получение доходов с продажи билетов и вынужден возвращать их часть в самый последний момент, потерпев убытки»¹³. Следует отметить, что Ю. А. Тарасенко не приняты во внимание положения концепции предпринимательского риска.

Согласно мировой практике, применение овербукинга позволяет повысить доход от продажи билетов на рейс на 6–7 %. Проблема изменения условий договора решается с помощью установленных законом денежных компенсаций пострадавшим пассажирам. Задача законодателя в том, чтобы сбалансировать интересы пассажира и перевозчика, найти оптимальное решение возникающих при этом проблем.

Статья 3 Федерального закона от 14.06.2012 № 67-ФЗ¹⁴ подтверждает, что перевозка пассажира — это услуга, признаваемая транспортными уставами, кодексами, иными федеральными законами перевозкой пассажира. В соответствии с Госстандартом РФ ГОСТ Р 50646-2012¹⁵ услуга — это результат непосредственного взаимодействия исполнителя и потребителя, а также собственной деятельности исполнителя по удовлетворению потребности потребителя. Наиболее широко определял услугу доктор

¹³ Тарасенко Ю. А. Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира // Транспортное право и безопасность. 2021. № 1 (37). С. 107.

¹⁴ Федеральный закон от 14.06.2012 № 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном» // СЗ РФ. 2012. № 25. Ст. 3257.

¹⁵ ГОСТ Р 50646-2012 Национальный стандарт Российской Федерации. Услуги населению. Термины и определения (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 29.11.2012 № 1612-ст) // СПС «Консультант-Плюс».

юридических наук Ю. Х. Калмыков: это деятельность, направленная на создание удобств или предоставление льгот контрагенту по обязательственному правоотношению¹⁶. М. И. Брагинский отмечал, что «договоры о перевозке и об иных услугах в сфере транспорта рассматриваются в контексте общей системы гражданско-правовых договоров. В этом смысле все указанные договоры относятся к категории гражданско-правовых договоров об оказании услуг»¹⁷. То есть перевозку пассажиров можно однозначно трактовать как услугу.

Из общих положений об обязательствах известно, что одностороннее расторжение договора невозможно. В то же время ст. 310 Гражданского кодекса РФ¹⁸, являясь отсылочной, позволяет стороне договора, занимающейся предпринимательской деятельностью, в одностороннем порядке отказаться от исполнения обязательств, но только если законом или иным правовым актом предусмотрена такая возможность. Однако нормы ГК РФ и ВЗК РФ о перевозках пассажиров этого не предусматривают.

Отношения по перевозке пассажиров имеют специфику. Согласно общему принципу права «*lex specialis derogat generali*» (если есть специальный закон, то общий закон не применяется), по нашему мнению, имеет смысл в ВЗК РФ как в специальный закон об авиаперевозках ввести положение о предоставлении авиаперевозчику права на одностороннее изменение или отказ от исполнения обязательства при условии полного возмещения заказчику убытков. Например, такая норма содержится в ст. 782 ГК РФ¹⁹ относительно целого ряда услуг. По смыслу этой статьи односторонний отказ не ограничен во времени, он допустим в любое время: как до оказания услуги, так и в процессе ее оказания. Ключевая особенность действия данной нормы

состоит в том, что право на односторонний отказ от исполнения договора установлено императивно и даже соглашением сторон изменено быть не может. Данный факт подтвержден в постановлении Президиума ВАС РФ от 07.09.2010 № 2715/10²⁰.

Статья 782 ГК РФ предоставляет право на односторонний отказ услугодателю, однако ее действие не распространяется на услуги перевозки в силу п. 2 ст. 779 ГК РФ. Так как перевозка классифицируется как услуга, что было обосновано нами выше, в случае узаконения овербукинга аналогичная специальная правовая норма должна содержаться в ВЗК РФ.

Перейдем к рассмотрению вопросов, которые обязательно возникнут в процессе применения овербукинга.

1. Соотношение общих положений об обязательствах и отказа от исполнения договора или изменения его условий при овербукинге.

Допустим, на авиарейс продано сверхлимитное количество билетов, а отказов от полета нет, то есть невозможно исполнить обязательства перед всеми кредиторами в установленный в договоре срок. Происходит отказ в посадке на данный рейс лицам, оплатившим стоимость билета или забронировавшим его, а следовательно, необходимо применение компенсационных мер.

В настоящее время авиакомпании используют такой способ компенсации, как бонусные баллы — мили, на которые можно приобрести билет со скидкой. Некоторые авиакомпании могут предложить вместо денег ваучер — документ, который пассажир может обменять на другой перелет. Например, по такому ваучеру можно получить от авиакомпании бесплатно два билета в течение года. Возможно достижение соглашения с пассажиром о полете другим

¹⁶ Калмыков Ю. Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве // Наука. 1966. № 5. С. 116.

¹⁷ Брагинский М. И. Указ. соч. С. 4.

¹⁸ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая от 30.11.1994 № 51-ФЗ (в ред. от 16.04.2022) // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

¹⁹ Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая от 26.01.1996 № 14-ФЗ (в ред. от 08.07.2021) // СЗ РФ. 1996. № 5. Ст. 410.

²⁰ СПС «КонсультантПлюс».

ближайшим рейсом с выплатой компенсации. Однако в этом случае пассажир добровольно изменяет условия договора, а в соответствии с Правилами (п. 230.1) дополнительные компенсации пассажирам при этом не предусмотрены.

Необходимо принятие правовых норм с определением твердых компенсационных выплат пассажиру при овербукинге. При этом пассажиру должно быть известно уже во время приобретения билета (без указания места, поскольку пункт 16 Правил позволяет не бронировать конкретное место за пассажиром) о возможности изменения условий договора со стороны перевозчика в случае явки всех пассажиров, которые приобрели билеты с указанием места. Пассажиры должны получить такую информацию до того, как столкнутся с проблемами.

2. Определение «лишнего» пассажира.

Некоторые правоведы, например Ю. А. Тарасенко²¹, предлагают за основу взять цель перевозки, что, на наш взгляд, является излишне казуистичным и абсолютно неприемлемым. Установить цель перелета достоверно довольно сложно. Определять, например, приоритет командировки перед свадьбой неразумно. Аналогично и с другими ситуациями. В то же время приоритет посадки на рейс лиц с ограниченными возможностями, пассажиров с малолетними детьми, лиц, нуждающихся в сопровождении, инвалидов, пассажиров стыковочных рейсов неоспорим. О своей льготной категории потенциальный пассажир должен уведомить перевозчика при приобретении или бронировании билета.

Законом можно предусмотреть несколько вариантов определения «лишних» пассажиров, указав при этом алгоритм их применения. Это, например, пассажиры, кто:

— добровольно согласен отказаться от полета или полететь другим рейсом, получив компенсацию. Европейская практика овербукинга показывает, что вероятность найти среди пассажиров тех, кто добровольно готов отложить рейс на некоторое время в обмен на компенсацию, весьма высока;

— при бронировании билета был уведомлен о попадании в зону риска овербукинга, т.е. те, кто приобретают билеты в последнюю очередь и без указания места (здесь может быть предусмотрена определенная скидка на стоимость билета; пассажир может приобрести билет по льготной цене, но с риском овербукинга, а может — по повышенному тарифу, со страховкой от этого);

— последними приходят на регистрацию рейса, опаздывают на рейс (кроме пассажиров льготной категории).

Не должно быть правомерным снятие с рейса пассажира, уже находящегося на борту воздушного судна. Исключение могут составить случаи добровольного согласия на это пассажира.

По нашему мнению, приоритетным после добровольно согласившихся на изменение договора пассажиров является вариант отказа в посадке на рейс пассажирам, которые приобрели билеты последними и без указания места. И еще раз подчеркиваем, что потенциальному пассажиру заранее должно быть известно, что существует вероятность отмены его полета в назначенный срок.

3. Размер компенсационных выплат.

Авиаперевозчики должны заранее оценить, на каких рейсах овербукинг будет экономически целесообразен. По нашему мнению, не имеет смысла использовать сверхлимитные продажи билетов на дальнемагистральных рейсах, так как велики затраты по пересадке пассажира на альтернативные рейсы. Овербукинг должен быть исключен на рейсах с минимальной частотой — менее 2–3 раз в неделю.

Возможно установить компенсационную выплату в размере, в 2,5 раза превышающем стоимость авиабилета, либо поставить ее в зависимость от дальности полета или от времени задержки прибытия в аэропорт назначения. Компенсация при согласии на перебронирование может быть ниже, чем при отказе от полета. На наш взгляд, при расторжении договора должна быть возвращена стоимость билета и выплачена компенсация, в 2,5 раза превышающая размер этой стоимости; при изменении условий дого-

²¹ См.: Тарасенко Ю. А. Указ. соч. С. 109–110.

вора (альтернативный рейс) стоимость билета остается неизменной, а выплата компенсации производится в таком же размере, как и в случае расторжения договора. При этом размер компенсации должен определяться по чистому тарифу, без учета установленных сборов. В любом случае должны быть учтены интересы обеих сторон договора.

Если овербукинг будет узаконен, то защищены будут обе стороны договора. Перевозчик сможет правомерно отказать пассажиру в

посадке на рейс при овербукинге в случае явки всех пассажиров. Пассажир будет защищен выплатой достойной компенсации. Пассажиры смогут заблаговременно оценивать возможные сложности.

Внести необходимые изменения в правовые акты, в частности в гл. 1 ВЗК РФ и Общие правила воздушных перевозок пассажиров, можно на основе практики иностранных перевозчиков, но непременно принимая во внимание специфику нашего государства.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4 : Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М. : Статут, 2003. — 485 с.
2. Калмыков Ю. Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве // Наука. — 1966. — № 5. — С. 116–119.
3. Субочев В. В. Законные интересы / под ред. А. В. Малько. — М. : Норма, 2008. — 496 с.
4. Тарасенко Ю. А. Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1 (37). — С. 107–110.
5. Трубецкой Е. Н. Энциклопедия права. — СПб. : Юрид. ин-т, 1998. — 183 с.

Материал поступил в редакцию 17 мая 2023 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Braginskiy M. I., Vitryanskiy V. V. Dogovornoe pravo. Kn. 4: Dogovory o perevozke, buksirovke, transportnoy ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta. — M.: Statut, 2003. — 485 s.
2. Kalmykov Yu. Kh. K ponyatiyu obyazatelstva po okazaniyu uslug v grazhdanskom prave // Nauka. — 1966. — № 5. — S. 116–119.
3. Subochev V. V. Zakonnye interesy / pod red. A. V. Malko. — M.: Norma, 2008. — 496 s.
4. Tarasenko Yu. A. Overbukiing na transporte: problema opredeleniya «lishnego» passazhira // Transportnoe pravo i bezopasnost. — 2021. — № 1 (37). — S. 107–110.
5. Trubetskoy E. N. Entsiklopediya prava. — SPb.: Yurid. in-t, 1998. — 183 s.