

**Некоммерческая организация
«РОССИЙСКАЯ АССОЦИАЦИЯ
ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНОГО
ТРАНСПОРТА»
(АЭВТ)**

Ленинградский проспект, дом 39, стр. 14
Москва, 125167, Тел./ факс: (495) 945-94-92.
e-mail: aevt@aevt.ru; raevt@yandex.ru

«9» апреля 2020 г. № ВТ17/202а/106

Первому заместителю
Председателя Правительства
Российской Федерации

А.Р. Белоусову

Уважаемый Андрей Рэмович!

Российская ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (далее - АЭВТ) обращается к Вам по вопросу необходимости оперативного принятия дополнительной меры, которая позволит в значительной степени снизить негативное воздействие на финансово-экономическую устойчивость не только отечественных авиакомпаний, но и на финансовую устойчивость турагентств и туроператоров в условиях объективно принимаемых Правительством Российской Федерации ограничительных мер по противодействию распространению нового коронавируса COVID-19 и из-за общего снижения деловой активности во многих отраслях экономики страны.

В этих условиях наиболее насущной потребностью авиакомпаний является сохранение их оставшейся ликвидности для выплаты заработной платы и покрытия постоянных расходов. Для многих участников отрасли практически невозможно найти в короткие сроки достаточные финансовые средства, чтобы сохранить прежнюю экономическую модель и избежать банкротства. Большинство авиакомпаний сейчас тратят больше наличных денег на возвраты своим пассажирам и грузоотправителям, чем они получают за бронирования своих услуг воздушной перевозки.

Предложение АЭВТ заключается в том, чтобы на законодательном уровне изменить требования к возврату денежных средств за отмененные авиаперевозки в силу возникновения обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) и позволить авиакомпаниям вместо возврата пассажиру и/или грузоотправителю денежных средств за перевозочный документ сохранять неиспользованные перевозочные документы в качестве «ваучеров» или выдавать «ваучеры» или иной, установленный законодательством, документ. Это позволит авиакомпаниям, сохранять у себя денежные средства пассажира и/или грузоотправителя за неиспользованный перевозочный документ, предоставив возможность воспользоваться им после стабилизации ситуации.

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) уже дала авиакомпаниям - членам разъяснения о признании «ваучеров» вместо возврата денег законной формой в отношениях потребителей услуг воздушного транспорта и авиакомпаний и призывает регуляторов всех стран разрешить законный оборот «деPOSITных ваучеров» авиакомпаний во избежание краха отрасли.

АЭВТ предлагает внести соответствующие изменения в воздушное законодательство Российской Федерации (прилагаются).

Вместе с тем, в целях оперативного принятия мер поддержки авиакомпаний, считаем допустимым в настоящий момент ограничиться внесением изменений в Федеральный закон от 01 апреля 2020 года № 98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» и внесением изменений в Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденные Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82.

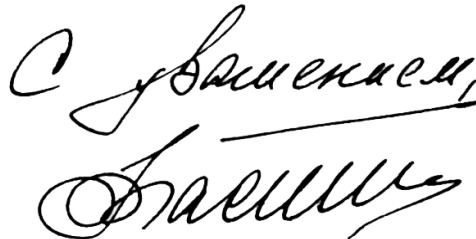
Также считаем, что предлагаемый механизм может быть целесообразным для применения на других видах транспорта.

Прошу рассмотреть и поддержать.

Приложение:

- 1) пояснительная записка на 3 л.
- 2) предложения АЭВТ на 6 л.

Президент АЭВТ



В.Н. Тасун

Пояснительная записка

В текущих условиях ситуация с обеспечением устойчивой работы отечественных авиакомпаний развивается по самому негативному сценарию. Об этом красноречиво свидетельствуют оперативные данные по пассажирским авиаперевозкам в первые дни летнего периода навигации 2020 года. Так, например, в аэропортах Российской Федерации отмечается кратное снижение количества обслуженных пассажиров за сутки. В аэропортах московского авиационного узла (МАУ) снижение пассажиропотока в первую неделю апреля текущего года составляет 93%. В других крупных аэропортах России ситуация аналогичная: в Санкт-Петербурге снижение на 86%, в Симферополе на 79%, в Сочи на 97%, в Ростове-на-Дону на 83%, в Самаре на 88%, в Екатеринбурге на 89%, в Новосибирске на 70%, в Хабаровске на 62%. Занятость пассажирских кресел на выполняемых рейсах составляет не более 77%. Международные рейсы практически остановлены, за исключением единичных рейсов по возвращению российских граждан из-за границы. Занятость пассажирских кресел на выполняемых внутренних рейсах составляет около 35%. Из-за резкого снижения спроса на авиаперевозки авиакомпании вынуждены резко сокращать количество выполняемых рейсов.

Действие объективных факторов в совокупности со значительным снижением деловой активности во многих отраслях отечественной экономики позволяет сделать негативный прогноз о том, что во 2-м квартале текущего года спрос на услуги воздушного транспорта будет снижаться высокими темпами, в следствие чего объем авиаперевозок может сократиться на 80-90% в сравнении со 2-м кварталом 2019 года. Справочно, за 2-й квартал 2019 г. отечественными авиакомпаниями было перевезено 32,9 млн. чел. (14,5 млн. чел. на международных рейсах и 18,4 млн. чел. на внутренних). Фактически сейчас можно уверенно предполагать, что уже в ближайшее время будут осуществляться только незначительное количество рейсов из крупных региональных центров в Москву и Санкт-Петербург, а также рейсы, выполняемые по программам субсидирования региональных воздушных перевозок.

Действие негативных факторов на деятельность воздушного транспорта продлится до конца 2020 года, а последствия текущего кризиса будут ощутимы еще, как минимум, на протяжении 2021 года.

Первоочередную угрозу для финансово-экономической устойчивости авиакомпаний несет невозможность для них оперативно и соразмерно

снижению доходов сократить постоянные расходы, которые авиакомпании несут вне зависимости от фактического выполнения полетов (аренда и лизинг воздушных судов (ВС), техническое обслуживание ВС, затраты на оплату труда и обязательные отчисления на социальные нужды, обязательное страхование). Справочно, во 2-м квартале 2019 г. расходы авиакомпаний по перечисленным статьям составили 176,9 млрд. рублей. Осуществляемый вывод значительной части парка ВС из эксплуатации не снимает с авиакомпаний обязательств по осуществлению лизинговых платежей и выполнению обязательных форм технического обслуживания ВС, а возможная отсрочка лизинговых платежей ведет лишь к увеличению долговых обязательств авиакомпаний и не приводит к общему снижению финансовой нагрузки. Досрочное прекращение договоров аренды/лизинга ВС по инициативе авиакомпаний повлечет за собой выплату значительных штрафов. Таким образом, в ближайшие месяцы (а возможно и до конца года) убытки авиакомпаний будут расти в размере, сопоставимом с размером постоянных расходов.

В условиях многократного снижения доходов и необходимости возвращения пассажирам уплаченной за воздушную перевозку провозной платы в случаях вынужденной отмены рейсов в силу возникновения обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) значительно снижаются показатели финансово-экономической устойчивости отечественных авиакомпаний. Отношение количества сданных (возвращённых) билетов за период с начала отчетного года к количеству сданных (возвращенных) билетов соответствующего периода предыдущего года по оперативным данным возросло в 5 раз.

АЭВТ предлагает:

1) Внести в Воздушный кодекс Российской Федерации норму, устанавливающую порядок и условия возврата денежных средств за отмененные авиаперевозки при возникновении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) и позволяющую авиакомпаниям вместо возврата пассажиру денежных средств за неиспользованный перевозочный сохранять этот перевозочный документ или выдавать установленный законодательством, документ, который позволит авиакомпаниям сохранять у себя средства пассажира за неиспользованный билет, предоставив пассажиру возможность воспользоваться им после стабилизации ситуации.

2) Внести соответствующие изменения в Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей,

грузополучателей", утвержденные Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82.

3) Учитывая длительный период рассмотрения и утверждения предлагаемых изменений в Воздушный кодекс, , в целях оперативного принятия мер поддержки авиакомпаний, считаем целесообразным в настоящий момент ограничиться предлагаемыми АЭВТ внесением изменения в Федеральный закон от 01 апреля 2020 года № 98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» и внесением изменений в Федеральные авиационные правила "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденные Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82.

Изменения в Воздушный кодекс предлагаем рассмотреть в установленном законодательством порядке для более полного урегулирования правовых взаимоотношений между авиаперевозчиками и потребителями услуг воздушного транспорта при возникновении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) в будущем.

Предложения АЭВТ по внесению изменений в воздушное законодательство Российской Федерации в отношении изменения договора воздушной перевозки при возникновении обстоятельств непреодолимой силы

1. Предложения по изменению Воздушного кодекса РФ:

Статья 64. Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов

Добавить пунктом 7:

7. В случае невозможности оказания услуг при возникновении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора), не зависящих от перевозчика и предусмотренных статьей 108.1 настоящего Кодекса, плата, полученная перевозчиком за воздушную перевозку пассажира, груза, почты и багажа, может быть оставлена у перевозчика в порядке, предусмотренном абзацем 7 пункта 1 статьи 103 настоящего Кодекса.

Статья 103. Договор воздушной перевозки пассажира. Договор воздушной перевозки груза. Договор воздушной перевозки почты

Дополнить пункт 1 абзацем 7:

В случае невозможности оказания услуг при возникновении обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) и не зависящих от перевозчика, договор воздушной перевозки пассажира, груза, почты и багажа допускает оставление денежных средств у перевозчика до изменения или расторжения договора перевозки пассажира, груза, почты и багажа в порядке, предусмотренном статьей 108.1. настоящего Кодекса.

Дополнить Воздушный кодекс РФ статьей в следующей редакции:

Статья 108.1. Изменение договора воздушной перевозки пассажира, груза, почты и багажа в случае возникновения обстоятельств непреодолимой силы.

1. Обстоятельства непреодолимой силы (форс-мажор) - чрезвычайные, непредвиденные и непредотвратимые обстоятельства, возникшие в течение реализации договорных (контрактных) обязательств, которые нельзя было разумно ожидать при заключении договора (контракта), либо избежать или преодолеть, а также находящиеся вне контроля сторон такого договора (контракта).

В частности, к таким обстоятельствам относятся: стихийные бедствия (землетрясение, наводнение, ураган), пожар, массовые заболевания (эпидемии), распространение заболевания, представляющего опасность для окружающих, забастовки, военные действия, террористические акты, диверсии, ограничения перевозок, запретительные меры государств, запрет торговых операций, в том числе с отдельными странами, вследствие принятия международных санкций и другие, не зависящие от воли сторон договора (контракта) обстоятельства.

К обстоятельствам непреодолимой силы (форс-мажору) не могут быть отнесены предпринимательские риски, такие как нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника, отсутствие на рынке нужных для исполнения обязательств товаров, отсутствие у должника необходимых денежных средств, а также финансово-экономический кризис.

2. В случае возникновения обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) перевозчик (агент перевозчика) вправе потребовать расторжения договора воздушной перевозки пассажира, груза, почты и багажа или его изменения, а в случае возникновения спора, договор воздушной перевозки пассажира, груза, почты и багажа изменяется или расторгается в судебном порядке.

Наличие указанных обстоятельств подтверждается актами уполномоченных органов исполнительной власти.

3. Перевозчик, в порядке, определенном федеральными авиационными правилами, по требованию пассажира или грузоотправителя сохраняет перевозочный документ или выдает документ, подтверждающий факт невозможности исполнения обязательств по договору воздушной

перевозки пассажира, груза, почты и багажа в связи с обстоятельствами, указанными в части 1 настоящей статьи.

4. При расторжении или изменении договора воздушной перевозки пассажира, груза, почты и багажа, в случае, указанном в пункте 1 настоящей статьи, возврат или перерасчет провозной платы производится в порядке, установленном федеральными авиационными правилами.

На сумму провозной платы, указанной в настоящем пункте, проценты за пользование денежными средствами не начисляются.

2. Предложения по внесению изменений в Федеральный закон от 01 апреля 2020 года №98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»

Внести в Федеральный закон от 01 апреля 2020 года №98-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» дополнительную статью следующего содержания:

«Статья 20.1

Установить, что в отношении договоров воздушной перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа, заключенных до принятия настоящего Федерального закона и предусматривающих дату вылета в течение 2020 года возврат провозной платы в случае расторжения (прекращения) договора воздушной перевозки по любым основаниям в тех случаях, когда пассажир и/или грузоотправитель таким правом на возврат провозной платы обладает в соответствии с положениями Воздушного кодекса Российской Федерации (с учетом условий тарифа и фактических обстоятельств), перевозчик имеет право взамен подлежащих возврату денежных средств, предоставить пассажиру право изменения даты вылета и рейса на более поздний срок по действующим у перевозчика тарифам в пределах стоимости подлежавшей возврату провозной платы. Порядок оформления и условия предоставления права пассажиру и/или

грузоотправителю на перенос даты вылета устанавливаются федеральными авиационными правилами».

3. Предложения по изменению Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей", утвержденных Приказом Минтранса России от 28.06.2007 № 82:

Пункт 48 изложить в следующей редакции:

«48. Для оформления оплаты платежей перевозчиком или уполномоченным агентом используется документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату сборов и услуг, а также денежных сумм за неиспользованный перевозочный документ (ордер разных сборов, электронный многоцелевой документ), документ, оформленный перевозчиком или его уполномоченным агентом и удостоверяющий оплату перевозки багажа сверх установленной перевозчиком нормы бесплатного провоза багажа, багажа с объявленной ценностью, иного багажа, подлежащего дополнительной оплате (квитанция для оплаты сверхнормативного багажа), документ, удостоверяющий оплату сборов и услуг (квитанция разных сборов)».

В пункт 51 включить абзацы в следующей редакции:

«В случае оформления перевозки на основании неиспользованного перевозочного документа билет оформляется на основании данных документа, указанного в абзаце первом настоящего пункта, и неиспользованного перевозочного документа, подтверждающего (гарантирующего) оплату.

В случае оформления денежных сумм за неиспользованный перевозочный документ ордер разных сборов или электронный многоцелевой документ оформляется на основании данных документа, указанного в абзаце первом настоящего пункта, и неиспользованного перевозочного документа, подтверждающего (гарантирующего) оплату.

В случае оформления перевозки или услуги на основании ордера разных сборов или электронного многоцелевого документа, оформленного на денежные суммы за неиспользованный перевозочный документ, перевозочный документ оформляется на основании данных документа, указанного в абзаце первом настоящего пункта, и данного ордера разных сборов или электронного многоцелевого документа, подтверждающего (гарантирующего) оплату».

Раздел XXII «Прекращение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза. Изменение договора воздушной перевозки пассажира, договора воздушной перевозки груза» дополнить пунктом в следующей редакции:

«В случае вынужденного или добровольного отказа от перевозки или услуги перевозчик может сохранить перевозочный документ для последующего изменения условий перевозки или услуги или выдать пассажиру и/или грузоотправителю перевозочный документ, оформленный на денежные суммы за неиспользованный перевозочный документ».

Пункт 231 дополнить абзацами следующего содержания:

В случаях возникновения обязанности перевозчика по возврату всей или части провозной платы пассажиру и/или грузоотправителю в связи с прекращением договора воздушной перевозки в период действия обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора) перевозчик по согласованию с пассажиром и/или грузоотправителем вправе учесть причитающиеся пассажиру и/или грузоотправителю денежные средства в счет предварительной оплаты за будущие услуги перевозчика.

Указанные денежные средства учитываются путем оформления электронного многоцелевого документа и могут быть использованы пассажиром и/или грузоотправителем для оплаты услуг перевозчика в течение трех лет с даты оформления электронного многоцелевого документа. По истечении указанного срока неиспользованные пассажиром и/или

грузоотправителем денежные средства признаются не востребованными и остаются у перевозчика.

В случае отказа пассажира и/или грузоотправителя от оформления электронного многоцелевого документа в период действия обстоятельств непреодолимой силы (форс-мажора), перевозчик вправе приостановить выплату причитающихся пассажиру и/или грузоотправителю денежных средств на срок до двенадцати месяцев после даты возникновения обязательства по полному или частичному возврату провозной платы.