**ИНФОРМАЦИЯ**

для размещения в СМИ на тему:

«Сколько «стоит» курение электронной сигареты на борту самолета?»

Суды взыскивают стоимость санобработки воздушного судна для ликвидации последствий курения с курильщиков, застигнутых с электронной системой доставки никотина (ЭСДН) во время полета. Размер взысканий – около 60 тысяч рублей ([решение Петрозаводского городского суда Республики Карелия от 26.08.2019 по делу № 2-5623/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/309820382), [решение Орджоникидзевского райсуда г. Екатеринбурга Свердловской области от 25.06.2019 по делу № 2-2215/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/309406824), [решение Ленинского районного суда г. Краснодара Краснодарского края от 18.06.2019 по делу № 2-5829/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/309035963), [решение Горномарийского районного суда Республики Марий Эл от 11.04.2019 по делу № 2-1-414/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/307988903)).

Анализом вышеуказанных судебных решений установлено, что авиакомпания традиционно доказывает следующее:

- командир воздушного судна по громкой связи напоминал пассажирам о запрете курения, в том числе «электронного», во все время полета. Запрет курения на борту прямо предусмотрен [п. 4 ч. 1 ст. 12](http://garant-01.op.ru/#/document/70321478/entry/12014) Закона об охране здоровья граждан от воздействия окружающего табачного дыма и последствий потребления табака;

- имел место сам факт курения (в туалетной комнате; все-таки открыто курить в салоне самолета пассажиры не решаются). Доказывается рапортом командира судна о нарушении правил поведения на борту общественного порядка, показаниями бортпроводников и сообщением об инциденте посредством адресно-отчетной системы авиационной связи – ACARS;

- электронная сигарета или ЭСДН являются табачным изделием. При этом авиакомпания отдельно ссылается на то, что исследований о воздействии дыма, выделяемого при использовании ЭСДН, на систему кондиционирования воздушного судна не проводились, заключение технических специалистов производителя воздушных судов о безопасности выделяемых веществ при использовании ЭСДН отсутствует. Вот поэтому – с целью обеспечения безопасности полетов – перевозчик и руководствуется требованиями упомянутого закона;

- авиакомпания обязана проводить – после «сеанса» курения – санитарную обработку туалетной комнаты воздушного судна и примыкающей к ней системы вентиляции. При этом перевозчик ссылается на инструкцию производителя самолета. А в ней сказано, что система кондиционирования судна не оснащена спецфильтрами для очищения воздуха от «табачных» загрязнений, поэтому качество воздуха в пассажирском салоне после сеанса курения существенно снижается и может привести к отказу системы кондиционирования воздушного судна. А в этом случае пассажиры лишаются возможности нормально дышать, что может привести к удушью. Также при циркуляции воздуха до 50% воздуха поступает обратно в салон, следовательно, табачный дым неизбежно распространится по всему салону, что может привести к обострению хронических заболеваний и неблагоприятным последствиям. Кроме того, производитель самолетов разработал отдельную специальную инструкцию «Действия летного экипажа при дыме, возгорании или появлении сопутствующего запаха в активной фазе полета». Ею установлено, что при любом дыме, возгорании или сопутствующим им запахам члены экипажа должны рассмотреть возможность ухода на запасной аэродром, а при условии выхода ситуации из-под контроля экипаж должен рассмотреть возможность немедленной посадки;

- сколько стоила уборка: летом сумма клининговых услуг составляла 60 000 рублей, весной – немного меньше.

В большинстве случаев этих доводов достаточно для вынесения решения о взыскании с курильщиков убытков авиакомпании (стоимости чистки туалета и салона от табачного дыма).

Однако обнаружился и противоположный судебный акт – в [решении](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/305479298) Советского районного суда г. Махачкалы от 26.10.2018 по делу № 2-5901/2018 ([устояло](http://garant-01.op.ru/#/document/307009357/entry/0) в апелляции) суд обратил внимание на два обстоятельства:

- спорная санитарная уборка самолета была сделана спустя 28 дней после сеанса курения. При этом по условиям договора между авиаперевозчиком и клинингом, спорные санитарные обработки являются плановыми, а значит, и произведены были не из-за того, что ответчик курил ЭСДН. Кроме того, авиакомпания не доказала необходимость чистки всего салона, а не только туалета;

- законодательством установлена административная ответственность за курение на борту воздушного судна. Однако сведений о привлечении курильщика к административной ответственности по факту указанного события в материалах дела нет.

Поэтому в иске к «электрокурильщику» было отказано.

С потребителями «традиционных» сигарет обходятся так же строго: взыскивают стоимость санобработки всего салона, по тем же тарифам (решения Новотроицкого городского суда [от 30.07.2019 по делу № 2-1104/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/310232704), Центрального районного суда г. Новокузнецка [от 15.05.2019 по делу № 2-121/2019](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/308392510)).

А иногда курение в воздухе обходится еще дороже – если командир судна после срабатывания детекторов дыма принимает решение о посадке на ближайшем запасном аэродроме. В таком случае с курильщика требуют возмещения расходов авиакомпании в связи с отклонением от маршрута и вынужденной посадкой самолета: дополнительный расход топлива, аэропортовые сборы и наземное обслуживание в запасном аэропорту, расходы на операционный лизинг воздушного судна, расходы от увеличения летного времени, дополнительные расходы на зарплату экипажа ([решением](http://garant-01.op.ru/services/arbitr/link/308571750) Сыктывкарского городского суда от 11.06.2019 по делу № 2-2604/2019 с пассажира взыскано почти полмиллиона рублей).

Старший помощник прокурора

Нижнегорского района Р.В. Гук