

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Юридический
институт
Гражданского права
кафедра

УТВЕРЖДАЮ
Зав. кафедрой
 Н. Ф. Качур
подпись инициалы, фамилия
« _____ » _____ 2020 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

40.03.01 – Юриспруденция

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

Научный руководитель

ст. преподаватель

Машарова Ю.Ц.

подпись, дата

должность, ученая степень

инициалы, фамилия

Выпускник

Карелин А.И.

подпись, дата

инициалы, фамилия

Консультант

доцент, к.ю.н.

Качур Н.Ф.

подпись, дата

должность, ученая степень

инициалы, фамилия

Красноярск 2020

Содержание

Введение	3
1 Общая характеристика договора фрахтования воздушного судна	6
1.1 Понятие и правовая природа договора фрахтования воздушного судна	6
1.2 Особенности правового регулирования договора фрахтования воздушного судна	20
2 Содержание договорного обязательства и исполнение договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера)	32
2.1 Существенные условия договора фрахтования воздушного судна	32
2.2 Права и обязанности сторон по договору фрахтования воздушного судна	48
2.3 Особенности исполнения договора фрахтования воздушного судна для отдельных категорий пассажиров	59
Заключение	67
Список использованных источников	71

Введение

В последнее время в связи с развитием экономических отношений, а также с развитием технического прогресса увеличилось число регулярных и нерегулярных воздушных рейсов. Ежедневно в мире совершаются сотни тысяч авиарейсов, увеличивается число пассажиров, которые пользуются услугами воздушного транспорта.

У перевозчиков в сфере воздушного транспорта широкое распространение получила такая правовая конструкция как договор фрахтования воздушного судна на время. По данному договору фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Однако, чаще всего по договору фрахтования осуществляется именно перевозка пассажиров, воздушные суда используются для чартерных авиаперевозок.

Воздушные чартерные перевозки стали в наше время весьма востребованными, следовательно, стали актуальными вопросы их правового регулирования. Анализ законодательства, действующего в сфере воздушных чартерных перевозок, материалов судебной практики и доктринальных источников необходим и целесообразен, в том числе с целью выработки полного и точного легального определения таких перевозок.

Вопросу о понятии воздушной чартерной перевозки, к сожалению, не уделяется должного внимания ни в законодательстве Российской Федерации, ни в доктрине. Действующее российское законодательство не содержит дефиниции воздушной чартерной перевозки, а те немногочисленные определения, которые предложены в науке, на наш взгляд, не раскрывают ее сути.

Для организации чартерных авиаперевозок используется такая договорная конструкция, как договор фрахтования воздушного судна. Данный договор

направлен на реализацию права на свободу передвижения, путем предоставления возможности передвигаться воздушным транспортном.

Отношения, возникающие в связи с деятельностью в области авиации на территории Российской Федерации, а также отношения, возникающие в связи с нахождением воздушных судов Российской Федерации за пределами территории Российской Федерации, если иное не предусмотрено законами страны пребывания или международным договором Российской Федерации, и отношения, возникающие в связи с выполнением полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации, если иное не предусмотрено международным договором Российской Федерации регулируются Воздушным законодательством Российской Федерации, состоящим из Воздушного кодекса Российской Федерации, федеральных законов, указов Президента Российской Федерации, постановлений Правительства Российской Федерации, федеральных правил использования воздушного пространства, федеральных авиационных правил, а также принимаемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации.

Исследованием договора фрахтования воздушного судна занимались такие ученые как Брагинский М.И., Витрянский В.В., Старцева А.А., Остроумов Н.Н и другие.

Объектом исследования являются общественные отношения складывающиеся по поводу заключения и исполнения договора фрахтования воздушного судна, а также особенности перевозки отдельных категорий пассажиров по договору фрахтования воздушного судна.

Предметом исследования в данной работе являются источники законодательного регулирования данного договора, научные подходы к определению понятия договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), изучение судебной практики, а также выявление проблем правового регулирования и предложения об изменении законодательства, которые позволят улучшить правовое регулирование данного договора.

Целью данной работы является изучение договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера) и определение его особенностей.

Для достижения данной цели были поставлены следующие задачи:

1. изучить понятие договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера);
2. изучить правовую природу договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера);
3. проанализировать существенные условия договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера);
4. раскрыть особенности правового регулирования перевозки отдельных категорий граждан.

Данная работа состоит из введения, двух глав, которые разделены на параграфы, заключения. В первой главе рассматриваются научные подходы к определению понятия договора фрахтования, его правовой природы, а также рассматривается вопрос об особенностях правового регулирования договора фрахтования воздушного судна. Вторая глава посвящена вопросам о существенных условиях данного договора, правам и обязанностям сторон, а также особенностям его исполнения для отдельных категорий пассажиров.

1 Общая характеристика договора фрахтования воздушного судна

1.1 Понятие и правовая природа договора фрахтования воздушного судна

На воздушном транспорте наряду с обычным договором перевозки достаточно широко применяется договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). Общая возможность заключения таких договоров безотносительно к конкретным видам транспорта предусмотрена ст. 787 ГК РФ.

Как на нормативном уровне, так и в доктрине сложились различные подходы к определению понятия договор фрахтования воздушного судна.

Общее понятие договора фрахтования содержится в ст. 787 ГК РФ: «по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа»¹.

Легальное определение договора фрахтования воздушного судна содержится в ст. 104 ВК РФ по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты².

На основании данного в ст. 104 ВК РФ определения можно предположить, что предметом договора фрахтования является именно перемещение, доставка оговоренных объектов в пункт назначения. Фрахтователем оплачивается право на пользование всем воздушным судном или его частью для собственных нужд. При этом фрахтователь получает право не на постоянную эксплуатацию

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.2. [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ ред. от 18.03.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

² Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

зафрахтованного воздушного судно, а только на время одного или нескольких полетов, т. е. передача прав пользования не предусматривается. Например, фрахтователями могут быть организации, по роду деятельности не осуществляющие регулярные или нерегулярные перевозки (туристические компании, спортивные клубы) и заинтересованные только в предоставлении авиакомпанией услуги по перемещению объектов в пункты назначения³.

Содержание договора фрахтования характерно тем, что фрахтователь может зарезервировать все обусловленное договором воздушное судно или часть его вместимости для перевозки за плату в течение одного или нескольких рейсов, предусмотренных данным договором грузов, авиапассажиров и багажа, а фрахтовщик получить за предоставленное воздушное судно или часть его вместимости установленную договором сторон плату.

Договор воздушного чартера в системе договорных транспортных обязательств отличается пробелами в правовой регламентации и противоречиями в действующих нормах, в частности, это явствует из сопоставления ст. 787 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – ГК РФ)⁴, раскрывающей родовое положение договора фрахтования, и ст. 104 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ)⁵, содержащей определение договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер).

В п. 2 ст. 3 ГК РФ установлен общий принцип приоритета норм ГК РФ относительно других законов, содержащих нормы гражданского права: «нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать Гражданскому кодексу РФ». Поэтому в случаях выявления каких-либо расхождений ГК РФ и иных нормах по вопросам, регулируемым ГК РФ, эти законы приводятся в соответствие с положениями ГК РФ. Как видно из легальных дефиниций, закрепленных в ст. 787 ГК РФ и ст. 104 ВК РФ,

³ Горячева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>

⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.2. [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ ред. от 18.03.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

⁵ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

определение договора воздушного чартера, конкретизированное в указанной статье ВК РФ, не соответствует конструкции договора фрахтования (чартера), закрепленной в ст. 787 ГК РФ. Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов. Особенности предмета обязательства фрахтовщика определяют и специфику содержания договора (права и обязанности сторон). Вместе с тем формулировка предмета договора воздушного чартера, содержащаяся в ст. 104 ВК РФ, не вполне чётко отражает его (предмета) действительное содержание по сравнению с нормой ст. 787 ГК РФ⁶.

В теории также нет единого подхода к определению данного понятия. У разных источников и авторов разный по своей сути подход к определению воздушного чартера. Например, современный экономический словарь определяет чартерные перевозки как нерегулярные перевозки осуществляемые по договорам чартера.⁷ А.А Старцева под чартерной перевозкой понимает воздушную перевозку, осуществляемую во исполнение договора чартера⁸.

Проблема определения единого понятия договора фрахтования воздушного судна состоит в том, что не возможно определить правовую природу данного договора. Одни авторы считают, что данный вид договора относится к договорам арендного типа, а другие авторы относят данный договор к разновидностям договора перевозки, также имеются точки зрения, согласно которым данный договор является самостоятельной договорной конструкцией.

⁶Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации [Электронный ресурс] / Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

⁷Райзберг, Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М. Инфра-М, 2017. С. 480 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

⁸Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд.юрид.наук- Казань, 2009. -.25 с / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

Т. Е. Абова обращает внимание на то, что договор фрахтования в ГК РФ не представлен как договор перевозки, отмечая его «не вполне ясную сущность»⁹.

В. С. Ем подмечает, что ВК РФ не ограничивает договор фрахтования воздушного судна на время (аренда) от договора чартера (воздушная перевозка) и не устанавливает каких-либо особенностей договора аренды воздушного судна (ст. 104 ВК РФ), по существу сводя отношения по фрахтованию воздушного судна в зависимости от наличия либо отсутствия в договоре условия о предоставлении транспортного средства с экипажем к договору аренды транспортного средства с экипажем либо к договору перевозки¹⁰.

А. Г. Калпин исходит из арендной природы чартера, означает консенсуальный характер соответствующего договора применительно к воздушному транспорту¹¹.

З. А. Ахметьянова считает, что, в отличие от подряда и перевозки, правоотношения, складывающиеся в силу заключаемого договора аренды транспортного средства, носят не только обязательственный, но и вещный характер. Вещными такие правоотношения являются прежде всего применительно к арендатору в его отношениях со всеми третьими лицами. Кроме того, вещно-правовой характер имеют и взаимоотношения арендатора с собственником имущества. Наниматель по договору аренды (фрахтования на время) приобретает одновременно с передачей ему транспортного средства собственником правомочия владения и пользования этим имуществом¹².

На основе анализа вышеизложенных позиций можно вывести следующее определение договора фрахтования воздушного судна: «В соответствии с договором фрахтования воздушное судно передается во временное пользование

⁹Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза// Основные проблемы частного права. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

¹⁰ Ем В.С. Договор аренды транспортного средства: проблемы теории и практики применения. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

¹¹Калпин А.Г. Договор аренды транспортного средства // Гражданское право.- 2006. - № 2. – С.46 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

¹²Ахметьянова З.А. Правовой статус имущества юридических лиц :автореф.дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1998. С.17. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

и во временное распоряжение для осуществления перевозки грузов, пассажиров и багажа на определенный период времени».

В целом соглашение о чартере можно охарактеризовать как заключенное соглашение, поскольку стороны обычно заключают соглашение о будущей перевозке заблаговременно, и поэтому соглашение о воздушном чартере приобретает некоторые характеристики соглашения об организации перевозки грузов (ст. 798 ГК РФ). Воздушный чартер – возмездный договор.

Воздушный чартер следует отличать от аренды воздушного судна, в том числе с экипажем. По договору аренды воздушное судно принадлежит и используется арендатором, который чаще всего становится его оператором. В соответствии с договором фрахтования воздушного судна оператор выступает в роли фрахтователя. Фрахтователь нередко не является ни пассажиром, ни грузоотправителем, ни грузополучателем.

В авиационной терминологии различают рейсы регулярные и чартерные (заказные), где под регулярным рейсом понимается рейс в соответствии с установленным расписанием, а под чартерным – рейс в соответствии с договором фрахтования. Однако несправедливо полагать, что чартер имеет место быть только при выполнении чартерного рейса. При регулярных рейсах также возможен чартер, если фрахтуется, скажем, вся или часть вместимости грузовых емкостей воздушного судна, в то время как в пассажирском салоне размещаются пассажиры, заключившие договор перевозки с перевозчиком, который одновременно является фрахтовщиком по договору чартера. В этом также состоит существенное отличие договора воздушного чартера от договора аренды транспортного средства.

Таким образом, соотношение договора воздушного чартера с договором аренды транспортного средства в принципе противоречит сути отношений, регулируемых соответствующими нормами гражданского права.

Тем не менее, некоторая схожесть между договорными конструкциями договора аренды транспортного средства с экипажем и договора чартера позволяет, ввиду скудности правового регулирования последнего, обращаться к

аналогии закона (ст. 6 ГК РФ)¹³, применяя к отношениям, возникающим между фрахтовщиком и фрахтователем, положения ГК РФ об аренде транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (аренда транспортных средств с экипажем) (ст. 632–641 § 3 гл. 34 ГК РФ) и общие нормы о договоре аренды. Этими же нормами регулируется и договор, по которому авиатранспортное предприятие предоставляет арендатору воздушное судно и услуги экипажа не на один или несколько рейсов, а на время.

Воздушные суда могут арендоваться и без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. В России такая аренда на всех видах транспорта регулируется второй частью § 3 главы 34 ГК РФ.

Однако, принимая во внимание существо отношений, обусловленных предметом договора воздушного чартера, применение по аналогии положений ГК РФ об аренде транспортного средства здесь явно недостаточно.

Обязанность фрахтовщика предоставить фрахтователю всю или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов предопределяет необходимость согласования в договоре таких существенных условий, как, во-первых, тип воздушного судна, и, во-вторых, идентификация соответствующего объёма вместимости транспортного средства, например, количество пассажирских мест в салоне самолета. При этом следует различать, что для идентификации предмета договора воздушного чартера достаточно указать лишь тип воздушного судна (который, в частности, обуславливает параметры его грузовых емкостей, количество пассажирских кресел, уровень комфортности салона, компоновка пассажирских мест по классам обслуживания пассажиров и т. п.), в то время как существенным условием для договора аренды транспортного средства (с экипажем или без такового) всегда будет выступать индивидуально-определенное транспортное средство. Обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю всю или часть

¹³ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

вместимости одного или нескольких воздушных судов корреспондирует право фрахователя требовать соблюдения установленного договором срока предоставления такой вместимости. Однако ВК РФ не устанавливает ответственности фраховщика за несоблюдение соответствующего условия договора. По мнению автора, отсутствие в ВК РФ норм об ответственности фраховщика за нарушение срока предоставления вместимости не препятствует согласованию сторонами договора воздушного чартера имущественной ответственности в форме договорной неустойки, кроме того, фрахователь не лишён права требовать возмещения убытков, причинённых ненадлежащим исполнением обязательства (ст. 393 ГК РФ) по правилам ст. 15 ГК РФ¹⁴.

А. А. Старцева, в свою очередь, полагает, что предметом договора воздушного чартера выступает выполнение чартерной перевозки указанных в договоре чартера или в иных документах, оформляемых в связи с договором чартера, лиц, багажа или груза с предоставлением всей или части вместимости воздушного судна. Правовая природа договора фрагования воздушного судна, что служит основным доводом в обоснование вывода о признании договора чартера разновидностью договора перевозки, наравне с договором перевозки груза и договором перевозки пассажиров и багажа¹⁵.

Ряд ученых относит договор воздушного чартера к договору перевозки. В. В. Витрянский отмечает следующее: «Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в гл. 40 ГК РФ, мы приходим к выводу, что само понятие «договор перевозки» носит абстрактный характер и проявляет себя в целом ряде договоров, призванных регулировать различные отношения, связанные с перевозками грузов, пассажиров и багажа. Таким образом, речь должна идти о системе договоров, опосредующих перевозки грузов, пассажиров и багажа, в которую, наряду с договором перевозки конкретного груза, входят и другие договоры: договор перевозки пассажира; договор фрагования

¹⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

¹⁵ Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. - 26 с

(чартер)»¹⁶. Выделяя чартер в качестве самостоятельного вида договора перевозки, В. В. Витрянский обращает внимание на такое отличие указанной договорной конструкции от договора перевозки пассажиров, как субъектный состав: договор чартера заключается не с отдельными пассажирами, а с организацией, выступающей в роли фрахтователя¹⁷.

В этой связи справедливо замечание А. А. Старцевой о том, что «несмотря на то, что законодатель решил распространить на воздушные перевозки режим общегражданского законодательства России, ГК РФ не совсем был готов к такому шагу. Такой подход может быть оправдан только в том случае, когда при исключении гражданско-правовых норм из специального нормативного правового акта в универсальном имеются нормы, позволяющие заполнить образовавшийся пробел, чего нельзя сказать о договоре чартера»¹⁸. Действительно, обращаясь к нормам ВК РФ, можно убедиться в том, что регулирование договора воздушного чартера «замыкается» на ст. 104. При этом неясной представляется формулировка, согласно которой осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется ВК РФ, притом что каких-либо норм, регламентирующих порядок заключения, исполнения и прекращения договора, а также прав и обязанностей сторон воздушный кодекс не содержит. Иные нормы, в частности, содержащиеся в ст. 103 (договор воздушной перевозки пассажира, груза, почты), ст. 105 (перевозочные документы), ст. 106 (услуги и льготы, предоставляемые пассажирам воздушных судов), ст. 107, 108 (прекращение договора воздушной перевозки по инициативе соответственно перевозчика и пассажира), а также в главе 17 (ответственность перевозчика, эксплуатанта и грузоотправителя), охватывают собой лишь отношения между перевозчиком и пассажиром – сторонами договора воздушной перевозки.

¹⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.- 4-е изд., стереотип.- М.: - С. 8-9.

¹⁷ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.- 4-е изд., стереотип.- М.: - С. 307.

¹⁸ Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. – С.78.

Воздушная перевозка грузов, пассажиров и багажа по общему правилу признается перевозкой транспортом общего пользования. В силу п. 2 ст. 789 ГК РФ договор перевозки транспортом общего пользования признается публичным договором (ст. 426).

Между тем договор воздушного чартера данному критерию не соответствует, о чём свидетельствует и судебная практика. В частности, в постановлении Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 сентября 2010 г. по делу № А15- 2469/2009 отмечается, что договор фрахтования воздушного судна не относится к договорам перевозки транспортом общего пользования и не является публичным для перевозчика¹⁹. Из системного толкования норм п. 2 ст. 790 ГК РФ, а также п. 5 ст. 64 ВК РФ следует, что провозная плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками на основании тарифов. При этом плата за воздушные перевозки, осуществляемые на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), устанавливается на договорной основе (п. 6 ст. 64 ВК РФ). Таким образом, законодатель не распространяет установленный для договора воздушной перевозки порядок определения провозной платы на договор воздушного чартера.

А. Ю. Пиджаков, ссылаясь на положение, сформированное Президиумом Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении от 11 августа 1998 г. № 1984/98²⁰, согласно которому условие о цене в договоре фрахтования не является существенным условием, усматривает в этом квалифицирующий признак, отличающий договор воздушного чартера от договора воздушной перевозки, имея в виду, что цена по договору перевозки является существенным условием в силу ст. 790 ГК РФ²¹.

¹⁹ Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 сентября 2010 г. по делу № А15-2469/2009.

²⁰ Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 11 августа 1998 г. №1984/ 98

²¹ Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

Вышеизложенные различия в правовом регулировании договора воздушной перевозки (которому посвящено большинство соответствующих норм ВК РФ) и договора воздушного чартера наглядно иллюстрируют недостаточность правовой регламентации последнего и не позволяют считать его разновидностью договора воздушной перевозки.

Не выручают в сложившейся ситуации и правила, содержащиеся в Приказе Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”»²² (далее по тексту – Федеральные авиационные правила). В соответствии с п. 2, 6 указанных правил, их действие направлено в том числе на перевозки, выполняемых на основании договора воздушного чартера (выполнение чартерных рейсов), однако перевозчик выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза чартерными рейсами в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушного чартера).

В отсутствие определенности, как и в какой, части применять данные правила к отношениям, вытекающим из договора воздушного чартера, учитывая его специфику, стороны договора воздушного чартера вынуждены восполнять пробелы в нормативном регулировании посредством подробного закрепления условий заключаемых между фрахтовщиком и фрахтователем договоров, либо соответствующие условия могут содержаться в правилах авиакомпании, выступающей в качестве фрахтовщика-перевозчика. В последнем случае условия договора воздушного чартера максимально ориентированы на соблюдение интересов фрахтовщика-авиакомпания, как правило, являющегося более сильной стороной и навязывающего свои условия более слабой стороне.

²² Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007г № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»». [Электронный ресурс] : // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

Невозможно не согласиться с мнением А. А. Старцевой, считающей разумным разработку и использование типовых правил воздушного чартера на основании обобщения опыта договорного регулирования между фрахтовщиками и фрахтователями и судебной практики в целях достижения определенности в правовой регламентации отношений сторон договора воздушного чартера, а также установления баланса интересов сторон договора²³.

Указанная позиция, очевидно, продиктована невозможностью применять к отношениям по договору воздушного чартера установленных воздушным законодательством норм о договоре воздушной перевозки в требуемом для исчерпывающей правового регулирования объеме, что ставит участников соответствующих договорных отношений перед необходимостью прибегать к диспозитивному методу правового регулирования.

Недостаток в ВК РФ норм, регламентирующих обязательственные отношения сторон договора воздушного чартера, обусловило необходимость определить его место в системе транспортных договоров и, соответственно, решить вопрос о том, какие нормы регулируют данные отношения.

Законодатель, поместив ст. 787 ГК РФ («договор фрахтования») в гл. 40 ГК РФ («Перевозка»), наряду с нормами ст. 784–786 ГК РФ (общие положения о перевозке, перевозка грузов, перевозка пассажиров), тем не менее, придал договору фрахтования самостоятельный характер. Подобный подход к квалификации договора воздушного чартера имеет место в судебной практике. Так, по одному из дел суд указал, что выделение договора фрахтования в отдельный вид договора обусловлено его спецификой, которая заключается в том, что его предметом является не перевозка как таковая, а предоставление фрахтователю вместимости (ее части) транспортного средства для перевозки на один или несколько рейсов. Указанный признак является основным квалифицирующим признаком договора фрахтования (чартера), позволяющим

²³Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. – С.88

выделить его в отдельный, самостоятельный вид гражданско-правовых договоров. Отсюда вытекают все различия между договором перевозки и договором фрахтования, в том числе: плата за перевозку с пассажиров может не взиматься; фрахователь может не являться пассажиром; пассажиры могут не вступать в отношения с перевозчиком (фрахтовщиком). В отличие от договора перевозки существенным для сторон договора фрахтования являются тип и вместимость воздушного судна²⁴.

В этой связи представляется обоснованной позиция А. Ю. Пиджакова, О. И. Аксаментова, которые придерживаются точки зрения на самостоятельный характер договорной конструкции воздушного чартера²⁵.

Резюмируя изложенное, следует прийти к выводу, что договор воздушного чартера является самостоятельным видом гражданско-правового договора, поскольку, во-первых, характеризуется особым предметом (предоставление всей или части вместимости воздушного судна), во-вторых, общая норма о фрахтовании помещена в отдельную статью ГК РФ (ст. 787) (специально регулируется в ст. 104 ГК РФ применительно к фрахтованию воздушного судна) наряду с нормами о перевозке, в-третьих, имея внешнее сходство с договором воздушной перевозки, исключает применение к возникающим на его основании отношениям норм, регулирующих перевозку в том же объеме, что и к договору воздушной перевозки. Не является воздушный чартер и договором арендного типа.

Договор фрахтования по предметной направленности и сфера действия относится к правоотношениям по оказанию услуг, так как его заключение регламентируется гл. 40 ГК РФ «Перевозка». Вместе с тем при заключении договора фрахтования возникают правоотношения по передаче имущества во временное владение и пользование, регулируемые гл. 34 ГК РФ «Аренда».

На основании определения фрахтования воздушного судна изложенного в ст. 104 ВК РФ²⁶, можно допустить, что предметом договора фрахтования

²⁴ Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 11 февраля 2009 г. по делу № А70-6027/2017

²⁵ Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

является именно перемещение, доставка оговоренных объектов в пункт назначения. Фрахтователем оплачивается право на пользование всем воздушным судном или его частью для собственных нужд. При этом фрахтователь получает право на не постоянную эксплуатацию зафрахтованного воздушного судна, а только на время одного или нескольких рейсов, т. е. передача прав пользования не предусматривается. К примеру, фрахтователями могут быть организации, по роду деятельности не осуществляющие регулярные или нерегулярные перевозки (туристические компании, спортивные клубы) и заинтересованные только в предоставлении авиакомпанией услуги по перемещению объектов в пункты назначения²⁷.

По договору аренды (имущественного найма) арендодатель (займодаделец) обязуется предоставить арендатору (нанимателю) имущество за плату во временное владение и пользование или во временное пользование (ст. 606 ГК РФ). Соответственно при заключении договора аренды воздушного судна арендатор за плату получает во временное пользование воздушное судно и самостоятельно осуществляет его эксплуатацию с соблюдением авиационных правил – это так называемая аренда транспортного средства без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации (без экипажа) (ст. 642 ГК РФ). Данные правила регулируют исключительно правовые отношения, возникающие при заключении договора аренды, так как предметом рассматриваемого договора выступает предоставление транспортного средства во временное владение и пользование.

Нормы ГК РФ, которые регулируют правовые отношения субъектов, заключающих договор аренды транспортного средства с экипажем, предусматривают и условия об оказании арендодателем услуги по управлению и технической эксплуатации транспортного средства. Дифференциация обязательств в указанном договоре по определению исключает смешение

²⁶ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

²⁷ Горяева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

признаков договора аренды с каким-либо другим договором, так как данные условия аренды четко урегулированы отдельной статьей ГК РФ. Однако ст. 787 ГК РФ о договоре фрахтования, в отличие от норм об аренде транспортного средства, не предусмотрено предоставление фрахтовщиком услуги по управлению транспортным средством и технической эксплуатации. Правоотношения, возникающие по договору фрахтования, не предполагают передачи объекта.

Интересна проблема о функциональной направленности и целевой функции договоров. По замечанию А. Ю. Пиджакова, договор фрахтования воздушного судна имеет целевое предназначение, так как в отличие от договора аренды заключается «для воздушной перевозки». «Одно из важных отличий договора чартера от договора аренды транспортного средства состоит в том, что вместимость (часть вместимости) транспортного средства при чартере фрахтуется с целевым назначением – для перевозки грузов, пассажиров и багажа (в ВК РФ добавляется еще почта). А по договору аренды транспортного средства для сторон в принципе безразлично, с какой целью арендуется транспортное средство»²⁸. Таким образом, по договору фрахтования воздушного судна осуществляется перевозка, но воздушное судно не передается фрахтователю: ему предоставляется лишь его «вместимость». Позиция ст. 787 ГК РФ предполагает транспортировку лиц и предметов из одного места в другое. При заключении договора аренды арендатор с передачей ему воздушного судна арендодателем приобретает правомочия владения и пользования воздушным судном без оговоренных условий и целей. В частности, арендованное воздушное судно может использоваться арендатором с целевым назначением, т. е. для перевозки пассажиров или хранения груза. При заключении договора фрахтования фрахтователь не приобретает правомочий владения и пользования воздушным судном, а имеет право коммерческом

²⁸ Пиджаков А. Ю., Аксаментов О. И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. 2004. № 2. С. 19/ [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

использовании вместимости или части вместимости воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты.

Сущее отличие договора фрахтования воздушного судна от договора аренды транспортного средства можно обнаружить на примере регулярных рейсов (систематической серии рейсов по заранее установленному расписанию) и нерегулярных (чартерных) рейсов воздушного судна (договором фрахтования может быть предусмотрена транспортировка из пункта отправления в пункт прибытия при условии полной загрузки воздушного судна либо на регулярной основе в течение определенного сезона). Впрочем, чартер может воплощаться в действительность и на регулярных рейсах, например, хозяйствующему субъекту (авиакомпания), владеющему и пользующемуся воздушным судном по заключенному договору аренды и выполняться и на регулярных рейсах, можно заключить договор фрахтования с третьими лицами. Такая авиакомпания станет арендатором воздушного судна по договору аренды, перевозчиком по договору перевозки с пассажирами и фрахтовщиком по договору фрахтования, если обеспечит часть грузовой емкости воздушного судна фрахтователю. Разница между договором фрахтования и договором аренды по направленности и предмету регулирования очевидны. На наш взгляд, договор фрахтования является самостоятельным и не должен отождествляться с договором аренды. Эти договоры имеют схожие черты, но применяются в разных гражданско-правовых сделках²⁹

1.2 Особенности правового регулирования договора фрахтования воздушного судна

В настоящее время основным нормативным правовым актом, содержащим общие положения относительно обязательств по перевозке, является ГК РФ.

²⁹ Горяева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

В сущности, воздушное законодательство, отражающее специфику перевозки воздушным транспортом, согласно ст. 2 ВК РФ состоит из многих документов.

Первый отечественный кодекс в этой области - Воздушный кодекс СССР - был принят в 1932 г. За ним последовали Воздушные кодексы 1935, 1961, 1983 гг. Действующий ВК РФ был введен в действие 1 апреля 1997 г. Это кодифицированный нормативный правовой акт транспортного законодательства, устанавливающий правовые основы использования воздушного пространства России и деятельности в области авиации.

Воздушным перевозкам посвящена глава 15 ВК РФ, регулирующая отношения, возникающие в связи с заключением, изменением и прекращением договора перевозки пассажира, груза, почты, договора фрахтования воздушного судна, а также предоставлением услуг и льгот пассажирам воздушных судов (ст. 100-113). Вопросы ответственности сторон за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора урегулированы в главе 17 ВК РФ.

Становление разнообразных форм предпринимательской деятельности потребовало значительного расширения правовых средств, предназначенного для регулирования договорных обязательств³⁰. Новые правовые формы нашли закрепление, в частности, в различных нормативных актах, регулирующих отношения по перевозке пассажиров, багажа и грузов на различных видах транспорта. Эти конструкции пришли на смену прежним, характерным для плановой экономики, которые, хотя и были отражены в нормативных актах, оставались не востребованными на практике.

Изменение гражданского законодательства, развитие обязательственного права, придание принципу свободы договора основополагающего значения как в гражданском законодательстве, так и в имущественном (гражданском) обороте, закрепление на уровне нормативных актов принципа разнообразия форм собственности - все эти факторы существенно повлияли на

³⁰ Маковский А.А. Основы гражданского законодательства и предпринимательской деятельности. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

функционирование транспортной системы государства. Как отмечал Г.П. Савичев, на договорно-правовом этапе развития транспортного права изменилось соотношение закона и договора: императивное транспортное законодательство ушло на второй план, поскольку приоритет получило договорное право³¹.

Новые договорные конструкции правового регулирования отношений по перевозке продемонстрировали свою высокую эффективность, позволяя более четко формулировать условия договоров перевозки. Поэтому, они позволяют в полной мере учитывать не только интересы перевозчиков, пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, но и фактор времени в процессе перевозки, делают работу транспортных предприятий и их клиентов более экономичной и прибыльной.

Гражданское законодательство предоставляет субъектам договорных отношений свободу в выборе контрагента, определении условий договора, а также выработке структуры договорных связей (ст. 421 ГК РФ). Правовые возможности, вытекающие из принципа свободы договора, имеют принципиальное значение для участников отношений, связанных с перевозкой, так как от компетентности и профессионализма транспортных организаций зависят жизнь и здоровье пассажиров, сохранность багажа и грузов, скорость и оперативность доставки. Неудовлетворительное состояние транспортной системы на современном этапе, отсутствие у перевозчиков достаточных транспортных средств требуют обращения к гражданско-правовым средствам обеспечения и защиты прав и интересов участников транспортного процесса.

Необходимо принять, что законодательное закрепление положений о договоре перевозки в отечественном гражданском законодательстве всегда имело определенную специфику, не характерную для других гражданско-правовых институтов. Традиционно транспортное законодательство строилось по схеме, предполагающей наличие, наряду с ГК РФ, отдельных

³¹ Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку // Гражданское право России на переходе к рынку / Под ред. Е.А. Суханова, М., 1995. С.2011/ [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

кодифицированных транспортных актов (уставов и кодексов), которые позволяют учитывать особенности регулирования транспортных отношений на каждом из видов транспорта. Однако принцип «каждому виду транспорта - свой устав или кодекс» неоднократно подвергался критике на страницах юридической литературы. Так, по мнению Г.П.Савичева, требуется централизованное нормативное регулирование перевозочной деятельности³², а «сохранение пяти транспортных уставов и кодексов приведет к неизбежному повторению при регулировании однородных для любого вида транспорта вопросов³³.

Допускать необходимость создания специальных транспортных кодифицированных актов, нельзя не подчеркнуть особую роль ГК РФ в регулировании отношений по перевозке. В.В. Витрянский говорит о том, что кодифицированные гражданско-правовые акты традиционно включали лишь отдельные важные положения, определяющие систему правового регулирования перевозок грузов, пассажиров и багажа, а в остальном отсылали к транспортным уставам и кодексам³⁴. Сохранение такого подхода в ГК РФ оправданно по той причине, что в соответствии с ним все транспортные уставы и кодексы могли быть приняты на уровне федерального закона (п. 2 ст. 784 ГК РФ), что, по мысли разработчиков ГК РФ, должно было гарантировать как единообразие правового регулирования сходных отношений, складывающихся при перевозке грузов разными видами транспорта, так и разумность и справедливость правил, регламентирующих перевозку для всех участников соответствующих отношений³⁵.

Анализ внутренней структуры и содержания действующих уставов и кодексов позволяет сделать вывод об их комплексном характере и направленности на регулирование разнородных общественных отношений,

³² Савичев Г.П. Повышение правового регулирования транспортной деятельности / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

³³ Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку. С.33. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

³⁴ Витрянский В.В. Договор перевозки. М.,2001, С.227. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

³⁵ Витрянский В.В. Договор перевозки. С.227-228

возникающих в рамках транспортного процесса. Данные нормативные акты, имея комплексную природу, сочетают публично-правовые начала с частноправовыми (гражданско-правовыми) институтами. Транспортными уставами регулируются, прежде всего, общественные отношения, возникающие в связи с осуществлением государственного управления и контроля на соответствующем виде транспорта. Этим объясняется заметное преобладание норм публично-правового, административно-правового характера над нормами гражданско-правовыми. К примеру, в ВК РФ включены 18 глав, лишь две из которых (главы 15 и 17) содержат нормы гражданско-правового характера.

Соотношение публично-правовых и частноправовых начал в воздушном законодательстве видно на примере решения вопросов обеспечения безопасности в процессе воздушной перевозки. Авиационной безопасности посвящена глава 12 ВК РФ, соответствующие положения содержатся в правилах перевозок и нормативных актах правоохранительных органов. Очевидно, что формально-юридических положения об обеспечении безопасности полета не имеют гражданско-правового характера и непосредственного отношения к договорному регулированию воздушных перевозок, но исполнение договора перевозки ставится в зависимость от точного их соблюдения. Так, в случае отказа пассажира воздушного судна от прохождения предполетного досмотра договор воздушной перевозки считается расторгнутым (п. 3 ст. 85 ВК РФ). Перевозчик имеет право прекратить действие договора перевозки в случае нарушения пассажиром паспортных, таможенных, санитарных и иных требований, а также при наличии в багаже и в вещах, находящихся при пассажире, предметов и веществ, запрещенных к воздушной перевозке (ст. 107 ВК РФ). Введение в законодательство данных положений продиктовано спецификой функционирования воздушного транспорта, которая связана с необходимостью охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей воздушных судов, а также имущества перевозчиков³⁶.

³⁶ Важнин Л.В. Проблема правового регулирования воздушных перевозок в Российской Федерации / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

В настоящее время в России применяются два вида воздушных перевозок: регулярные и чартерные. При этом данные виды на законодательном уровне не разграничены. В действующем гражданском законодательстве РФ закрепляется единое понятие воздушной перевозки, что может свидетельствовать о сходстве режима правового регулирования регулярных и чартерных перевозок.

ГК РФ обозначает общие положения о перевозках. Специальным документом в этой сфере является ВК РФ, который дает понятие договора воздушной перевозки. Данный акт, помимо регулирования перевозок грузов и пассажиров внутри страны, закрепляет также вопросы, связанные с международными воздушными перевозками пассажиров, багажа, грузов и почты. Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов рейсами по расписанию движения воздушных судов и дополнительными рейсами (регулярные рейсы), а также рейсами по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру — чартерные рейсы). Условия договора перевозки пассажира и его багажа подробно урегулированы Общими условиями перевозок пассажиров и багажа Международной ассоциации авиаперевозчиков ИАТА³⁷ и российскими Правилами.

Понятие договора воздушной перевозки пассажира в действующем законодательстве РФ является единым для регулярных и чартерных перевозок. По данному договору перевозчик обязуется перевезти пассажира воздушного судна в пункт назначения с предоставлением ему места на воздушном судне, совершающем рейс, указанный в билете, а в случае воздушной перевозки пассажиром багажа также этот багаж доставить в пункт назначения и выдать пассажиру или лицу, уполномоченному на его получение, багаж (п. 1 ст. 103 ВК РФ)³⁸.

³⁷ Резолюция ИАТА № 1724

³⁸ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] : фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

В соответствии со ст. 787 ГК РФ³⁹ и ст. 104 ВК РФ⁴⁰ по договору фрахтования воздушного судна (чартер) фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю за плату для выполнения одного или нескольких рейсов одно или несколько воздушных судов либо часть воздушного судна для воздушной перевозки пассажиров, багажа грузов или почты. В абз. 2 п. 6 Правил установлено, что перевозчик выполняет перевозку пассажиров, багажа, груза чартерными рейсами в соответствии с договором фрахтования воздушного судна (воздушного чартера). Порядок заключения договора фрахтования, а также норма указанного договора устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

Из этого можно сделать вывод, что чартерные воздушные перевозки осуществляются на основании ст. 787 ГК РФ, 104 ВК РФ, а также Правил. Данные нормативные акты регулируют и постоянные перевозки.

Правовая природа чартера в юридической литературе формируется неоднозначно. Некоторые авторы рассматривают договор чартера и договор перевозки как идентичные дефиниции (или чартер как разновидность договора перевозки). Этот вывод формулируется Н.Н. Остроумовым применительно к морскому рейсовому чартеру⁴¹.

Важным доказательством того, что договор чартера по своей юридической природе не является договором перевозки, является тот факт, что ни Варшавская конвенция 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок⁴² ни Монреальская конвенция 1999 г. для унификации некоторых правил, касающихся

³⁹ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.2. [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ ред. от 18.03.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

⁴⁰ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

⁴¹ Остроумов Н.Н. Правовая природа воздушного чартера // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М., 2010. С. 202—213. / [Электронный ресурс]- Режим доступа: <https://cyberleninka.ru>

⁴² Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская Конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.) // Закон. 2000. № 6. С. 62-71.

международных воздушных перевозок⁴³ не регулируют отношений между фрахтовщиком и фрахтователем, хотя согласно ст. 1 обеих этих Конвенций они «применяются при любой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна».

Если международным правом не регулируется вопрос об ответственности фрахтователя и фрахтовщика, то соответственно отношения между данными субъектами будет регулироваться на основании общих норм Гражданского кодекса РФ об ответственности. В такой связи полагаю, что при заключении договора фрахтования сторонам необходимо самим четко прописывать для каждого ответственность и штрафные санкции за неисполнение взятых на себя договорных обязательств и конкретно сформулировать в договоре ответственность сторон.

Также международным правом не регулируется чартерные воздушные перевозки. Отдельно никак не выделяется нерегулярные воздушные перевозки и никак отдельно не рассматривается вопрос ответственности по данному виду воздушных перевозок. В связи с резким увеличением числа авиарейсов, в том числе рейсов, осуществляемых на нерегулярной основе необходимо не только изменять действующее российское законодательство путем включения в него отдельных норм, касающихся чартерных воздушных перевозок и ответственности по данному виду перевозки, а также необходимо на международном уровне выработать правила перевозки пассажиров на нерегулярных авиарейсах.

К отношениям, возникающим между фрахтовщиком и фрахтователем, применимы положения ГК РФ об аренде транспортного средства с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации (ст. 632—641 § 3 гл. 34 ГК РФ) и общие нормы о договоре аренды. Этими же нормами регулируется и договор, по которому авиатранспортное предприятие

⁴³ Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.) // Московский журнал международного права. 2001. № 1. С. 314—339

предоставляет арендатору воздушное судно и услуги экипажа не на один или несколько рейсов, а на время — определенный срок.

Воздушные суда могут арендоваться и без предоставления услуг по управлению и технической эксплуатации. В России такая аренда на всех видах транспорта регулируется второй частью § 3 гл. 34 ГК РФ.

В наибольшей степени содержанию, экономическому смыслу и действительному положению, сложившимся в области правового регулирования договора фрахтования, соответствует его квалификация в качестве договора арендного типа. Так как предметом воздушного чартера выступает выполнение чартерной перевозки, указанной в договоре чартера или в иных документах, оформляемых в связи с данным договором, лиц, багажа или груза с предоставлением всей или части вместимости воздушного судна

Организация авиационных чартерных перевозок имеет некоторые свои особенности. Основной отличительной чертой является нерегулярность выполнения перевозок данного вида. Они, как правило, осуществляются в разовом или групповом режиме на специально зафрахтованных самолетах.

На регулярных линиях обязательным является закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости на определенный рейс и дату с отражением его в системе авторизованного бронирования перевозчика. Что касается чартерных авиаперевозок, то они основываются на собственных экономических принципах, предлагают пассажирам или грузоотправителям отказаться от свободного выбора рейса и устанавливают более низкие тарифы за перевозку. При заключении договора чартерной перевозки с пассажиром не определяется точное время перевозки.

В соответствии с п. 2 ст. 105 ВК РФ — договор воздушной перевозки пассажира удостоверяется билетом. Еще одной отличительной особенностью чартерной авиаперевозки является порядок оформления перевозочных документов. При регулярных перевозках отношения между пассажиром и перевозчиком могут закрепляться как путем заключения договора в простой письменной форме, после чего удостоверяется выдаваемым пассажиру

авиабилетом, так и посредством выдачи только авиабилета, без оформления и подписания договора. При фрахтовании воздушного судна перевозчик и фрахтователь всегда заключают единый договор в простой письменной форме, который будет являться для данных отношений единственным документом, удостоверяющим отношения сторон, авиабилет в данном виде перевозок может не оформляться, за исключением нерегулярных перевозок пассажиров, при которых порядок оформления перевозочных документов аналогичен регулярным.

Способ определения цены при чартерных и регулярных авиаперевозках также различается. Поскольку договор воздушной перевозки является возмездным, стоимость перевозки является существенным его условием. При заключении договора перевозки регулярными рейсами перевозчиком с пассажиров и грузовладельцев взимается провозная плата, размер которой указывается в перевозочном документе. В некоторых случаях оплата перевозки и оформление билета могут производиться до бронирования, например, в случае оформления билета с открытой датой отправления, со статусом ожидания.

В целях защиты интересов перевозчиков, обеспечивающих регулярное воздушное сообщение, законодательство многих стран предусматривает возможность установления минимальных цен на нерегулярные (чартерные) перевозки, если они осуществляются на маршрутах, совпадающих с регулярной линией (например, п. 2 ст. 64 ВК РФ). За основу при исчислении цены услуг по перевозке пассажиров обычно берется себестоимость летного часа того типа воздушного судна, которое фрахтуется. Сюда включаются амортизационные отчисления, эксплуатационные расходы, главную статью которых составляют расходы на топливо, оплата содержания и работы экипажа, аэронавигационные и аэропортовые сборы и т.п. Перевозчики, специализирующиеся на чартерных (нерегулярных) рейсах, для обеспечения 100-процентной загрузки транспортных средств нередко снижают расходы, используя изношенную

авиатехнику, экономя на борт-питании и других услугах, предоставляемых пассажирам на регулярных перевозках.

Стандартные нормы чартеров сохраняют за фрахтовщиком право повышать согласованную стоимость чартерной перевозки, в связи с изменением цен на топливо в период между датой заключения договора и датой выполнения рейса. Если государственные органы устанавливают минимальные цены для чартерных перевозок, и эти цены превышают согласованные в чартере, фрахтователь обязан доплатить разницу⁴⁴.

Условия и порядок оплаты чартерной перевозки определяется договором фрахтования. Полная оплата стоимости чартерной перевозки, как правило, производится до начала выполнения рейса. При заключении договора обычно предусматривается уплата задатка, в размере, не менее 10 % его цены, который имеет обеспечительную функцию и не возвращается в случае расторжения договора по инициативе фрахтователя⁴⁵.

В выдаваемом пассажиру чартерного рейса авиабилете цена перевозки обычно не указывается и делается отсылка к договору чартерной перевозки. То же самое можно сказать о грузовой накладной, выдаваемой при приеме груза к чартерной перевозке.

Срок действия пассажирского билета на регулярный рейс составляет один год и может быть продлен в случае болезни пассажира или по причинам, зависящим от перевозчика.

Авиапассажир допускается к перевозке только при наличии у него действительного авиабилета, должным образом оформленного перевозчиком или его агентом на бумажном или электронном носителе. Если пассажир не имеет либо не предъявит билет, содержащий пассажирский купон и купон на его перевозку соответствующим рейсом, он к перевозке не допускается. Эти правила противоречат указаниям ст. 3 Варшавской и Монреальской конвенций

⁴⁴ Постановление Пленума Верховного Суда РФ и Пленума Высшего Арбитражного суда РФ от 1 июля 1996 г. № 6/8 «О некоторых вопросах, связанных с применением части первой Гражданского кодекса РФ» // СПС «КонсультантПлюс».

⁴⁵ Остроумов Н.Н. Условия договоров фрахтования и аренды // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана, О.Н. Садикова. М., 1981. С. 213—222.

о том, что «отсутствие, неправильность и утеря билета не влияют ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке».

При утрате билета пассажиром по его просьбе перевозчик обязан выдать взамен новый билет, если имеются доказательства того, что ему действительно был выдан билет для полета по соответствующему маршруту. Пассажир, в свою очередь, обязан предоставить перевозчику в письменном виде обязательство возместить (в пределах применяемого тарифа) убытки, которые у перевозчика могут возникнуть в случае, если утраченный билет будет кем-то использован. При выдаче дубликата билета с пассажира взимаются сборы, предусмотренные правилами перевозок авиакомпаний⁴⁶.

На основании п. 240 Правил воздушных перевозок возврат денежных сумм, уплаченных пассажиром за перевозку, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), производится тем лицом, которому пассажир оплатил стоимость такой перевозки. Возврат осуществляется в порядке, установленном законодательством РФ. Логично предположить, что положения Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа здесь неприменимы ввиду различных приемов ценообразования по договорам воздушной перевозки и воздушного чартера. Однако это не мешает лицам, уполномоченным на осуществление возврата денежных средств (например, туроператоры и турагенты), при отказе пассажира от полета чартерным рейсом руководствоваться положениями ст. 108 ВК РФ о прекращении по инициативе пассажира действия договора воздушной перевозки. Согласно данной норме пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. При отказе от полета позднее установленного срока пассажир имеет право на получение уплаченной за воздушную перевозку суммы с удержанием сбора, размер которого не может превышать 25 % данной суммы.

⁴⁶ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2006. № 10.

2 Содержание договорного обязательства и исполнение договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера)

2.1 Существенные условия договора фрахтования воздушного судна

Каждая договорная конструкция включает в себя определения и различные доктринальные подходы к определению сути отдельного договора. Однако, основным для каждой договорной конструкции являются существенные условия данного договора.

Под существенными условиями понимают условия, необходимые и убедительными для того, чтобы договор считался заключенным. Договор считается заключенным, если между сторонами, в требуемой в подлежащих случаях форме, достигнуто соглашение по всем существенным условиям договора.

Существенными являются условия о предмете договора, условия, которые названы в законе или иных нормативных актах как значимые или обязательными для договоров этого вида, а также все те условия, касательно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение (п.1 ст.432 ГК РФ)⁴⁷.

Так, например, существенными условиями договора перевозки груза являются:

1. Предмет договора;
2. Наименование и количество груза;
3. Срок перевозки;
4. Пункты отправления и назначения;
5. Размер провозной платы;
6. Наименование грузоотправителя и грузополучателя;

⁴⁷ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

7. Иные условия, признанные таковыми в соответствии с транспортными уставами и кодексами.

Существенными условиями для договора перевозки пассажира и его багажа являются:

1. Предмет договора;
2. Дата и время отправления, дата и время прибытия;
3. Пункты отправления и назначения;
4. Размер провозной платы;
5. Иные условия, признанные таковыми в соответствии с транспортными уставами и кодексами.⁴⁸

Существенными условиями договора фрахтования (чартера) являются:

1. Предмет договора;
2. Размер провозной платы;
3. Количество рейсов;
4. Иные условия, признанные таковыми в соответствии с вышеперечисленными транспортными уставами и кодексами. Ими могут быть наименование места погрузки груза, наименование места назначения или направления транспортного средства, род и вид груза, название и тип транспортного средства, класс судна, флаг судна, технические и эксплуатационные данные транспортного средства, район плавания, цель фрахтования, время, место передачи и возврата судна, срок действия чартера, маршрут транспортного средства и т.д.

Для договора фрахтования воздушного судна можно выделить следующие существенные условия, а именно:

1. Тип воздушного судна;
2. Максимальное количество перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты;
3. Размер платы за фрахтование;

⁴⁸Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

4. Цель договора фрахтование.⁴⁹

Под предметом договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), подразумевают те общественные отношения, по поводу которых заключается договор. Следует также иметь в виду, что договор, как юридический феномен, призван служить лишь внешним оформлением возникающих между сторонами отношений, но это не означает, что к заключению договора следует относиться как к простой формальности. Договоры, как правило, заключаются между дружественно настроенными друг к другу сторонами, однако в течение определенного времени отношения могут измениться. И те условия, по поводу которых при заключении договора, казалось, была полная ясность, со временем могут вызвать споры. Таким образом, договор должен максимально детально, четко и ясно отражать саму суть отношений (предмет договора), права, обязанности и ответственность сторон.

Говоря о предмете договора фрахтования транспортного средства, прежде всего, необходимо привести то определение, которое дано в Гражданском кодексе РФ.

Так, предмет договора фрахтования определен в ст.787 ГК РФ⁵⁰, согласно которой, по договору фрахтования (чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Как следует из текста закона, понятия «договор фрахтования» и «чартер» являются синонимами, поэтому далее в нашей статье мы будем употреблять эти понятия как равнозначные.

Для правильной дефиниции правового режима, подлежащего применению к отношению сторон, необходимо четко определить предмет договора. Более

⁴⁹ Беспалов Ю.Ф. Договорное право. С. 345 [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.

⁵⁰ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

того, чтобы договор считался заключенным, необходимо согласовать все его существенные условия, среди которых в первую очередь закон выделяет условие о предмете договора (п.1 ст.432 ГК РФ)⁵¹.

Как исходит из ст.787 ГК РФ, договор фрахтования (чартер) заключается в отношении вместимости транспортного средства (одного или нескольких). Соответственно, зафрахтована или оплачена (термин фрахт заимствован из морского права и означает плату за перевозку) должна быть вся вместимость транспортного средства или ее часть.

Кроме того, с правовое регулирование этого вида договора осуществляется также на основании ст.104 ВК РФ.

В Гражданском кодексе РФ установлен общий принцип главенства ГК РФ относительно других законов, содержащих нормы гражданского права: «нормы гражданского права, находящиеся в иных законах, должны соответствовать ГК РФ» – ч. 2 п.2 ст.3 ГК РФ. Следовательно, в случаях выявления каких-либо различий законов и ГК РФ по вопросам, регулируемым ГК РФ, эти законы приводятся в соответствие с положениями ГК РФ.

В случае же, когда договор заключается в отношении вместимости воздушного судна, то очевидно договор фрахтования или чартер. Впрочем и здесь допущена неточность – в ВК РФ речь идет о части воздушного судна (ст.104 ВК РФ)⁵². Надо полагать, что это всего лишь грамматическая ошибка авторов Воздушного кодекса, ведь вряд ли кому-либо понадобится фрахтовать, скажем, заднюю часть воздушного судна, или, что более нелепо — левую или правую часть вместе с крылом. Речь, скорее, нужно вести о вместимости судна (всей или ее части), полезной с коммерческой точки зрения. В противном случае, в ст.104 ВК РФ вообще не упоминается о чартере в том смысле, который в него вкладывает ГК РФ.

⁵¹ Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

⁵² Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

Да и самоназвание ст. 104 ВК РФ – «Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)», говорит нам о том, что по договору воздушного чартера фрахтованию подлежит само воздушное судно, а не его вместимость, как это следует из ГК РФ.

Из абзаца второго ст.787 ГК РФ следует, что порядок заключения договора фрахтования, а также форма указанного договора устанавливается транспортными уставами и кодексами. Как видно, гражданский кодекс отсылает к специальному транспортному законодательству только по вопросам порядка заключения договора и его формы. Предмет договора чартера определен в ГК РФ, полностью раскрывает содержание данного вида договора и расширительному толкованию не подлежит.

Вероятно, что одной статьи Воздушного кодекса недостаточно, чтобы разъяснить «порядок заключения договора воздушного чартера и его форму».

Если по договору оплачивается вместимость транспортного средства, следовательно, из предмета должно быть ясно, о вместимости какого именно транспортного средства идет речь. Причем совершенно незачем идентифицировать конкретное транспортное средство при заключении договора, что, естественно допустимо, поскольку фрахтовщик, при наличии у него парка взаимозаменяемых транспортных средств будет поставлен в заведомо невыгодное положение. Скажем, в случае, когда в нужный момент данное транспортное средство окажется неисправным, фрахтовщик не вправе будет его заменить на аналогичное. В предмете договора достаточно ограничиться указанием на тип воздушного судна, на котором конкретно будет осуществляться перевозочная деятельность.

В некоторых случаях, возможна также смена воздушного судна одного типа на воздушное судно другого типа. Особенно часто это проявляется на воздушных линиях с большой регулярностью выполнения полетов или в связи с выходом воздушного судна из строя.

Таким образом, при указании в договоре фрахтования типа воздушного судна следует исходить из того, что обязанностью фрахтовщика является

предоставление фрахтователю вместимости не меньшей, и не менее комфортной (в случае транспортировки людей), чем вместимость указанного в договоре типа воздушного судна. Важно только, чтобы вместимость предоставленного взамен транспортного средства обеспечивала полную и своевременную транспортировку пассажиров, багажа, груза и(или) почты в объеме (весе) и сроки, указанные в договоре чартера, а также сохранность пассажиров и их багажа, груза и(или) почты.

Емкость, в случае фрахтования с целью транспортировки груза должна определяться исходя из двух компонент: объема и веса. Указывать конкретное место на воздушном судне в случае фрахтования части вместимости не обязательно, поскольку в целях обеспечения авиационной безопасности данные функции возложены на диспетчеров по центровке и загрузке.

При перевозке пассажиров также допускается фрахтование как всей, так и части вместимости судна. В случае фрахтования всей емкости, максимальное количество пассажиров определяется исходя из авиатехнической возможности воздушного судна. В частности, при большой дальности беспосадочного полета, число пассажиров может быть заметно меньше, чем количество посадочных мест. Во втором варианте Фрахтователь получает возможность перевезти на воздушном судне определенное число пассажиров. Однако, в любом случае число пассажиров не может превышать число установленных на данном воздушном судне кресел.

В авиационной терминологии различают рейсы регулярные и чартерные (заказные), где под регулярным рейсом понимается рейс в соответствии с установленным расписанием, а под чартерным – рейс в соответствии с договором фрахтования. Однако, несправедливо полагать, что чартер имеет место быть только при выполнении чартерного рейса. На регулярном рейсе также возможен чартер, если фрахтуется, скажем, вся или часть вместимости грузовых емкостей воздушного судна, в то время, как в пассажирском салоне размещаются пассажиры, заключившие договор перевозки с Перевозчиком, который одновременно является Фрахтовщиком по договору чартера.

Возможна ситуация, когда на регулярном рейсе фрахтуется вся пассажирская вместимость воздушного судна или ее часть («блок-чартер» или «блок-мест»). В первом случае эксплуатант полностью закрывает продажу авиабилетов в системах бронирования авиаперевозок на дату выполнения чартера. Во втором случае эксплуатант производит вывод мест из системы бронирования того количества пассажирских мест, которое соответствует зафрахтованному «блоку-мест».

Как правильно подмечает Н.Н. Остроумов⁵³, по договору чартера может быть предоставлена вместимость сразу нескольких воздушных судов или, наоборот, вместимость одного воздушного судна может быть предоставлена нескольким фрахтователям. Однако в любом случае важно указывать тип каждого воздушного судна, вместимость которого фрахтуется.

Так как по договору фрахтования вместимости воздушного судна фрахтовщик обязуется предоставить фрахтователю оговоренную вместимость воздушного судна за плату (ст.787 ГК РФ), таким образом, данный вид договора считается возмездным.

Однако следует ли данное договорное соглашение считать существенным, или оно является обычным.

Вопрос о том, какие цены обычно применялись фрахтователями воздушного судна за аналогичные услуги, арбитражным судом не изучался.

Необоснованным является также вывод суда о неправомерном увеличении ответчиком квоты мест, поскольку судом не исследовались причины увеличения квоты, не было дано оценки тому обстоятельству, что истец ее оплачивал, и использовались ли фактически дополнительно включенные в счета 5 мест.

Поэтому, из приведенного выше постановления Президиума ВАС РФ от 11.08.1998г. №1984/98 следует, что позиция ВАС РФ сводится к тому, что условие о цене в договоре фрахтования не является существенным условием.

⁵³ Остроумов Н.Н. Правовая природа воздушного чартера // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М., 2010. С. 202—213 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.

Однако и применение правила, предусмотренного в п.3 ст.424 ГК РФ, в отношении данного вида договора, об оплате по цене, обычно взимаемой за аналогичные услуги при сравнимых обстоятельствах, достаточно проблематично.

ВАС РФ совершенно справедливо указывал на то, что «Арбитражным судом необоснованно признано, что цена на авиабилет, взимаемая перевозчиком, является ценой, подпадающей под требования пункта 3 статьи 424 ГК РФ». Объяснение этому простое – договор фрахтования является самостоятельным видом гражданско-правового договора, отличной от договора перевозки.

Авиабилет, в нашем случае, это форма договора воздушной перевозки пассажира. А цена по договору перевозки является существенным условием, о чем говорит нам ст.790 ГК РФ. Так, в п.2. ст.790 ГК РФ сказано, что плата за перевозку грузов, пассажиров и багажа транспортом общего пользования определяется на основании тарифов, утверждаемых в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами.

В данный момент действует «Положение о регистрации и оповещении тарифов»⁵⁴ №ДВ-163/и от 22 ноября 1993 года, утвержденное Приказом Департамента Воздушного Транспорта Минтранса России. В соответствии с этим Положением руководители авиационных предприятий (фактически коммерческие службы авиационных предприятий) обязаны оповещать Центр расписания и тарифов Глав агентства РФ (ЦРТ) об уровне пассажирских тарифов, предоставляемых льготах, а также ставках сборов за обслуживание рейсов в аэропортах. Таким образом, прежде чем тарифа на воздушную перевозку вступит в силу, он должен быть зарегистрирован в ЦРТ. Естественно, что данное правило применимо только к перевозке осуществляемой на основе публичного договора на регулярных рейсах.

В отношении заказных (чартерных) рейсов, выполняемых на основе договора фрахтования, правило о фиксированном опубликованном тарифе

⁵⁴ «Положение о регистрации тарифов» №ДВ-163/и от 22 ноября 1993 года

неприменимо. Стороны согласовывают условие о цене отдельно в отношении каждого конкретного договора. Причем не исключена ситуация, когда нескольким различным фрахтователям удастся заключить договор с разными тарифными условиями.

Как видно из вышесказанного, целесообразность закрепления в договоре фрахтования цены договора очевидна. Впрочем, если стороны договора фрахтования этого не предусмотрели, надо быть готовым, в случае спора, представить суду доказательства размера цены, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные услуги (п.3 ст.424 ГК РФ). А с учетом специфики воздушного чартера, это может стать очень сложной задачей, а порой и вовсе невыполнимой.

Одним из важных отличий договора чартера от договора аренды транспортного средства, пребывает в том, что емкость (часть емкости) транспортного средства при чартере фрахтуется с целевым назначением – для перевозки грузов, пассажиров и багажа (ВК РФ добавляет еще почту). А по договору аренды транспортного средства для сторон в принципе безразлично, с какой целью фрахтуется транспортное средство.

Определение указывающие на целевое назначение чартера «...для перевозки грузов, пассажиров и багажа», по нашему мнению, также является не вполне удачной. Как будет показано ниже, договор фрахтования является самостоятельной правовой конструкцией, отличной от иных видов договоров, в том числе и от договора перевозки. И несмотря на то, что многие авторы склонны рассматривать чартер как вспомогательный договор по отношению к договору перевозки, указание в ст. 787 ГК РФ на цель договора фрахтования – предоставление вместимости для перевозки, как нам кажется, заметно обедняет данную правовую конструкцию, обязывая стороны заключать договор перевозки во исполнение договора фрахтования. Иными словами, следуя логике закона, не заключив договор перевозки нельзя произвести исполнение по договору чартера.

Лучше было бы сформулировать данное положение следующим образом – «для транспортировки груза, пассажиров и(или) багажа».

Хотелось бы отметить, что по конструкции чартера, задуманной законодателем (ст.787 ГК РФ), экономическая цель договора фрахтования та же, что и в договоре перевозки – изменение территориального положения объекта обязательства (груза, пассажира, багажа и (или) почты). Однако изменение территориального положения – это во всяком случае конечная цель заключения договора. Данную цель всегда преследует фрахтовщик, но не всегда фрахтователь. Например, фрахтователь может заключить договор субчартера и передав на возмездной основе вместимость третьему лицу (перепродав вместимость) получить свою предпринимательскую выгоду. Впрочем, передав свои права по договору чартера, фрахтователь все же из обязательства не выбывает. В первоначальном договоре он продолжает оставаться фрахтователем со всеми вытекающими отсюда последствиями.

В соответствии с общей теорией гражданского права, цель сделки находится вне ее пределов и не влияет на ее действительность. Относительно же цели договора фрахтования действует иное правило. Цель фрахтования прямо предусмотрена в законе и является существенным условием договора чартера (ст. 432 ГК РФ).

Существует мнение, что чартер это «самостоятельный вид договора перевозки». Данная точка зрения, по нашему мнению, заслуживает поддержки, за небольшим уточнением. Чартер это самостоятельный вид договора, цель которого схожа с целью договора перевозки – транспортировка пассажиров, багажа, груза или почты.

В настоящее время во исполнение договора чартера фрахтовщик выдает фрахтователю (или лицу, с которым фрахтователь заключил договор) авиационную грузовую накладную или билет (в случае заключения договора фрахтования вместимости для транспортировки пассажиров), что представляется нецелесообразным как с юридической, так и с практической точек зрения. Дело в том, что составление и выдача транспортной накладной

означает заключение между сторонами договора перевозки груза (п.2 ст.785 ГК РФ, п.1 ст.105 ВК РФ), равно как и выписка билета на конкретного человека означает заключение договора перевозки пассажира (п.2 ст.786 ГК РФ, п.1 ст.105 ВК РФ).

Выходит, наложение одного договора на другой, совпадение договоров. Причем, как уже указывалось выше, договор фрахтования утрачивает свое значение и самостоятельность.

Выданные фрахтовщиком накладные конкретному отправителю груза, отличному от фрахователя, или билета пассажиру/пассажирам, отличным от фрахователя предполагает вступление фрахтовщика в прямые частноправовые отношения с непосредственным потребителем услуг. Как представляется, непосредственный потребитель услуг (грузоотправитель и/или пассажир) юридически должен быть безразличен для фрахтовщика. Для последнего есть только один потребитель услуг – фрахователь, отношения с которым целиком и полностью должны быть урегулированы договором чартера. Фрахтователь же, в свою очередь, вправе сам решать, как строить свои отношения с конкретными грузоотправителями и/или пассажирами.

Нахождение статьи 787 ГК РФ «Договор фрахтования» в главе 40 ГК РФ «Перевозка» еще не означает, что чартер и перевозка это одно и то же. Это также еще не достаточное основание для утверждения, что договор фрахтования имеет дополнительное значение по отношению к договору перевозки. Скажем еще раз: договор фрахтования – это совершенно самостоятельная правовая конструкция.

В литературе встречаются мнение, что чартер заключается «не с отдельными пассажирами, а с организацией, выступающей в роли фрахователя». Но почему именно с организацией? В равной мере договор чартера может быть заключен и с гражданином, который также будет выступать в роли фрахователя, причем независимо от того, является последний индивидуальным предпринимателем или нет.

Для того, чтобы четко представить себе правовую позицию сторон договора чартера, необходимо различать фактического и юридического исполнителя транспортировки груза или пассажиров.

По договору фрахтования понимают две стороны – фрахтовщик (обязуется предоставить вместимость) и фрахтователь (получает возможность использовать предоставленную вместимость). В роли фрахтовщика может выступать либо эксплуатант – непосредственный владелец воздушного судна, либо любое иное лицо в случае, если оно одновременно является стороной по договору субчартера, заключенного по поводу одной и той же вместимости. Во втором случае фрахтователь по основному договору чартера будет именоваться фрахтовщиком, со всеми вытекающими отсюда последствиями. Однако возможность заключения договора субчартера исключается, если это прямо оговорено в основном договоре чартера.

Фактическим исполнителем по договору чартера всегда будет являться эксплуатант. Юридическим же исполнителем следует признавать фрахтовщика – сторону чартера или субчартера. В первом случае фактический и юридический исполнитель будут совпадать в одном лице (когда эксплуатант является фрахтовщиком по договору чартера). Во втором случае, при заключении фрахтователем договора субчартера, фактический и юридический исполнитель не совпадают в одном лице.

Фрахтователь также от своего имени может вступать в отношения с третьими лицами (грузоотправителями и/или пассажирами) по поводу заключения договоров перевозки. Практическое значение данной классификации состоит в том, что конечному потребителю услуги в принципе должно быть безразлично, кто конкретно является фактическим исполнителем по договору. Здесь также находит свое подтверждение такой принцип обязательственного права, когда одной из сторон является предприниматель, как «нарушение обязанностей со стороны контрагентов должника не является обстоятельством, освобождающим должника от ответственности» (ст.401 ГК РФ).

В ранее действовавшем воздушном законодательстве (ст.134 ВК СССР 1983 года), воздушное судно могло быть зафрахтовано для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или для иных целей, что позволяло некоторым авторам проводить отличие чартера от договора перевозки. Ведь из приведенного определения усматривалась более широкая возможность использования воздушного судна по договору чартера, нежели по договору перевозки. Говоря об иных целях, Н.Н. Остроумов пояснял, что это может быть использование воздушного судна в спортивных, учебных, культурно-просветительных и других целях, если это предусмотрено в договоре.

В ВК РФ воздушное судно может быть зафрахтовано только лишь для перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Об иных целях указания нет. Как представляется, данная позиция законодателя достаточно обоснована.

Так, в соответствии ст.20 ВК РФ авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную. Далее в ВК РФ следуют статьи, раскрывающие это понятие вышеуказанных видов авиации, которое вложил в них законодатель. В частности, под гражданской авиацией понимается та авиация, которая используется в целях обеспечения потребностей граждан и экономики (п.1 ст.21 ВК РФ). Далее поясняется еще более детально – гражданская авиация используется для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ на возмездной или безвозмездной основе (п.2 и п.3 ст.21 ВК РФ). Термин «для перевозок», как нам представляется, опять же следует понимать несколько шире – не только для транспортировки по договору перевозки, но и для транспортировки по иным гражданско-правовым договорам, в том числе и по договору фрахтования.

Стало быть, полеты на воздушном судне в спортивных, учебных, культурно-просветительных и других целях должны теперь осуществляться на основе либо договора перевозки, либо договора чартера либо иного гражданско-правового договора, скажем, договора аренды воздушного судна с экипажем.

Резюмируя, хотелось бы обратить внимание законодателя на очевидно недостаточный объем правового регулирования договора фрахтования, и в

частности воздушного чартера. Это как никогда актуально, в то время как в Государственной Думе находится новый проект ВК РФ, хоть и не обсуждавшийся открыто, но все же привлечший внимание как авиационных специалистов, так и юридической общественности интересующейся вопросами транспортного права и воздушного права в частности⁵⁵.

Судебная практика исходит из того, что под существенными условиями договора фрахтования воздушного судна следует считать тип воздушного судна, плата за использование воздушного судна, срок фрахтования. Если говорить об использовании воздушного судна зафрахтованного для осуществления перевозок туристов, то тут необходимо к существенным условиям относить маршрут следования, количество пассажиров и количество рейсов выполняемых по данному маршруту.

В большинстве случаев договорная конструкция договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) используется с целью оказания туристических услуг. С этой целью в Федеральном законе от 24.11.1996 № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» в статье 10.2 указаны требования к договору фрахтования и иным договорам, заключаемым в целях организации перевозки туристов. К таким требованиям относятся:

При заключении между туроператором и фрахтовщиком или агентом фрахтовщика договора фрахтования воздушного судна либо части воздушного судна или иного договора в целях организации перевозки туристов для исполнения обязательств туроператора, связанных с реализацией туристского продукта, к существенным условиям такого договора относятся:

1. предоставление туроператором фрахтовщику или агенту фрахтовщика либо иному участнику договора, заключаемого в целях организации перевозки туристов, гарантий оплаты услуг по такому договору

⁵⁵Аксаментов О.И.. Договор фрахтования вместимости воздушного судна. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

(банковской гарантии, договора счета эскроу или иного финансового документа в обеспечение оплаты услуг фрахтовщика);

2. сумма банковской гарантии, сумма банковского вклада (депозита) или договора счета эскроу, обеспечивающего оплату услуг по договору фрахтования или иному договору, заключаемых в целях организации перевозки туристов;

3. обязанность туроператора выдать туристу и (или) иному заказчику квитанцию (выписку из автоматизированной системы оформления воздушных перевозок), подтверждающую право туриста на перевозку по определенному маршруту, в порядке и в сроки, которые установлены настоящим Федеральным законом, с обязательным указанием фамилии туриста и других сведений на основании документа, удостоверяющего личность туриста и необходимого в соответствии с международным договором Российской Федерации или законодательством Российской Федерации для перевозки туриста;

4. положения, гарантирующие осуществление фрахтовщиком перевозки туриста по маршруту, определенному договором фрахтования.

Указанные требования в части обязанности туроператора выдать туристу и (или) иному заказчику проездной документ установленной нормы распространяются также на туроператоров, заключающих договоры фрахтования других транспортных средств (морских и речных судов, железнодорожного транспорта общего пользования), иные договоры в целях организации перевозки туристов, и на туроператоров, приобретающих посадочные места на различных типах судов (воздушных, морских, речных) и на железнодорожном транспорте общего пользования.

По мимо подходов к определению понятия договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), определения его правовой природы, а также определения к чему все-таки отнести договор фрахтования воздушного судна к договорам перевозки или к договорам арендного типа, в научной литературе выделяют также и виды воздушного чартера. Перевозки на

нерегулярной коммерческой основе получили название чартерные авиаперевозки. Существует несколько разновидностей чартерных рейсов:

1. Шаттл-чартеры (туристические) рассчитаны на периодические полеты по одному направлению в течение туристического сезона. Они выполняются в виде цепочки «туда и сразу обратно» (то есть самолет привозит новых туристов и тут же увозит предыдущих).

2. Чартер с отстоем (туристический) - это такой перелет, который рассчитан на разовый вывоз группы туристов на определенный курорт и возврат этой же группы назад. «Отстойные» чартеры - не слишком выгодное мероприятие. Обычно к ним прибегают в пиковые даты (например, на Новый год).

3. Закрытый чартер - перевозка оплачивается организацией, покупающей чартер для своих сотрудников обычно по маршруту, не входящему в регулярные воздушные линии. Чартеры такого типа занимают незначительную долю в объеме чартерных перевозок.

4. Блок чартер - заказчик покупает часть коммерческой емкости самолета (30-40 мест) на регулярном рейсе. Заказчик платит за блок в целом вне зависимости от фактического использования, т. е. занятости кресел в данном блоке. Блок-чартер используется обычно в том случае, если у турфирмы недостаточно туристов, чтобы арендовать самолет полностью.

5. Нецелевой коммерческий чартер - группа авиапассажиров подбирается вне зависимости от цели путешествия. Организатором такого вида перелета может быть какая-либо транспортная компания, выступающая как посредник при пассажирских перевозках из одного пункта в другой.

6. Сплит-чартеры - это своего рода совмещенный рейс, когда на одном участке пути пассажир летит регулярным рейсом, а на другом - на чартере. Иногда этот вид перевозки диктуется экономическими соображениями, а в некоторых случаях объясняется отсутствием в каком-либо из пунктов назначения возможности принять регулярный рейс.

7. Поличартерная перевозка - это тоже совмещенный рейс, но состоит он из двух или более чартеров.

8. Vip - чартер – это рейс, на котором клиент является единственным владельцем самолета, благодаря чему можно корректировать дату и время вылета, маршрут и прочее. Vip - чартер предполагает первоклассное обслуживание на борту.

Выделение видов чартерных рейс является существенным, так как для каждого из видов чартеров возможно использование различных воздушных судов. Цель выделения видов чартерных перевозок заключается в том, что для выполнения конкретных чартерных рейсов необходимо заранее предоставить соответствующий по вместимости самолет и получить необходимые документы для осуществления полета по выбранному маршруту. Перевозкам экономически выгодно зафрахтовать на время определенное воздушное судно, для осуществления полетов по выбранным маршрутам в течение определенного периода времени.

С развитием туристических перевозок, которые осуществляются на нерегулярной основе договор фрахтования воздушного судна получил большое развитие. В большинстве случаев договор фрахтования воздушного судна используется именно с целью перевозки туристов. Но также бывают случаи, когда данная договорная конструкция используется и на регулярных рейсах, это связано с общим увеличением пассажиропотока.

2.2 Права и обязанности сторон по договору фрахтования воздушного судна

Договор фрахтования представляют две стороны. Это фрахтователь и фрахтовщик. В роли фрахтовщика может быть лицо, имеющее на праве собственности или ином законном основании воздушное судно. В качестве фрахтователя может выступать физическое либо юридическое лицо, интересам которого соответствует перевозка того или иного груза, пассажиров, почты,

багажа по определенному договором фрахтования маршруту. Значимым условием договора фрахтования является его возмездность и наличие двух сторон, между которыми этот договор собственно и заключается.

Содержание договора фрахтования характерно тем, что фрахтователь может зарезервировать все обусловленное договором воздушное судно или часть его вместимости для перевозки за плату в течение одного или нескольких рейсов, предусмотренных данным договором грузов, пассажиров и багажа, а фрахтовщик получить за предоставленное воздушное судно или часть его вместимости установленную договором сторон плату.

Фрахтовщик обязан выполнить свои обязательства в установленный срок. Сроки в договоре воздушного фрахтования устанавливаются приблизительно путем ссылки на график полета. При этом фрахтовщик должен привести воздушное судно в состояние, пригодное для полета и перевозки. Когда выполняется несколько последовательных рейсов, в договоре обычно указывается их общее количество, а конкретные дни и время полетов определяются специальным графиком, являющимся частью чартерного договора. В случае задержки рейса по вине авиакомпании фрахтователь вправе потребовать расторжения договора и возмещения убытков. Иное может быть предусмотрено положениями договора чартера.

К обязанностям фрахтовщика может иметь отношение выполнение всех предполетных формальностей. К таковым, например, относится разрешение иммиграционных, таможенных, карантинных и пограничных вопросов, получение всех необходимых авиационных разрешений, обеспечение членов экипажа необходимой документацией и визами.

Фрахтовщик обязан в течение определенного договором периода времени погрузить груз на борт воздушного судна. Задержка же по вине фрахтовщика будет рассматриваться как нарушение его обязательств по договору.

Фрахтовщик обязан выдать фрахтователю перевозочные документы. Выполнение погрузочно-разгрузочных работ также лежит на фрахтовщике в соответствии с правилами перевозок соответствующей авиакомпании.

Важнейшей обязанностью фрахтовщика является осуществление перевозки пассажиров, багажа и грузов по установленному в чартере маршруту. Договором может быть предусмотрено возложение и иных обязанностей, а также предоставление иных правомочий фрахтовщику.

Фрахтователь обязан уплатить фрахт, который обычно исчисляется, исходя из себестоимости летного часа воздушного судна определенного типа. Летный час включает в себя амортизационные отчисления, эксплуатационные расходы, главной статьей которых являются расходы на топливо, оплата суточных экипажу, различные аэронавигационные и аэропортовые сборы и т.д. В настоящее время цена в договоре воздушного чартера, в отличие от чартера морского, не существенное условие. Как правило, она определяется в приложениях к договору (актах согласования цены рейса). В отличие от морского права, в договоре воздушного чартера не предусматривается уплата «мертвого фрахта», но оговаривается, что фрахтовщик имеет право использовать ту часть вместимости воздушного судна, которая не была использована фрахтователем.

Фрахтователь обязан предоставить фрахтовщику список пассажиров, который не может быть изменен без согласия фрахтовщика. В договорах чартера иногда указывается, что в обязанности фрахтователя входит сосредоточение всех пассажиров и багажа (грузов) в аэропортах отправления в предусмотренные сроки до вылета самолета с учетом специфики каждого аэропорта и возможности обеспечения выполнения всех операций по посадке и погрузке. Фрахтователь, как правило, принимает на себя обязанность по договору обеспечить наличие соответствующих разрешений на ввоз, вывоз и на следование транзитом. В отношении пассажиров необходимо наличие всех необходимых документов на въезд в страну следования, транзита и т.п.

В обязанности фрахтователя может входить своевременное обеспечение точной информацией пассажиров об условиях перевозки.

При совершении грузового воздушного чартерного рейса фрахтователь обязан подготовить соответствующим образом груз, включая его маркировку и упаковку, а также сообщить о свойствах груза фрахтовщику.

Ответственность сторон по договору воздушного фрахтования наступает по общим правилам гл. 40 ГК. Фрахтовщик обязан возместить убытки, если он не обеспечил перевозку всего установленного в договоре объема груза. Ответственность сторон по данному виду договора никак не регулируется в ВК РФ, что является законодательным упущением. Необходимо вносить изменения в воздушное законодательство и добавлять ВК РФ статьями об ответственности по данному договору. При осуществлении воздушной перевозки ВК РФ является специальным законом по отношению к гражданскому законодательству РФ. Отсутствие оснований ответственности по договору фрахтования воздушного судна фрахтовщика и фрахтователя на практике приводит к большим проблемам. При отсутствии ответственности по ВК РФ сторонам договора фрахтования воздушного судна следует на стадии заключения данного договора следует включать в договор пункты об ответственности и детально прописывать кто за что отвечает и в каких размерах.

По мимо фрахтовщика и фрахтователя в договорных отношениях вытекающих из договора фрахтования воздушного судна, еще одной стороной является пассажиры. По сути пассажиры законодательно в ст. 104 ВК РФ не указаны, как субъекты данного договора, но из определения договора фрахтования следует, что воздушное судно (воздушный чартер) фрахтуется для перевозки пассажиров. Так как пассажиры играют не мало важную роль в договорных отношениях, то они тоже обладают рядом прав и обязанностей.

Основным законодательными актами, которые регулируют права и обязанности перевозчика и пассажира воздушного транспорта, являются Гражданский и Воздушный кодексы, Федеральные авиационные правилами. Также существует ряд дополнительных норм, внутренние правила

самой авиакомпании, которые не должны противоречить основным правовым актам.

Отношения между пассажиром и авиаперевозчиком возникают в момент покупки билета, который выступает в качестве некоторого договора. Законодательно принято, что именно в билете должны быть прописаны все предоставляемые услуги, за которые была получена оплата.

К основным правам пассажиров воздушного транспорта можно отнести:

1. право на льготный проезд – бесплатный проезд одного ребенка возрастом до 2-х лет в сопровождении совершеннолетнего при внутренних перевозках и скидка 90% — при международном рейсе без права предоставления отдельного места и 50% с дополнительным сидением. Другие дети, а также граждане, не достигшие 12-летнего возраста, имеют право на скидку в 50%;

2. перевоз багажа, минимальный вес которого устанавливается правилами авиаперевозчика (не может быть меньше 10 кг на человека) без требования дополнительной платы.

3. Также пассажир имеет право оставить при себе в салоне воздушного транспорта личные вещи:

4. сумка/портфель;
5. детское питание;
6. верхнюю одежду;
7. зонтик, трость;
8. видео- и аудиотехнику (фотоаппарат, видеокамера, телефон);
9. детская коляска, кресло-коляска, носилки, костыли.

В случае задержки рейса авиапассажир имеет право на:

1. холодные напитки и 2 звонка при задержке рейса на 2 часа;
2. горячее питание – при задержки рейса на 4 часа;
3. гостиничный номер – от 6 до 8 часов.

Возвращение полной стоимости билета, если полет был отменен по вине авиакомпании. В случае самостоятельного отказа от услуг, пассажир может вернуть всю стоимость билета при возврате его не меньше чем за 24 часа до

вылета и 25% — менее чем за час. Лицо имеет право на защиту со стороны Администрации авиакомпании, если жизни и здоровью пассажира угрожает опасность.

Покупка билета накладывает определенные обязательства не только на воздушные компании, но и на самих пассажиров.

К основным можно отнести:

1. оплата – авиапассажир должен оплатить стоимость оказываемой услуги вместе с перевозкой багажа по установленным тарифам;

2. соблюдать утвержденные правила нахождения в аэропорту и на борту воздушного транспорта (запрет на курение, распитие алкогольных напитков, кроме предложенных, включение электронных приборов во время взлета и посадки и т.д.);

3. при покупке билета клиенты должны предоставлять достоверную паспортную информацию.

В случае несоблюдения общепринятых норм и правил поведения, руководство авиакомпании имеет право в одностороннем порядке расторгнуть договор о воздушной перевозке пассажира и его груза. При выявлении вреда, причиненного другим авиапассажирам или компании (имущественного, физического, психологического) виновник происшествия обязан возместить нанесенный ущерб по установленным правилам. При выявлении систематических нарушений, руководство может внести неблагонадежного клиента в «черный список».

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность отказа от поездки, то есть отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче пассажиром проездных документов перевозчик возвращает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные

организации удерживают (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму.

Необходимо заметить, что если перевозка входит в состав комплекса туристских услуг, то при отказе туриста от поездки он не платит штрафную неустойку, а выплачивает туристской организации, лишь фактически понесенные расходы. По-видимому, что штрафная неустойка может рассматриваться в качестве убытков туристской организации и включаться в состав ее фактических расходов.

В связи с этим уместно рассмотреть право авиапассажира (туриста) на отказ от перевозки регулярными рейсами и чартерными при воздушной перевозке.

1. Регулярные рейсы.

Возврат денег за авиабилет осуществляется на основании ст. 108 ВК РФ. Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму.

В случае прекращения договора воздушной перевозки пассажира в связи с его добровольным отказом от полета, если перевозка не была выполнена ни на одном участке, тариф(-ы), примененный(-е) для расчета стоимости перевозки, должен быть возвращен. Это установлено Пассажир воздушного судна имеет право отказаться от полета с уведомлением об этом перевозчика не позднее чем за 24 часа до отправки воздушного судна, если установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок не определен льготный срок, и получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму. п. 89 Правил формирования и применения тарифов на регулярные воздушные перевозки пассажиров и багажа, взимания сборов в области гражданской авиации, утвержденных приказом Минтранса России от 25 сентября 2008 года № 155 (далее — Правила № 155).

При отказе пассажира воздушного судна от полета позднее установленного срока он вправе получить обратно уплаченную за воздушную перевозку сумму с удержанием сбора, размер которого не превышает 25 процентов от уплаченной им суммы (ст. 108 ВК РФ).

В п. 93 Правил № 155 указаны сборы, которые подлежат возврату пассажиру при его добровольном отказе от полета независимо от того, включены эти сборы в сумму тарифа или нет. К ним относятся: сборы иностранных государств; топливный сбор на неиспользованных участках маршрута перевозки; сбор за предоставление услуг автоматизированных систем бронирования.

Таким образом, если пассажир отказывается от исполнения договора (от полета) не позднее чем за 24 часа до вылета, он имеет право получить обратно сумму, уплаченную перевозчику, в полном размере. Если до вылета остается менее 24 часов, пассажир также имеет право получить обратно уплаченные за перевозку деньги. Но в данном случае размер подлежащей уплате суммы будет исчисляться в следующем порядке: полная стоимость минус стоимость сбора, размер которого не может превышать 25 процентов от полной стоимости.

2. Чартерные рейсы.

На основании п. 240 Правил перевозок возврат пассажирам денежных сумм, уплаченных за перевозку, выполняемую по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), производится лицом, которому пассажир оплатил стоимость перевозки, выполняемой по договору фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), в порядке, установленном законодательством РФ.

Данные положения нормативных актов разъяснены письмом Роспотребнадзора «Об особенностях правоприменительной практики, связанной с обеспечением защиты прав потребителей в сфере туристического обслуживания»⁵⁶.

⁵⁶.Сирик Н.А. Перевозка туристов: проблема правового регулирования. / [Электронный ресурс]- Режим доступа: <https://www.elibrary.ru>

Рассматривая перевозку в качестве составной части туристского продукта, следует заметить, что данный договор наряду с общими чертами, характерными для договора перевозки, будет иметь свою специфику. Прежде всего туроператор заключает договор перевозки не для себя, а в пользу третьего лица — туриста, следовательно, на данный договор распространяются нормы ст. 430 ГК РФ.

На практике между туроператором и туристом заключается две разновидности договора перевозки: договор с жесткой квотой мест, при котором ответственность за не реализацию мест ложится на туроператора; и договор с мягкой квотой мест, который предусматривает сроки возможного отказа туроператора по причине не реализации путевок⁵⁷.

Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 786) и все транспортные уставы и кодексы в разделах о перевозке пассажиров дают определение понятия «договор перевозки пассажиров» (далее — договор).

По договору перевозчик обязуется перевезти пассажира в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа также доставить багаж в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение багажа лицу; пассажир обязуется уплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и за провоз багажа. Перевозка пассажиров представляет собой возмездный договор и является консенсуальной сделкой. Документом, оформляющим договор, является проездной билет. Билет удостоверяет заключение договора и внесение пассажиром провозной платы. В проездном билете перечислены все основные условия договора: цена, время отправления, срок действия и т. п. Билеты на всех видах транспорта, кроме воздушного и железнодорожного, выдаются без указания имени пассажира. Кроме того, как подчеркивает Т.А. Фадеева, «проезд может быть осуществлен, например, туристом по путевке»⁵⁸. Для организованных групп пассажиров, следующих в одном направлении, может

⁵⁷Чудновский А.Д. Управление индустрией туризма. — М., 2004. С. 168.

⁵⁸ Филатов К.А. Перспективы совершенствования правового регулирования отношений по защите прав потребителей при оказании туристических услуг // Научные труды. Вып. 5: В 3 т. Т. 2 / РАЮН. — М., 2005. С. 435.

быть выписан один билет с указанием фамилий и имен членов группы, следующих по этому билету»

Одной из важных гарантий прав пассажира является возможность его отказа от поездки, т. е. отказа от исполнения заключенного договора. При заблаговременной сдаче проездных документов перевозчику пассажир получает стоимость билета. Это условие действует на всех видах транспорта. Считая договор расторгнутым по инициативе пассажира, транспортные организации удерживают при этом (в зависимости от момента расторжения договора) с пассажира определенную сумму. Следует заметить, что если перевозка входит в состав комплекса туристских услуг, то при отказе туриста от поездки турист возмещает туристской организации лишь фактически понесенные расходы, а не платит штрафную неустойку.

Полагаем, что штрафная неустойка может рассматриваться в качестве понесенных убытков туристской организацией и включаться в состав фактически понесенных ею расходов. Взаиморасчеты между туроператором и перевозчиком будут зависеть от вида заключенного между ними договора (с мягкой или твердой квотой мест). В соответствии с договором перевозчик обязуется перевезти пассажира в определенное место, а пассажир обязуется уплатить перевозчику провозную плату. Это два основных условия заключаемого договора. Вместе с тем следует отметить, что есть еще одно важное условие, которое следовало бы включить в определение понятия «договор перевозки пассажира» — это срок доставки пассажира к месту назначения и его своевременного отправления.

Статья 795 ГК РФ устанавливает, что за задержку отправления транспортного средства, перевозящего пассажира, или опоздание прибытия такого транспортного средства в пункт назначения (за исключением перевозок в городском и пригородном сообщениях) перевозчик уплачивает пассажиру штраф в размере, установленном соответствующим транспортным уставом или кодексом. Если в процессе совершения туристской поездки были нарушены сроки ее совершения, то предъявлять претензии турист будет туристской

организации. Не все авторы согласны с тем, что в случае, если оказаны некачественные услуги организацией-перевозчиком, ответственность лежит на туристской компании. Так, по мнению К.А. Филатова, сторонами отношений по перевозке пассажиров являются исключительно перевозчик и потребитель⁵⁹. В связи с этим, соответствующие требования должны предъявляться к перевозчику, а не к туристской компании. На наш взгляд, если стоимость билетов входила в стоимость туристской поездки, то претензии предъявляются к туристской организации. В противном случае непосредственно к транспортной организации.

Помимо договора перевозки для осуществления обязанностей, связанных с перемещением туриста, туроператор может заключать и иные договоры с перевозчиками. Договор фрахтования (чартера), согласно которому одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа.

Как правило, именно такие договоры заключает перевозчик с туристскими компаниями для осуществления круизных перевозок, которые обычно производятся на судах, арендованных туристскими организациями на условиях, согласованных перевозчиком. Проезд участников круиза в этих случаях осуществляется по туристским путевкам. Туристская организация может выступать агентом перевозчика и бронировать его услуги для пассажира от имени перевозчика. В этом случае туристская организация заключает договор поручения или договор агентирования с перевозчиком.⁶⁰

Для того чтобы пассажиры, которые используют чартерные авиаперевозки необходимо отдельно урегулировать их права и обязанности. Считаем, что было бы уместным повестись дополнительные статьи о правах

⁵⁹ Филатов К.А. Перспективы совершенствования правового регулирования отношений по защите прав потребителей при оказании туристических услуг // Научные труды. Вып. 5: В 3 т. Т. 2 / РАЮН. — М., 2005. С. 435.

⁶⁰Сирик, Н.В. Особенности гражданско-правового регулирования перевозки как составной части туристского продукта / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>.

пассажиров по договору воздушного чартера. Необходимо законодательно определить кто будет нести ответственности перед пассажирами за задержку воздушного судна. Пассажир должен быть защищен и должен знать к кому обращаться в случае возникших проблем при использовании воздушного судна по договору воздушного чартера.

2.3 Особенности исполнения договора фрахтования воздушного судна для отдельных категорий пассажиров

На воздушном транспорте остро стоит проблема перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями. Данная проблема возникает в том случае, когда пассажир (турист) приобретает туристическую путевку, включающую в себя авиаперевозку к месту своего отдыха чартерным или регулярным рейсом у туроператора (турагентство), так как ответственность перед ним за задержку рейса будет нести авиакомпания. Согласно абз. 13 ст. ФЗ от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации»⁶¹ туристский продукт включает комплекс услуг по перевозке и размещению туристов. Согласно ст. 403 ГК РФ туроператор как лицо, обязанное исполнить договор по оказанию туристу соответствующих услуг, отвечает за их ненадлежащее исполнение третьими лицами, в том числе перевозчиками, если законом не установлено, что ответственность несет являющееся непосредственным исполнителем третье лицо — перевозчик. Также в силу требований ст. 9 вышеуказанного закона туроператор несет ответственность перед туристом за ненадлежащее исполнение обязательств по договору о реализации туристского продукта, в том числе за ненадлежащее оказание услуг, входящих в данный продукт, независимо от того, кем оказывались эти услуги.

⁶¹ Федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (с изм. от 03 июля 2012). // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

Туроператор отвечает перед туристом за действия третьих лиц, если федеральными законами или иными правовыми актами РФ не установлено, что ответственность перед туристом несет третье лицо. В соответствии с требованиями ст. 795 ГК РФ и ст. ст. 116, 120 ВК РФ ответственность за задержку отправления и за просрочку доставки пассажира несет перевозчик (независимо от того, идет ли речь о регулярной или чартерной перевозке) ⁶².

Существенным является вопрос о сроках исполнения перевозчиком своей обязанности по договору воздушной перевозки. В соответствии со ст. 792 ГК РФ перевозчик обязан доставить груз, пассажира или багаж в пункт назначения в сроки, определенные в порядке, предусмотренном транспортными уставами и кодексами, а в случае, если они прямо не определены — в разумный срок. Сроки доставки пассажира, багажа и груза как сказано в ВК РФ, формируются установленными перевозчиком правилами воздушных перевозок и договором (п. 1 ст. 103 и ст. 109). Общие правила перевозок отсылают по этому вопросу к договору воздушной перевозки. Поэтому ответственность перевозчика, как правило, наступает в случае нарушения сроков перевозки, определенных в договоре перевозки в соответствии с объявленным перевозчиком расписанием. При отсутствии твердых сроков перевозки в любом случае на авиакомпании лежит обязанность осуществить ее в разумные, нормально необходимые для этого сроки с учетом скоростных особенностей воздушного транспорта.

Как указано в решении Верховного Суда РФ от 17 мая 2006 г. № ГКПИ06-498⁶³, положения Правил перевозок о сроках перевозки регламентируют деятельность перевозчика по соблюдению расписания и не регулируют вопросы ответственности перевозчика за просрочку доставки пассажира. Предусмотренная возможность изменения расписания без предупреждения относится к организации осуществления воздушной перевозки и не может рассматриваться как условие договора, которое требуется согласовывать с пассажиром. Возможность изменения маршрута, пропуска пункта посадки,

⁶² Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10 октября 2007 г. № А33-6435/07-Ф02-6412/07 // СПС «КонсультантПлюс».

⁶³ Бюллетень Верховного Суда РФ. 2007. № 9.

указанного в билете или в расписании, допускается, если того требуют обстоятельства.

В условиях современного уровня развития гражданской авиации и международного туризма воздушный чартер приобретает все большее значение, а доля чартерных перевозок в общем объеме воздушных перевозок продолжает неизменно расти. Довольно широко в нашей стране в последние годы стало применяться такое новое и очень перспективное направление авиации, как индивидуальные чартерные перевозки, главными преимуществами которого являются мобильность, скорость и комфорт. Качественное развитие и широкое распространение воздушных чартерных перевозок обуславливает особую важность исследования вопросов, связанных с правовым регулированием отношений, возникающих из воздушного чартера.

В действительности правовое регулирование отношений сторон по договору воздушного чартера не соответствует потребностям функционирования и развития чартерных перевозок. Приходится констатировать отсутствие унифицированных норм о договоре воздушного чартера, а также серьезные пробелы в законодательной регламентации этих отношений. Это выражается не только в практическом отсутствии нормативно-правового закрепления условий договора воздушного чартера, но и в наличии противоречий в действующих нормах⁶⁴.

Еще одну проблему договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера) можно выделить доступность воздушного судна для маломобильных категорий граждан. На наш взгляд, основная проблема воздушной перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями воздушным транспортом заключается в технической сложности воздушного судна и в сложности изменения конструкции воздушного судна и сложности установки дополнительного оборудования для обслуживания лиц с ограниченными физическими возможностями.

⁶⁴ Бессонова Ж.С., чартерные перевозки воздушным транспортом: некоторые проблемы правового регулирования // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

Воздушный кодекс Российской Федерации тоже содержит нормы, позволяющие инвалидам и лицам с ограниченными физическими возможностями реализовать свои права при осуществлении путешествия.

Статья 106.1 ВК РФ закрепляет особенности обслуживания пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности⁶⁵.

При заключении договора воздушной перевозки пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности обязан сообщить перевозчику или агенту перевозчика, осуществляющему бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, об имеющихся у него ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения соответствующих условий воздушной перевозки.

При чартерных воздушных перевозках, осуществляемых на основании договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), пассажир из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности при заключении договора о реализации туристского продукта обязан сообщить туроператору или турагенту об имеющихся у него ограничениях жизнедеятельности в целях обеспечения ему соответствующих условий воздушной перевозки.

Инвалидность и наличие ограничений жизнедеятельности не могут служить основаниями для требования туроператором или турагентом и перевозчиком либо агентом перевозчика, осуществляющим бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, от пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности документов, подтверждающих состояние здоровья таких пассажиров в связи с их инвалидностью или ограничениями жизнедеятельности⁶⁶.

⁶⁵ Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-ФЗ ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

⁶⁶ Федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-ФЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (с изм. от 03 июля 2012). // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

Не допускается отказ в воздушной перевозке пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по причине отсутствия технических средств и оборудования.

Воздушная перевозка пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности на носилках осуществляется с предварительного уведомления перевозчика или агента перевозчика, осуществляющего бронирование, продажу и оформление перевозочных документов, либо туроператора или турагента о потребности в перевозке на носилках в сроки, установленные перевозчиком.

Воздушный кодекс фиксирует, что в аэропорту пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности оператором аэропорта, имеющим сертификат на осуществление аэропортовой деятельности по обеспечению обслуживания пассажиров, предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1. сопровождение и помощь при перемещении по территории аэропорта (в том числе в местах посадки в транспортное средство и высадки из него), регистрации на рейс и оформлении багажа для воздушной перевозки, прохождении предполетного и послеполетного досмотров, пограничного и таможенного контроля в аэропорту, посадке на воздушное судно и высадке из него, получении багажа по прибытии воздушного судна;
2. предоставление специальных средств для передвижения (в том числе кресла-коляски), позволяющих осуществлять перемещение пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности по территории аэропорта;
3. дублирование предоставляемой в аэропорту и необходимой для ознакомления пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности звуковой и зрительной информации;
4. обеспечение посадки на воздушное судно и высадки из него, в том числе с использованием специального подъемного устройства, не способного

передвигаться самостоятельно пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

5. предоставление во временное пользование кресла-коляски не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности в случае задержки доставки в аэропорт назначения или аэропорт промежуточной посадки специального средства для передвижения, принадлежащего пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности, либо утраты или повреждения (порчи) этого средства при воздушной перевозке;

6. иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

На борту воздушного судна пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности перевозчиком предоставляются без взимания дополнительной платы следующие услуги:

1. ознакомление с правилами поведения на борту воздушного судна и иной актуальной информацией в доступной для пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности норме;

2. предоставление во временное пользование кресла-коляски для передвижения на борту воздушного судна не способному передвигаться самостоятельно пассажиру из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности;

3. иные услуги, установленные федеральными авиационными правилами.

Воздушная перевозка авиапассажира из числа инвалидов по слуху и зрению одновременно, ребенка-инвалида в возрасте до 12 лет осуществляется в сопровождении пассажира, оказывающего им помощь на борту воздушного судна.

Для предоставления инвалидам и лицам с ограниченными физическими возможностями туристских услуг высокого качества государство разработало

национальный стандарт «ГОСТ Р 53998-2010 Туристские услуги⁶⁷. Услуги туризма для людей с ограниченными физическими возможностями. Общие требования». Он устанавливает общие требования к туристским и экскурсионным услугам, предназначенным для людей с ограниченными физическими возможностями. Целью данного стандарта является создание условий для преодоления, замещения (компенсации) ограничений жизнедеятельности людей с ограниченными физическими возможностями и обеспечение равных возможностей при потреблении туристских услуг.

На основании стандарта в зависимости от физического состояния туристов с ограниченными физическими возможностями потребителей туристского продукта подразделяют на категории:

1. туристы первой категории: туристы с ограниченными физическими возможностями передвижения (инвалиды-колясочники и т.п.);
2. туристы второй категории: туристы с ограниченными возможностями восприятия окружающего мира, с нарушениями зрения и слуха;
3. туристы третьей категории: туристы-инвалиды по общему заболеванию и по другим видам заболеваний, не включенным в первую и вторую категории.

При комплектовании туристского продукта и туристских услуг туристам с ограниченными физическими возможностями туристские/экскурсионные организации должны обеспечивать выполнение требований, которые предъявляются к объектам туристской индустрии для различных категорий.

Туроператоры, турагенты должны обеспечить своевременное получение необходимой и достоверной информации, позволяющей туристам с ограниченными физическими возможностями ориентироваться в пространстве, использовать оборудование и приспособления, в том числе для самообслуживания, получать в полном объеме заказанные услуги.

Правом Российской Федерации, в том числе федеральными законами «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», «О связи», «О

⁶⁷ ГОСТ Р 53998-2010 «Туристские услуги. Услуги туризма для людей с ограниченными физическими возможностями. Общие требования». // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>

физической культуре и спорте в Российской Федерации», Градостроительным кодексом Российской Федерации и Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях определены требования к органам власти и организациям независимо от организационно-правовой нормы по созданию условий инвалидам для беспрепятственного доступа к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктур, информации, а также ответственность за уклонение от исполнения этих требований.

Развитие туризма лиц с ограниченными физическими возможностями поможет решить сразу несколько приоритетных миссий государства. Во-первых, развитие внутреннего и выездного туризма на территории России, а во-вторых, оказание социально-гуманитарной и социально-культурной поддержки этим лицам⁶⁸.

Основной проблемой законодательного регулирования договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера), на наш взгляд, является слабое регулирование воздушного чартера, а также отсутствие регулирования в ВК РФ в отдельном разделе воздушных перевозок чартерными рейсами. В ВК РФ никак не разграничены воздушная перевозка, осуществляемая на регулярной основе и воздушная перевозка, которая осуществляется чартерными рейсами. Считаем, что это упущение законодателя, что отдельно не закреплены правила чартерной перевозки воздушными судами.

Для дальнейшего развития договора фрахтования воздушного судна (воздушного чартера) необходимо развитие правового регулирования данной договорной конструкции, а также необходимо внести изменения в ВК РФ, дополнив его разделом о чартерных воздушных перевозках.

⁶⁸ Репина М.Г. Особенности правового регулирования оказания туристических услуг лицам с ограниченными физическими возможностями на территории Российской Федерации / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>

Заключение

Подводя итог вышесказанному, хотелось бы обратить внимание на очевидно недостаточный объем правового регулирования договора фрахтования, и в частности воздушного чартера.

Вопрос о правовой природе договора фрахтования является крайне дискуссионным. Одна из причин такого положения дел - несовершенство действующего законодательства, а суть этой дискуссии – является ли чартер договором на оказание услуг либо на передачу имущества. Если ставить вопрос более конкретно, то его суть будет сводиться к тому, является ли договор фрахтования разновидностью услуг по перевозке либо представляет собой разновидность аренды транспортных средств (тайм-чартер). В действующем ГК РФ договор включен в гл. 40 «Перевозка», что формально позволяет его отнести к группе договоров на оказание услуг.

Вместе с тем предмет чартера не совпадает ни с предметом договора перевозки грузов, ни с предметом договора перевозки пассажиров. Во-первых, договор фрахтования может быть связан как с перевозкой грузов, так и с перевозкой пассажиров. Во-вторых, чартерные рейсы являются нерегулярными, а, следовательно, не относятся к перевозкам транспортом общего пользования. В-третьих, отличие договора перевозки грузов и договора фрахтования можно обнаружить в том, что фрахтовщик не принимает на себя ответственность за груз. В-четвертых, при чартере перевозчик (фрахтовщик) не принимает у отправителя определенное число мест груза к перевозке и не обязуется предоставить определенное количество мест в транспортном средстве в соответствии с приобретенным последним провозным билетом.

Предмет обязательства перевозчика (фрахтовщика) при чартере составляют действия по предоставлению всей или части вместимости транспортного средства на один или несколько рейсов. То, что фрахтование является разновидностью услуг по перевозке, а не предметом договора аренды,

наиболее определенно отражено в морском законодательстве. Эти и иные вопросы ждут своего дальнейшего исследования.

Тем не менее уже сейчас с определенностью можно сказать, что предметом договора фрахтования является транспортная услуга, а не передача имущества.

Несомненным является также необходимость совершенствования транспортного законодательства в данной сфере правового регулирования. Правовая регламентация договора фрахтования, а также содержание и условия договора зависят от того, к какому виду применимое национальное право относит тот или иной договор. ГК РФ квалифицирует чартер в качестве договора фрахтования без подразделения его на виды. Согласно такому договору (статья 787) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Далее в указанной статье идет отсылка к нормам специального транспортного права Российской Федерации (уставам и кодексам), имея в виду, что именно в них регламентируются порядок заключения договора фрахтования (договора чартера) и его форма.

Нормативное правовое регулирование отношений из договора фрахтования осуществляется целым рядом нормативных правовых актов, среди которых ГК РФ, который устанавливает общие положения, касающиеся как перевозок, так и аренды, включая аренду транспортного средства с экипажем и без экипажа, также транспортными уставами и кодексами.

Изучение нормативно-правовой основы регулирования договора фрахтования позволило заключить, что договор фрахтования в ГК РФ не представлен как договор перевозки. Статья о нем помещена после статей о договорах перевозки. Его сущность остается не вполне ясной. Транспортные же уставы и кодексы отнесли его к договору перевозки. Такое несоответствие между ГК РФ и транспортными уставами и кодексами необходимо устранить, приведя указанные нормативные правовые акты в соответствие друг другу.

В части оценки договора фрахтования, по которому перевозятся пассажиры (например, туристы), автор пришел к выводу, что он строится не по модели договора в пользу третьего лица, а по модели договора об исполнении третьему лицу, которая пока не нашла законодательного закрепления. Применительно к рассматриваемым отношениям с участием туристов заявлять требования, связанные с перевозкой, указанные лица вправе не фрахтовщику (перевозчику), а фрахтователю (туроператору).

Главной обязанностью фрахтователя является внесение платы за осуществление фрахтовщиком перевозки грузов либо пассажиров и багажа. Законом предусмотрены и другие обязанности фрахтователя, а также его права. В частности, фрахтователь имеет право отказаться от договора фрахтования в случае непредставления фрахтовщиком транспортного средства в оговоренный договором срок.

На наш взгляд существенным недостатком является тот факт, что ВК РФ лишь одна статья посвящена воздушному чартеру, а также отсутствия законодательного регулирования ответственность сторон по данному договору.

Считаем, что необходимо изменить ст. 104 ВК РФ изложив ее в следующей редакции: «В соответствии с договором фрахтования воздушное судно передается во временное пользование и во временное распоряжение для осуществления перевозки грузов, пассажиров и багажа на определенный срок за плату».

Также необходимо ввести в ВК РФ отдельную статью о договоре воздушного чартера. Для этого дополнить ВК РФ ст. 104.1 следующим определением договора воздушного чартера: «Воздушный чартер - это воздушная перевозка пассажиров, багажа, грузов осуществляемая на нерегулярной основе, выполняемая не по регулярному расписанию на основании заключенных с перевозчиком договоров, для осуществления одного или нескольких рейсов по указанному в договоре маршруту».

Кроме того, считаем необходимым законодательно урегулировать меры ответственности. Помимо разработки новых понятий договора фрахтования

воздушного судна и воздушного чартера, необходимо вводить меры ответственности по данным договорам. Например, считаем, что правильным будет предусмотреть штрафные санкции за задержку чартерного авиарейса в размере 0.1 % от стоимости платы по договору за каждый час задержки вылета или прилета чартера авиаперевозчика перед пассажиром. Также возможно предусмотреть ответственность за неисправность воздушного судна, например, в размере 50 % платы по договору фрахтования воздушного судна. Нельзя исключать также ответственность пассажиров за действия, которые могут повлиять на безопасность воздушной перевозки (например, за распитие спиртных напитков на борту чартерного рейса, оскорбления членов экипажа и других пассажиров). Предлагаем установить такую ответственность в виде штрафа в размере 30% стоимости авиабилета. Указанные правила об ответственности сторон полагаем закрепить путем дополнения ВК РФ.

Также считаем, что в ВК РФ следует включить раздел о правах и обязанностях, а именно указать кто отвечает перед пассажиров в случае, когда договор чартера исполнен ненадлежащим образом.

Таким образом, указанные изменения, по нашему мнению, будут способствовать более детальному регулированию отношений, возникающих из договора фрахтования воздушного судна.

Список использованных источников

I. Нормативные правовые акты

1. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.) // Московский журнал международного права. 2001. № 1. С. 314— 339 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская Конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.) // Закон. 2000. № 6. С. 62-71. [Электронный ресурс] : // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

3. Резолюция ИАТА № 1724 [Электронный ресурс] : // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

4. «Положение о регистрации тарифов» №ДВ-163/и от 22 ноября 1993 года утвержденных Министерством транспорта Российской Федерации [Электронный ресурс]: // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

5. Воздушный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] :фед. закон от 19.03.1997 № 60-фз ред. от 19.03.2020 // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

6. ГОСТ Р 53998-2010 «Туристские услуги. Услуги туризма для людей с ограниченными физическими возможностями. Общие требования». // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

7. Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.1. [Электронный ресурс] :федер. закон от 30.11.1994 № 51-АЗ ред. от 16.12.2019. // Справочная

правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа:
<http://www.consultant.ru>.

8. Гражданский кодекс Российской Федерации. В.4 ч.2. [Электронный ресурс] :федер. закон от 26.01.1996 № 14-АЗ ред. от 18.03.2019. // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа:
<http://www.consultant.ru>.

9. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007г № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»». [Электронный ресурс] : // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

10. Федеральный закон от 24 ноября 1996 г. № 132-АЗ «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» (с изм. от 03 июля 2012). // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.

II. Специальная литература

11. Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза// Основные проблемы частного права. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

12. Аксаментов О.И.. Договор фрахтования вместимости воздушного судна. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

13. Ахметьянова З.А. Правовой статус имущества юридических лиц :автореа.дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1998. С.17. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>

14. Беспалов Ю.Ф. Договорное право. С. 345 [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.

15. Бессонова Ж.С, чартерные перевозки воздушным транспортом: некоторые проблемы правового регулирования // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа : <http://www.consultant.ru>.
16. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в саеретранспорта.- 4-е изд., стереотип.- М.: - С. 307.
17. Важенин Л.В. Проблема правового регулирования воздушных перевозок в Российской Федерации / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
18. Витрянский В.В. Договор перевозки. М.,2001, С.227. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
19. Витрянский В.В. Договор перевозки. С. 227-228
20. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта.- 4-е изд., стереотип.- М.: - С. 89.
21. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договор о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в саеретранспорта.- 4-е изд., стереотип.- М.: - С. 8-9.
22. Горяева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора арахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
23. Горяева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора арахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
24. Горячева И.Н. Сравнительная характеристика договора аренды, договора фрахтования и договора лизинга воздушных судов. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>.
25. Ем В.С. Договор аренды транспортного средства: проблемы теории и практики применения. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.

26. Калпин А.Г. Договор аренды транспортного средства // Гражданское право.- 2006. - № 2. – С.46 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
27. Маковский А.А. Основы гражданского законодательства и предпринимательской деятельности. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
28. Остроумов Н.Н. Правовая природа воздушного чартера // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М., 2010. С. 202—213 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
29. Остроумов Н.Н. Правовая природа воздушного чартера // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана и О.Н. Садикова. М., 2010. С. 202—213. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
30. Остроумов Н.Н. Условия договоров фрахтования и аренды // Международное воздушное право. Кн. 2 / под ред. А.П. Мовчана, О.Н. Садикова. М., 1981. С. 213—222.
31. Пиджаков А. Ю., Аксаментов О. И. Договор арахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // Транспортное право. 2004. № 2. С. 19/ [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
32. Пиджаков А.Ю.,Аксаментов О.И. Договор арахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
33. Райзберг, Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь.- М. Инфра-М, 2017 . С. 480 / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>
34. Репина М.Г. Особенности правового регулирования оказание туристических услуг лицам с ограниченными физическими возможностями на территории Российской федерации / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>

35. Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации [Электронный ресурс] / Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
36. Савичев Г.П. Повышение правового регулирования транспортной деятельности / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
37. Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку // Гражданское право России пи переходе к рынку / Под ред. Е.А. Суханова, М., 1995. С.2011/ [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
38. Савичев Г.П. Транспортное право в условиях перехода к рынку. С.33. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
39. Сирик Н.А. Перевозка туристов: проблема правового регулирования. / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>.
40. Сирик, Н.В. Особенности гражданско-правового регулирования перевозки как составной части туристского продукта / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://www.elibrary.ru>.
41. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук- Казань, 2009. -.25 с / [Электронный ресурс]- Режим доступа : <https://cyberleninka.ru>.
42. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. - 26 с.
43. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. – С.78.
44. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд.юрид.наук. – Саратов, 2009. – С.88
45. Филатов К.А. Перспективы совершенствования правового регулирования отношений по защите прав потребителей при оказании туристических услуг // Научные труды. Вып. 5: В 3 т. Т. 2 / РАЮН. — М., 2005. С. 435.

III. Судебная практика

46. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 сентября 2010 г. по делу № А15-2469/2009. // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

47. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации от 11 августа 1998 г. №1984/ 98 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

48. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 11 февраля 2009 г. по делу № А70-6027/2017 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

49. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2006 года № 10. (утв. Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 27 сентября 2006 г.)

50. Постановление Федерального арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 10 октября 2007 г. № А33-6435/07-А02-6412/07 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

51. Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации за второй квартал 2006 года № 9. (утв. Постановление Президиума Верховного Суда РФ от 27 сентября 2006 г.) // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс». - Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

52. Решение Арбитражного суда города Москвы от 05 ноября 2019 года по делу № А40-206739/19-170-1751 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

53. Решение Арбитражного суда Красноярского края от 17 сентября 2019 года по делу № А33-22077/2019 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

54. Решение Арбитражного суда города Москвы 26 августа 2019 по делу № А 40-49255/19-17-424 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: <http://www.consultant.ru>.

55. Решение Советского районного суда г. Нижний Новгород от 07 августа 2019 года по делу № 2-1325/2019 // Справочно-правовая система «КонсультантПлюс».- Режим доступа: [http://www. consultant.ru](http://www.consultant.ru)

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Юридический
институт
Гражданского права
кафедра

УТВЕРЖДАЮ

Зав. кафедрой

Н. Ф. Качур

подпись инициалы, фамилия

« 05 » 07 2020 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

40.03.01 – Юриспруденция

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер)

Научный руководитель

5.07.20 
подпись, дата


ст. преподаватель

должность, ученая степень

Машарова Ю.И.

инициалы, фамилия


Выпускник

5.07.20 
подпись, дата

Карелин А.И.

инициалы, фамилия

Консультант

05.07.20 
подпись, дата

доцент, к.ю.н.

должность, ученая степень

Качур Н.Ф.

инициалы, фамилия

Красноярск 2020