

**Рублевский М.И. Правовая природа договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) по законодательству Российской Федерации // Вестник Омского университета. Серия «Право». 2012. No 4 (33). С. 94–102.**

## **ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ДОГОВОРА ФРАХТОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА (ВОЗДУШНЫЙ ЧАРТЕР) ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

### **THE LEGAL NATURE OF THE CONTRACT OF CHARTERING OF THE AIRCRAFT (AIR CHARTER) BY THE LEGISLATION OF THE RUSSIAN FEDERATION**

**М. И. РУБЛЕВСКИЙ (M. I. RUBLEVSKY)**

Исследуется вопрос о правовой природе воздушного чартера как самостоятельного договора и о его отграничении от схожих договорных конструкций.

Ключевые слова: договор воздушного чартера, договор воздушной перевозки, договор аренды, транспортных средств.

The article considers the legal nature of air charter as a separate contract which is not equal to similar contractual constructions.

Key words: Air charter contract, air carriage contract, vehicle lease contract.

Договор воздушного чартера в системе договорных транспортных обязательств (далее – транспортные обязательства как договорные обязательства, возникающие в сфере отношений, опосредующих перевозочную и иную транспортную деятельность) отличается пробелами в правовой регламентации и противоречиями в действующих нормах, в частности, это явствует из сопоставления ст. 787 Гражданского кодекса Российской Федерации [1] (далее – ГК РФ), раскрывающей родовое понятие договора фрахтования, и ст. 104 Воздушного кодекса Российской Федерации [2] (далее – ВК РФ), содержащей определение договора фрахтования воздушного судна (воздушный чартер). В соответствии со 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.

Выделяя этому договору в системе транспортных обязательств отдельное место, данная статья предусматривает, что его форма и порядок заключения устанавливаются транспортными уставами и кодексами.

Согласно же 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 почты. Осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом.

В п. 2 ст. 3 ГК РФ закреплён общий принцип приоритета норм ГК РФ относительно других законов, содержащих нормы гражданского права: «Нормы гражданского права, содержащиеся в других законах, должны соответствовать настоящему Кодексу». Поэтому в случаях выявления каких-либо расхождений ГК РФ и иных законов по вопросам, регулируемым ГК РФ, эти законы приводятся в соответствие с положениями ГК РФ [3].

Как видно из легальных дефиниций, закреплённых в ст. 787 ГК РФ и ст. 104 ВК РФ, определение договора воздушного чартера конкретизированное в указанной статье ВК

РФ, не соответствует конструкции договора фрахтования (чартера), закреплённой 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) [4].

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 РФ.

В юридической литературе отмечается, что редакция ст. 104 ВК РФ является не вполне удачной, поскольку в ней происходит смешение двух различных самостоятельных гражданско-правовых конструкций – договора фрахтования и договора аренды воздушного судна [5].

В этой связи не прекращаются научные дискуссии относительно правовой природы договора чартера вообще и договора воздушного чартера в частности.

Существующие точки зрения на правовую природу договора воздушного чартера можно свести к трём основным. Воздушный чартер является: 1) договором арендного типа; 2) разновидностью договора перевозки; 3) самостоятельной договорной конструкцией.

Т.Е. Абова обращает внимание на то, что договор фрахтования в ГК РФ не представлен как договор перевозки, отмечая его «не вполне ясную сущность» [6]. А.И. Пиджаков, О.И. Аксаментов придерживаются точки зрения на самостоятельный характер договорной конструкции воздушного чартера [7].

В.С. Ем отмечает, что ВК РФ не отграничивает 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 перевозки [8]. А.Г. Калпин исходит из арендной природы чартера, отмечая консенсуальный характер соответствующего договора применительно к воздушному транспорту [9], этой же позиции придерживается В.В. Витрянский [10].

Проф. В.В. Долинская считает, что по своей правовой природе договор фрахтования (чартер) занимает промежуточное место между транспортными договорами и договорами аренды [11].

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 непосредственно с собственником имущества. Арендатор по договору аренды (фрахтования на время) приобретает одновременно с передачей ему транспортного средства собственником правомочия владения и пользования этим имуществом [12].

При договоре же воздушного чартера фрахтователь не приобретает правомочия владения и пользования воздушным судном, а лишь приобретает право коммерческой эксплуатации вместимости или части вместимости воздушного судна для перевозки пассажиров, груза, багажа.

Договор фрахтования воздушного судна (воздушный чартер) следует отличать от договора аренды воздушного судна, в том числе с экипажем. По договору аренды воздушное судно поступает во владение и пользование арендатора, который чаще всего становится его эксплуатантом [13]. По договору фрахтования воздушного судна

(воздушному чартеру) эксплуатант выступает фрахтовщиком. Фрахтователь же довольно часто не является ни пассажиром, ни грузоотправителем, ни грузополучателем [14].

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 ёмкостей 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, отождествление договора воздушного чартера с договором аренды транспортного средства в принципе противоречит существу отношений, регулируемых соответствующими нормами гражданского законодательства.

Тем не менее некоторая схожесть между договорными конструкциями договора аренды транспортного средства с экипажем и договора чартера позволяет, ввиду недостаточности правового регулирования последнего, обращаться к аналогии закона (ст. 6 ГК РФ), 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 – на определённый срок. На морском транспорте такой договор именуется «тайм-чартером». Ему в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ) посвящена глава X [15].

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 (на морском транспорте подобный договор именуется бербоут-чартером и регулируется специальной главой XI КТМ 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 ёмкостей, 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-определённое транспортное средство.

Обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю всю или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов корреспондирует право фрахтователя требовать соблюдения установленного договором срока предоставления такой вместимости. Однако ВК РФ не устанавливает ответственности фрахтовщика за

несоблюдение соответствующего условия договора. По мнению автора, отсутствие в ВК РФ норм об ответственности фрахтовщика за нарушение срока предоставления вместимости не препятствует согласованию сторонами договора воздушного чартера имущественной ответственности в форме договорной неустойки, кроме того, фрахтователь не лишён права требовать возмещения убытков, причинённых ненадлежащим исполнением обязательства (ст. 393 ГК РФ) по правилам ст. 15 ГК РФ.

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, что служит основным доводом в обоснование вывода о признании договора чартера разновидностью договора перевозки, наравне с договором перевозки груза и договором перевозки пассажиров и багажа [16].

Вместе с тем ни Варшавская, ни Монреальская конвенции не регулируют отношений между фрахтовщиком и фрахтователем. А ведь согласно ст. 1 указанных Конвенций они «применяются при всякой международной перевозке людей, багажа или груза, осуществляемой за вознаграждение посредством воздушного судна» [17].

Ряд учёных относит договор воздушного чартера к договору перевозки.

Так, М.А. Тарасов, критикуя точку зрения на фрахтование части судна по чартеру как промежуточный между арендой и перевозкой договорный тип, указывал, что предметом соответствующего договора является не наем трюмов с целью использования их по усмотрению грузоотправителя, а перевозка грузов, вручаемых морскому транспорту на определённом судне или в определённом трюме [18].

В.В. Витрянский отмечает следующее: «Анализируя нормы о договоре перевозки, содержащиеся в гл. 40 ГК, 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 фрахтования (чартер)...» [19]. 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 фрахтователя [20].

Такой же подход к проблеме квалификации договора воздушного чартера был развернут в единственном на сегодняшний день диссертационном исследовании, посвящённом указанному договору, а именно: в диссертации А.А. Старцевой «Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру». Признавая договор воздушного чартера разновидностью договора перевозки, наравне с договором перевозки пассажиров и багажа, А.А. Старцева исходила из цели данного договора, определив её как «предоставление вместимости воздушного судна для перевозки грузов, пассажиров и багажа» [21].

О.С. Иоффе отмечал, что «природу договора определяет основная цель, а не сопутствующие ей моменты» [22].

Однако сама по себе цель договора воздушного чартера, исходя из которой А.А. Старцева определяет его как разновидность договора перевозки, не решает проблемы правового регулирования вытекающих из означенного договора отношений, а следовательно, и его правовой природы.

В постановлении Девятого арбитражного апелляционного суда от 14 октября 2010 г. № 09АП-23692/2010-АК по делу № А40-26201/10-75-126 суд указал, что действующее

воздушное законодательство предусматривает механизм (возможность) заключения договора воздушной перевозки пассажира без заключения прямой двусторонней сделки между пассажиром и авиаперевозчиком путём заключения договора фрахтования (чартера) [23]. При этом суд установил, что фрахтовщик, выступая в качестве перевозчика в рамках договора фрахтования, осуществлял оформление перевозочной документации (билетов) на пассажиров на собственных бланках, с указанием своего кода перевозчика, принимая на себя обязательства по осуществлению перевозки пассажиров, указанных в билетах, и их багажа. Кроме того, фрахтовщик принял на себя ответственность за смерть или повреждение здоровья пассажиров, утрату, повреждение багажа и осуществлял страхование данной ответственности в соответствии с Варшавской конвенцией для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, от 12 октября 1929 г. и требованиями иных международных договоров, регулирующих международные воздушные перевозки.

Очевидно, что подобная квалификация договора воздушного чартера обусловлена была именно тем, что перевозчик (фрахтовщик) во исполнение возложенных на него договором обязанностей по предоставлению вместимости и перевозки пассажиров, указанных фрахтователем, вступил в прямые договорные отношения («прямую двустороннюю сделку») с пассажирами. Волеизъявление сторон на совершение такой сделки выразилось в оформлении с каждым из пассажиров перевозочной документации, тем самым фрахтовщик вступил с чартерными пассажирами в прямые отношения по перевозке.

Из рассмотренной выше ситуации очевидно, что заключение фрахтовщиком договора воздушной перевозки с пассажирами в процессе исполнения договора воздушного чартера между сторонами последнего требует соответствующего восполнения пробелов в правовом регулировании договора воздушного чартера.

Анализ действующего правового регулирования отношений по договору воздушного чартера позволяет прийти к изложенному выше выводу.

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 образующийся пробел, чего нельзя сказать о договоре чартера» [24].

Действительно, обращаясь к нормам ВК РФ, можно убедиться в том, что регулирование договора воздушного чартера «закрывается» на ст. 104. При этом неясной представляется формулировка, согласно которой осуществление чартерных воздушных перевозок регулируется настоящим Кодексом, притом что каких-либо норм, регламентирующих порядок заключения, исполнения и прекращения договора, а также прав и обязанностей сторон 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.

Воздушная перевозка грузов, пассажиров и багажа по общему правилу признаётся 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 перевозчика [25].

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 правовую позицию, сформированную Президиумом Высшего Арбитражного Суда РФ в Постановлении от 11 августа 1998 г. № 1984/98, согласно которой 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 РФ [26].

Согласно пп. 3 п. 2 ст. 106 ВК РФ пассажир воздушного судна имеет право бесплатного, при международных воздушных перевозках – в соответствии с льготным тарифом, перевоза с собой одного ребёнка в возрасте не старше двух лет без предоставления ему отдельного места; другие дети в возрасте не старше двух лет, а также дети в возрасте от двух до двенадцати лет перевозятся в соответствии с льготным тарифом с предоставлением им отдельных мест. Подобная льгота предоставляется исключительно во взаимоотношениях пассажира и перевозчика, вытекающих из договора воздушной перевозки, являющегося публичным договором, что отражено Конституционным судом Российской Федерации в Постановлении от 20 декабря 2011 г. № 29-П «По делу о проверке конституционности положения пп. 3 п. 2 ст. 106 Воздушного кодекса Российской Федерации в связи с жалобами закрытого акционерного общества «Авиационная компания «Полет»» и открытых акционерных обществ «Авиакомпания «Сибирь»» и «Авиакомпания «ЮТэйр»» [27].

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 «спасают» 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»» [28] (далее по тексту – Федеральные авиационные правила). Согласно п. 2, 6 указанных Правил, их действие распространяется в том числе на перевозки, осуществляемые 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 определённости, 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-авиакомпании, как правило, являющегося более сильной стороной и навязывающего свои условия более слабой стороне.

Нельзя не согласиться с мнением А.А. Старцевой, считающей целесообразными разработку и использование типовых проформ воздушного чартера на основании обобщения опыта договорного регулирования между фрахтовщиками и фрахтователями и судебной практики в целях достижения определённости в правовой регламентации отношений сторон договора воздушного чартера, а также установления баланса интересов сторон договора [29].

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

Отсутствие 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.

В ранее действовавшем Воздушном кодексе Союза ССР 1983 г. [30] (далее – ВК СССР 1983 г.) правовому регулированию договора воздушного чартера была посвящена глава IX «Чартер», в ст. 134 которого содержалось более точное определение чартера (соответствующее закреплённому в ст. 787 ГК РФ): по договору чартера (фрахтования воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю вместимость или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, грузов, почты или для иных целей. В договоре чартера должны быть предусмотрены наименование сторон, тип воздушного судна, цель фрахтования, максимальное количество перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты, размер платы за фрахтование, место и время отправления, место назначения воздушного судна. В договор чартера могут быть включены и иные условия.

Таким образом, наряду с определением договора чартера в данной норме ВК СССР 1983 г., были законодательно закреплены и его существенные условия.

Следует отметить, что практика делового оборота и в настоящее время исходит из необходимости закрепления указанных существенных условий в заключаемые в настоящее время договоры воздушного чартера, что свидетельствует об актуальности ныне утративших силу соответствующих законоположений ВК СССР 1983 г.

Помимо указания на существенные условия договора воздушного чартера, глава IX ВК СССР 1983 г. устанавливала права и обязанности сторон договора, взаимную ответственность сторон договора, а также ответственность фрахтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями (ст. 135–138). При этом ответственность фрахтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями грузов строилась по принципу ответственности перевозчика по договору воздушной перевозки (ст. 96–98 ВК СССР 1983 г.) и носила внедоговорной характер.

Ныне действующий ВК РФ подобных правил не содержит.

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 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; фрахтователь 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 судна [31].

В этой связи представляется обоснованной позиция А.Ю. Пиджакова, О.И. Аксаментова, которые придерживаются точки зрения на самостоятельный характер договорной конструкции воздушного чартера [32].

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.

#### **ССЫЛКИ:**

1. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ в ред. Федерального закона от 28 ноября 2011 г. № 337-ФЗ // Парламентская газета. – 2011. – № 52–53. – 2–8 дек. ; Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 49 (ч. 1). – Ст. 7015 ; Российская газета. – 2011. – № 275. – 7 дек.
2. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ в ред. Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 409-ФЗ // Парламентская газета. – 2011. – № 54. – 9–15 дек.; Российская газета. – 2011. – № 278. – 9 дек. ; Собрание законодательства РФ. – 2011. – № 50. – Ст. 7351.
3. Лебедев К.К. Предпринимательское и коммерческое право: системные аспекты: предпринимательское и коммерческое право в системе права и законодательства, системе юридических наук и учебных дисциплин. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – С. 207.
4. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – 4-е изд., стереотип. – М. : Статут, 2007. – С. 256.
5. См., напр.: Витрянский В.В. Договорное право. Книга вторая: Договоры о передаче имущества. – 4-е изд., стереотип. – М. : Статут, 2002. – С. 518.



6. Абова Т.Е. Обязательство перевозки груза // Основные проблемы частного права : сб. статей к юбилею А. Л. Маковского / отв. ред. В.В. Витрянский, Е.А. Суханов. – М. : Статут, 2010. – С. 55.
7. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
8. Ем В.С. Договор аренды транспортного средства: проблемы теории и практики применения // Основные проблемы частного права : сб. статей к юбилею А. Л. Маковского / отв. ред. В.В. Витрянский, Е.А. Суханов. – М. : Статут, 2010. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
9. Калпин А. Г. Договор аренды транспортных средств // Гражданское право. – 2006. – № 2. – С. 46. Необходимо отметить, что в ст. 632, 642 ГК РФ договор аренды транспортного средства сформулирован как реальный договор.
10. Гражданское право: в 4 т. / под ред. Е.А. Суханова. – Т. 4. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – С. 128.
11. Долинская В.В. Транспортные договора. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. Ахметьянова З.А. Правовой статус имущества юридических лиц : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1998. – С. 17.
13. В силу п. 3 ст. 61 ВК РФ под эксплуатантом понимается гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта.
14. Медведев Д.А., Смирнов В.Т. Гражданское право : учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М. : Проспект, 2006. – Ч. II. – Гл. 38 «Транспортные обязательства». – С. 440, 441. Под эксплуатантом понимаются гражданин или юридическое лицо, имеющие воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующие указанное воздушное судно для полетов и имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п. 3 ст. 61 ВК РФ). В качестве эксплуатантов выступают, как правило, авиакомпании, которые и вступают в договор воздушного чартера на стороне фрахтовщика.
15. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ в ред. Федерального закона от 23 апреля 2012 г. №36-ФЗ // Парламентская газета. – 2012 - № 16. – 27 апр. – 11 мая; Российская газета – 2012. - №94 – 27 апр. ; Собрание законодательства РФ. – 2012. - №18. – Ст. 2128.
16. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2009. – URL: <http://www.dissercat.com/content/pravovoe-regulirovanie-dogovornykh-otnoshenii-po-vozdushnomu-charteru>.
17. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская Конвенция, измененная в Гааге в 1955 г.) // Закон. – 2000. – № 6. – С. 62–71 ; Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.) // Московский журнал международного права. – 2001. – № 1. – С. 314–339.
18. Тарасов М.А. Транспортное право. – Изд-во Ростовского университета, 1968. – С. 199.
19. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – 4-е изд., стереотип. – М.: Статут, 2007. – С. 8–9.
20. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Указ. соч. – С. 307.
21. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2009. – С.38.
22. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М. : Юрид. лит., 1975. – С. 283.

23. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 14 октября 2010 г. № 09АП-23692/2010-АК по делу № А40-26201/10-75-126. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
24. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2009. – С. 78.
25. Постановление Федерального арбитражного суда Северо-Кавказского округа от 13 сентября 2010 г. по делу № А15-2469/2009. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
26. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
27. Постановление Конституционного суда Российской Федерации от 20 декабря 2011 г. № 29-П «По делу о проверке конституционности положения подпункта 3 пункта 2 статьи 106 Воздушного кодекса Российской Федерации в связи с жалобами закрытого акционерного общества «Авиационная компания “Полет”» и открытых акционерных обществ «Авиакомпания “Сибирь”» и «Авиакомпания “ЮТэйр”». – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
28. Приказ 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”» // Российская газета. – 2007. – № 225. – 10 окт.
29. Старцева А.А. Правовое регулирование договорных отношений по воздушному чартеру: дис. ... канд. юрид. наук. – Саратов, 2009. – С. 88.
30. Воздушный кодекс Союза ССР (утв. Указом Президиума ВС СССР от 11 мая 1983 г. № 9275-Х) // Свод законов СССР. – Т. 8. – С. 257.
31. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 11 февраля 2009 г. по делу № А70-6027/2007. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
32. Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».