

Стригунова Д.П. Организация и осуществление международных воздушных перевозок туристов в рамках туристского обслуживания. www.aasp.ru

Основная роль туроператора как участника предпринимательской деятельности заключается в организации туристских путешествий. Эта деятельность состоит в заключении различных по своей природе сделок с транспортными, гостиничными и иными организациями, которые впоследствии исполняют обязательства туроператора перед туристами либо способствуют их исполнению самим туроператором. Цель заключения таких сделок – возможность туроператора от своего имени предлагать туристское обслуживание лицам, с которыми у него заключены соответствующие договоры (т.е. туристам).

При организации выездных туров актуальным для туроператора становится вопрос доставки туристов к месту отдыха и обратно, а потому одной из предлагаемых им услуг, как правило, является перевозка. Рассматриваемая в настоящей статье международная воздушная перевозка туристов, осуществляемая между страной их постоянного места жительства и страной предполагаемого места отдыха, подпадает под легальное определение международной воздушной перевозки, содержащееся в п.2 ст.101 Воздушного кодекса РФ, а также соответствует определению, данному в Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (1929) (далее – Варшавская конвенция).

Роль туроператора при организации и осуществлении международных воздушных перевозок может проявляться двояко: во-первых, он может выступать непосредственным исполнителем услуги по международной воздушной перевозке, одновременно являясь лицом, ответственным за предоставление всего туристского обслуживания; во-вторых, он может не являться непосредственным исполнителем услуги по перевозке, оставаясь при этом ответственным за исполнение всех услуг, включая эту. Рассмотрим основные вопросы, возникающие в каждом случае. Для самостоятельного выполнения международной воздушной перевозки туристов туроператор должен удовлетворять требованиям, предъявляемым отечественным законодателем к перевозчикам. По ВК РФ, перевозчиками являются эксплуатанты воздушных судов при наличии у них лицензии на осуществление соответствующего вида перевозки и авиационные предприятия (статьи 61 и 100). Приводимые в ВК РФ определения перевозчика, эксплуатанта и авиационного предприятия позволяют туроператору выступать в качестве структурного подразделения авиационного предприятия либо являться самостоятельным перевозчиком при наличии сертификата (свидетельства) эксплуатанта и лицензии на осуществление соответствующего вида перевозки. Далее речь пойдет о туроператорах как самостоятельных участниках хозяйственного оборота.

Эксплуатант рассматривается в ВК РФ как лицо, которое имеет воздушное судно на праве собственности, условиях аренды или ином законном основании. Понятие "иное законное основание" в ст.61 ВК РФ не раскрывается, однако перечень таких оснований приводится в п.65 Федеральных авиационных правил: это владение на праве собственности, оперативное управление, хозяйственное ведение, аренда [1]. Условно объединив приведенные основания под наименованием "собственные транспортные средства туроператора", Е.Л. Писаревский указывает на дуализм такого правового статуса, поскольку в одно и то же время туроператор выступает как организатор путешествий и как непосредственный исполнитель отдельной услуги, входящей в формируемый им тур [2].

Выступая в качестве непосредственного исполнителя услуги по международной воздушной перевозке, туроператор вынужден подчиняться положениям международного и национального законодательства, подлежащего применению к

указанной перевозке, осуществляемой регулярными перевозчиками. То обстоятельство, что международная перевозка выступает здесь не в качестве предмета отдельного договора, а как часть договора по туристскому обслуживанию, не имеет значения: на нее в полной мере должны распространяться нормы Варшавской конвенции, в том числе и в части ответственности перевозчика (туроператора).

В международных транспортных конвенциях встречаются понятия "договорный перевозчик" и "фактический перевозчик" или сходные по смыслу. В сфере воздушного права такие понятия содержат Гвадалахарская конвенция об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору (1961) (далее – Гвадалахарская конвенция), а также Монреальская конвенция об унификации некоторых правил по международным перевозкам (1999) (далее – Монреальская конвенция) [3].

В ст.1 Гвадалахарской конвенции договорным перевозчиком признается лицо, заключающее в качестве стороны договор перевозки, подпадающей под действие Варшавской конвенции, с пассажиром или отправителем либо с лицом, действующим от имени пассажира или отправителя. Фактическим перевозчиком называется лицо, которое, будучи уполномочено перевозчиком по договору, фактически осуществляет перевозку. Аналогичные положения содержит ст.39 Монреальской конвенции.

Последствием признания лиц в качестве договорного и (или) фактического перевозчиков является то, что действия (бездействие) одного из них или уполномоченных ими лиц, действовавших при выполнении перевозки, считаются действиями (бездействием) другого. Это дает пассажиру (туристу) право при нарушении договора международной воздушной перевозки обращаться с иском к любому из этих лиц: либо к обоим сразу, либо в отдельности (статьи 3 и 7 Гвадалахарской конвенции).

Приведенные положения позволяют ставить вопрос о том, возможно ли применение указанных терминов к туроператору, самостоятельно выполняющему международную перевозку в рамках договора по туристскому обслуживанию. Ни одна из двух указанных Конвенций ответа на подобный вопрос не дает, поскольку не определяет круг лиц, относимых к тому или иному перевозчику. В странах ЕС попытка определения договорного перевозчика предпринята в Правилах Европейского парламента и совета от 13 мая 2002 г. №889/2002 об ответственности перевозчика при несчастных случаях, где договорным перевозчиком является тот перевозчик, чье имя или чей код указан в билете пассажира. Очевидно, что в целом ответ на поставленный вопрос должен даваться с учетом национального законодательства.

Что касается признания туроператора договорным перевозчиком, то, как пишет Е.А. Иванова, в зарубежной литературе признается, что туристические агентства, туроператоры, экспедиторы, фрахтовщики и другие лица могут являться перевозчиками по договору, если они приняли на себя обязательство по осуществлению перевозки, а не только заключили договор от имени третьей стороны, действуя в качестве агента, менеджера по продажам или служащего [4]. С учетом положений отечественного законодательства, при ответе на вопрос об отнесении туроператора к договорному и (или) фактическому перевозчику помимо принятия им на себя обязанности по перевозке не последнюю роль играет основание нахождения у него воздушного судна, на котором осуществляется международная перевозка туристов. Так, нахождение воздушного судна у туроператора на праве собственности, праве хозяйственного ведения или оперативного управления позволяет однозначно отнести его к судовладельцу (по ВК РФ – к эксплуатанту). При этом разделения перевозчиков на договорного и фактического не происходит, поскольку лицом, осуществляющим международную перевозку туристов, здесь выступает туроператор, который является

судовладельцем. Не так однозначно, на наш взгляд, должен решаться поставленный вопрос в отношении аренды.

В советской литературе выделялось два вида аренды воздушных судов: с экипажем и без экипажа [5]. В.С. Грязновым были соотнесены понятия "договорный перевозчик" и "фактический перевозчик" с понятиями "арендатор воздушного судна" и "арендодатель воздушного судна". Он считал, что при аренде воздушного судна арендатор выступает договорным, а арендодатель - фактическим перевозчиком. Однако, говоря об аренде воздушного судна, В.С. Грязнов имеет в виду отношения, складывающиеся между авиакомпаниями [6].

В настоящее время положения об аренде содержатся в Гражданском кодексе РФ, в соответствии с которым транспортные средства могут быть отданы в аренду с предоставлением услуг по управлению и технической эксплуатации либо без предоставления таких услуг (§3 главы 34).

Заключение договора аренды воздушных судов в любой его разновидности возможно и для туроператора, поскольку ВК РФ не устанавливает никаких особенностей аренды воздушных судов как с экипажем, так и без экипажа, а также запретов или ограничений заключения таких договоров на воздушном транспорте. Другое дело, что порядок осуществления международных воздушных перевозок определяется на основе двусторонних соглашений России о воздушном сообщении. В них, как правило, отсутствуют положения о порядке выполнения нерегулярных (чартерных) рейсов, которыми, очевидно, должен пользоваться туроператор, осуществляя международные перевозки туристов, однако сказано, каким образом такой порядок определяется.

Возвращаясь к вопросу о договорном и фактическом перевозчиках, обратимся вначале к договору аренды транспортного средства без экипажа (ст.642 ГК РФ). В практике туристского бизнеса этот договор встречается нечасто. Заключая его, арендатор-туроператор становится владельцем воздушного судна и осуществляет его управление и техническую эксплуатацию без помощи арендодателя, т.е. самостоятельно либо при помощи третьих лиц, привлекаемых для перевозки.

На наш взгляд, третьи лица должны считаться лицами, уполномоченными перевозчиком (туроператором), а их действия (бездействие) следует рассматривать как действия (бездействие) туроператора. Кроме того, полагаем, что разделения на договорного перевозчика и фактического перевозчика в данном случае не происходит. Аналогичного мнения придерживаются Ю.Н. Малеев и Н.С. Игнатова, которые полагают, что в случае аренды без экипажа эксплуатантом, за редким исключением, является арендатор как лицо, совмещающее и навигационные, и экономические функции. Осуществляя последние, арендатор выступает в качестве договорного перевозчика и несет ответственность за использование арендованного им воздушного судна: как правило, перевозку пассажиров, багажа и грузов [7]. Продолжая высказанную мысль, можно прийти к выводу, что тот же арендатор, осуществляя в рамках аренды транспортного средства без экипажа навигационные функции, т.е. его управление и техническую эксплуатацию, выступает как фактический перевозчик.

Другим видом аренды воздушного судна является его аренда с экипажем. Заключая указанный договор, арендатор-туроператор приобретает воздушное судно во временное владение и пользование вместе с экипажем, который своими силами оказывает услуги по управлению судном и по его технической эксплуатации (ст.632 ГК РФ). Соотношение рассматриваемого договора с договором аренды транспортного средства без экипажа проводилось в литературе не раз. Определяющее различие между ними состоит в том, что в первом случае обязанность по управлению и технической эксплуатации лежит на арендодателе, а во втором - на арендаторе. В литературе справедливо отмечается, что договор аренды воздушного судна, заключенный с целью

перевозки, не будучи разновидностью договора перевозки, в то же время тесно с ним связан [8].

Наиболее отчетливо эта связь проявляется при осуществлении перевозки на транспортных средствах, арендованных с экипажем. Следуя используемой выше терминологии, в данном случае происходит разделение навигационной и экономической функций, где первая остается за арендодателем, а вторая передается арендатору. На наш взгляд, это означает, что туроператор-арендатор выступает как договорный перевозчик по отношению к своим туристам, в то время как арендодатель остается перевозчиком фактическим. Помимо прочего, признание туроператора договорным перевозчиком, а арендодателя – фактическим дает им возможность в случае предъявления иска к одному из них привлечь другого перевозчика к участию в деле в суде, где предъявлен иск. При этом общая сумма возмещения, которая может быть получена с каждого из них и с уполномоченных ими лиц, подлежит ограничению, установленному Варшавской конвенцией (ст.6 Гвадалахарской конвенции).

Все сказанное выше относится к туроператору, обладающему двойственным статусом: с одной стороны, он является непосредственным исполнителем услуги по международной перевозке туристов, с другой – выступает организатором путешествия, являясь исполнителем всего комплекса услуг, предлагаемых туристу в рамках туристского обслуживания. Вместе с тем в практике туристского бизнеса чаще возникают ситуации, когда туроператор самостоятельно не выполняет международную воздушную перевозку туристов. В таком случае он вынужден заключать договоры с лицами, которые будут оказывать эту услугу вместо него, тем самым исполняя его обязательство перед туристами в соответствующей части договора. В связи с этим возникает вопрос о выделении определенных правовых конструкций, в рамках которых такие отношения могут быть урегулированы.

В литературе предлагалось выделять договор перевозки пассажиров, заключаемый не с отдельными гражданами, а с различными организациями (для перевозки групп пассажиров), который считался разновидностью договора перевозки и строился по модели договора, заключаемого в пользу третьего лица [9]. Наряду с ним выделялись также договоры на организацию перевозки пассажиров, которым придавалось неодинаковое значение [10].

В настоящее время в практике туристского бизнеса для урегулирования отношений, связанных с организацией международных воздушных перевозок туристов, используется договор фрахтования, однако недостатки действующего законодательства не позволяют однозначно решить многие вопросы, возникающие при его применении. Понятие договора фрахтования содержится в ст. 787 ГК РФ. Данный договор (договор чартера) представляет собой соглашение, по которому фрахтовщик предоставляет фрахтователю за плату всю или часть вместимости одного или нескольких транспортных средств на один или несколько рейсов для перевозки грузов, пассажиров и багажа. Кстати, подобное определение договора чартера содержал в соответствующей главе Воздушный кодекс СССР 1983 года, утративший силу с принятием ВК РФ. Последний посвящает правовому регулированию договора фрахтования воздушного судна (именуемого также воздушным чартером) всего одну статью (ст. 104), положения которой не совпадают по тексту со ст. 787 ГК РФ. Как отмечается, в ст. 104 ВК РФ произошло смешение двух различных гражданско-правовых договоров: договора фрахтования как разновидности договора перевозки и договора аренды транспортного средства. Когда ст. 104 ВК РФ говорит об обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю одно или несколько воздушных судов, то речь идет о договоре аренды воздушного судна [11]. Вместе с тем в литературе высказываются и другие мнения о правовой природе воздушного чартера [12].

Наиболее близкой нам представляется позиция В.С. Грязнова, который, употребляя понятия "чартер" и "чартерная перевозка" как синонимы, полагает, что договор на чартерную перевозку следует рассматривать как один из видов перевозки, но не как договор аренды. По его мнению, этот договор заключается между заказчиком и перевозчиком, однако порождает возникновение договорных отношений между перевозчиком и пользователями воздушным транспортом, на которых полностью распространяются правила перевозчика, в том числе и в части ответственности [13]. Подобной точки зрения придерживается и В.В. Витрянский. Относя договор фрахтования к самостоятельному виду договора перевозки, он отмечает, что на воздушном транспорте подобные договоры заключаются не с отдельными пассажирами, а с организацией, выступающей в роли фрахтователя [14]. При заключении договора фрахтования за фрахтователем резервируются места для пассажиров, грузов, багажа при сохранении в неизменном виде существа обязательства по их перевозке в пункт назначения.

Применительно к туризму договор фрахтования воздушного судна следует рассматривать вместе с договором по туристскому обслуживанию. Связующим элементом этих договоров является туроператор, который, выступая в роли фрахтователя, за определенную плату выполняет загрузку воздушного судна с целью осуществления международной воздушной перевозки туристов, с которыми он планирует заключать договоры по туристскому обслуживанию.

Стороной, выполняющей перевозку по договору фрахтования, следует признать фрахтовщика. Другой его стороной является фрахтователь (туроператор), поскольку именно он назван в определении договора как лицо, которому фрахтовщик предоставляет за плату всю или часть вместимости транспортного средства для указанной перевозки. Пассажир-турист в данном случае выступает как лицо, для перевозки которого фрахтовщик и фрахтователь заключают договор фрахтования. Статья 787 ГК РФ оставляет за пределами регулирования многие вопросы, в том числе касающиеся взаимоотношений фрахтователя и пассажиров. Очевидно, последние подлежат урегулированию в рамках других договоров, о которых ГК РФ умалчивает. Это позволяет говорить о том, что указанные отношения могут быть урегулированы и с помощью договора по туристскому обслуживанию, где фрахтователь является туроператором, а пассажир – туристом. Вопрос о возможности урегулирования отношений туроператора и туриста агентским договором в данном контексте не имеет смысла. Зато имеет смысл вопрос о соотношении договора фрахтования и агентского договора, поскольку в практике туристского бизнеса они смешиваются.

Проблема смешения указанных договоров отчасти вызвана пониманием первого как договора, по которому резервируется определенная часть вместимости воздушного судна для пассажиров. Термин "резервирование" используется также и в агентских договорах, которые заключаются между авиатранспортными предприятиями и их агентами и предоставляют последним право резервирования (иначе - бронирования) мест в самолетах, как правило на регулярных рейсах. Поэтому следует отличать резервирование вместимости воздушного судна с целью перевозки от простого бронирования, т.е. текущего заказа конкретных мест на транспорте. В целом же предметом договора фрахтования как разновидности договора перевозки являются услуги по доставке пассажиров (туристов) к месту отдыха, осуществляемые посредством резервирования туроператором вместимости воздушного судна. Предметом же агентского договора является осуществление деятельности, связанной с бронированием и (или) продажей авиабилетов. Следуя смыслу ст.787 ГК РФ, в договоре фрахтования фрахтователь (туроператор) действует по отношению к фрахтовщику от своего имени. Помимо этого туроператор действует еще и за свой счет, внося предварительную плату за вместимость судна, в котором он планирует разместить

туристов. Турагент в данном случае действует от имени авиакомпании и за ее счет. При заключении договора фрахтования туроператор приобретает право самостоятельно формировать загрузку самолета, не указывая конкретных мест туристам, но не превышая объема пассажирской вместимости воздушного судна. Агентское же соглашение предполагает бронирование конкретных мест в самолете на определенном рейсе. Роль агента, добросовестно исполнившего свои обязанности, связанные с бронированием и (или) продажей билетов, этим исчерпывается, а дальнейшие взаимоотношения строятся уже между туристом и авиатранспортным предприятием. Напротив, перевозка туристов в соответствии с заключенным туроператором договором фрахтования продолжает связывать туроператора и туристов, поскольку, во-первых, эта перевозка осуществляется в оба конца, во-вторых, туроператор несет ответственность за оказание всех услуг, входящих в туристское обслуживание.

Возвращаясь к рассмотрению договора фрахтования в связи с договором по туристскому обслуживанию, отметим следующее. При заключении с туристом договора по туристскому обслуживанию туроператор предлагает ему помимо прочего и услугу по международной воздушной перевозке, которая фактически оказывается не им самим, а непосредственным перевозчиком по договору фрахтования. Это дает основания полагать, что туроператор является договорным перевозчиком, а перевозчик-фрахтовщик – фактическим. Вместе с тем в литературе высказывается мнение о том, что при осуществлении перевозки по договору фрахтования договорный и фактический перевозчики совпадают в лице фрахтовщика. Это связывается с тем, что при заключении договора фрахтования, в отличие, например, от договора аренды, воздушное судно не поступает во владение фрахтователя, а следовательно, последний не должен признаваться договорным перевозчиком [15].

Разделяя в целом указанную позицию и признавая, что основание нахождения воздушного судна у туроператора, осуществляющего международную воздушную перевозку, играет важную роль при признании его договорным перевозчиком (о чем говорилось выше), напомним, что Гвадалахарская конвенция в своем определении договорного перевозчика не исходит из указанного основания. Договорным перевозчиком в Гвадалахарской конвенции называется лицо, заключающее в качестве стороны договор перевозки, подпадающей под действие Варшавской конвенции, с пассажиром (отправителем) либо с лицом, действующим от имени пассажира (отправителя). В связи с этим, например, в Великобритании фрахтователь не будет признан договорным перевозчиком ввиду заключенного им договора чартера, поскольку, заключая указанный договор, он в то же время действует как агент в интересах любых обращающихся к нему лиц, в том числе туристов. В России при организации международных воздушных перевозок туроператору приходится выбирать: предлагать туристу от своего имени в числе прочих услугу по международной воздушной перевозке (и, следовательно, считаться договорным перевозчиком со всеми вытекающими отсюда последствиями) либо предлагать туристу услугу по организации международной воздушной перевозки (и при этом быть свободным от обязательств, связанных с непосредственным исполнением этой перевозки). Несмотря на то что отнесение услуги по организации международной воздушной перевозки к туроператорской деятельности не вызывает сомнения, вопрос о включении ее в комплекс услуг по туристскому обслуживанию требует дальнейшего рассмотрения.

ССЫЛКИ

[1]. Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации» (утв. Приказом Минтранса России от 04.02.2003 №11).

- [2]. См.: Писаревский Е.Л. Правовая природа туроператорской деятельности// Туризм: право и экономика. 2004. №2. С.8.
- [3]. Россия в Монреальской конвенции не участвует.
- [4]. См.: Иванова Е.А. Международно-правовые аспекты ответственности, наступающей вследствие авиационных происшествий (<http://www.avia.ru>).
- [5]. См., например: Малеев Ю.Н., Игнатова Н.С. Обеспечение безопасности международной авионавигации при аренде воздушных судов // Правоведение. 1978. №4. С.78.
- [6]. См.: Грязнов В.С. Международные авиаперевозки (правовые вопросы). М., 1982. С.91.
- [7]. См.: Малеев Ю.Н., Игнатова Н.С. Указ. работа. С.78.
- [8]. См.: Там же. С.79.
- [9]. Микрюкова Г.А. Договор перевозки в советском гражданском праве: Автореф. канд. юрид. наук. Свердловск, 1986. С.7.
- [10]. См.: Там же. С.8; Щенникова Л.В., Гражданско-правовое регулирование туризма в СССР// Советское государство и право. 1983. №8. С.128.
- [11]. Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер)// Правовой научно-практический журнал "Кодекс info". 2004. Май-июнь.
- [12]. См., например: Остроумов Н.Н. Правовой режим воздушных перевозок// Закон. 1997. №8. С.30-31; Гражданское право: Учебник. Ч.2/ Отв. ред. В.П. Мозолин. М., 2004. С.429-430.
- [13]. Грязнов В.С. Указ. раб. С.91.
- [14]. См.: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. IV. М., 2004. С.307.
- [15]. Грязнов В.С. Указ. раб. С.91.