

Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер). Правовой научно-практический журнал «Кодекс info», май-июнь 2004г.

Современное отечественное гражданское законодательство предполагает наличие различных правовых конструкций, которые порождают обязательства между участниками транспортной деятельности. Для целей настоящей статьи под транспортной деятельностью мы будем понимать такую деятельность, экономической целью которой является изменение территориального положения как людей (пассажиров), в том числе возможно и самих участников транспортной деятельности, так и различных материальных ценностей (груза, багажа, почты).

Правовая же цель данной деятельности зависит от существования конкретного обязательства, возникшего между участниками данной деятельности, и от условий конкретного договора, опосредующего данное обязательство, но всегда предполагает транспортировку в пункт назначения людей и материальных ценностей в согласованный сторонами срок, а также в целости и сохранности.

Основным договором, порождающим транспортные обязательства, по преобладающему мнению правовой доктрины, является договор перевозки, не зависимо от объекта перевозки. Таким образом, перевозочная деятельность рассматривается в качестве основы транспортной деятельности.

Различают также транспортную вспомогательную деятельность, которая опосредуется такими договорами, как фрахтование, буксировка и т.д., и нетранспортную вспомогательную деятельность, которая предполагает заключение таких договоров, как транспортная экспедиция, на выполнение погрузочно-разгрузочных работ, аренда транспортного средства, на организацию перевозок и др.

Принимая во внимание вышеуказанные различия транспортной деятельности, и понимая философскую подоплеку вопроса, хотелось бы остановиться и сузить предмет исследования до рамок правовой природы договора фрахтования вместимости воздушного судна (воздушного чартера) и определить его место среди договоров, опосредующих транспортную деятельность.

1. Понятие и предмет договора воздушного чартера

Под предметом договора, здесь и далее, мы будем понимать те общественные отношения, по поводу которых заключается договор. Следует также иметь в виду, что договор, как юридический институт, призван служить лишь внешним оформлением складывающихся 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. Следовательно, договор должен максимально детально, четко и ясно отражать саму сущность 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 РФ, 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 правильного определения правового режима, подлежащего применению к отношению сторон, необходимо четко определить предмет договора. Более 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).

Как следует 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.

Помимо ст.787 ГК РФ правовое регулирование данного вида договора осуществляется также на основании ст.104 ВК РФ.

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

Однако, несмотря на то, что Воздушный кодекс РФ был принят более чем на два года позже ГК РФ – 19.02.1997г., ВК РФ даёт своё толкование предмета договора фрахтования – воздушного чартера. Так, согласно 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.

Как уже не раз отмечалось в юридической литературе, 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. Когда ст.104 ВК РФ говорит об обязанности фрахтовщика предоставить фрахтователю одно или несколько воздушных судов, то имеет место договор аренды воздушного судна.

В случае же, когда договор заключается в отношении вместимости воздушного судна, то налицо договор фрахтования или чартер. Однако и здесь допущена неточность – в ВК РФ речь идет о части воздушного судна (ст.104 ВК РФ). 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.

Да и само заглавие 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. По нашему мнению данную статью следовало бы озаглавить либо «Договор фрахтования вместимости воздушного судна», либо коротко «Чартер», как это предусматривал ВК 1983 года.

Исправить ситуацию никогда не поздно. Так, в первоначальной редакции Федерального закона «О лизинге» конструкция лизинговой сделки как совокупности договоров, «необходимых для реализации договора лизинга между лизингодателем, лизингополучателем и продавцом (поставщиком) предмета лизинга» (ст.2 «Основные

понятия, используемые в настоящем Федеральном законе») не соответствовала конструкции лизинга как договора финансовой аренды, закрепленной в части второй ГК РФ (глава 34 «Аренда», §6. Финансовая аренда (лизинг), ст.665-670). В связи с этим Федеральным законом от 29 января 2002 г. «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О лизинге» нормы Закона были приведены в соответствие с понятием договора лизинга, закрепленным в ГК РФ, а наименование Закона было заменено новым – «О финансовой аренде (лизинге)». Как видим, потребовалось более трех лет для того, чтобы устранить противоречия, которые, в общем-то, были видны еще в процессе работы над проектом Закона «О лизинге».

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.

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

Вероятно, авторы статьи ст.787 ГК РФ, в процессе нормотворчества полагали, что новый специальный транспортный кодекс, регулирующий транспортную деятельность в области авиации должен содержать не меньше статей (по количеству), регулирующих частноправовые отношения, возникающие из договора чартера, чем Воздушный кодекс СССР 1983 года, где регулированию договора чартера была посвящена отдельная глава IX, которая содержала 5 статей.

Хотелось бы обратить внимание на ст. 134 ВК СССР 1983 года, где говорилось, что 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.

Несмотря на то, что ст. 134 ВК СССР 1983 года не действует с 1 апреля 1997 года, ввиду законодательного пробела она актуальна и по сей день. Тем более, что современное законодательство позволяет сторонам самостоятельно решать, какие условия договора будут считаться существенными (абз.2 п.1 ст.432 ГК).

Порядку перевозки заказными (чартерными) рейсами, а также планированию таких перевозок была посвящена специальная инструкция МГА.

Как представляется, ввиду отсутствия писанного правила, при заключении договора фрахтования вместимости воздушного судна, сторонам следует согласовать все те существенные условия, которые являются необходимыми для договоров данного вида. По нашему мнению, в качестве рекомендации, учитывая ненормативный характер данного документа, следует руководствоваться ст.134 ВК СССР 1983 года.

2. Тип воздушного судна, как существенное условие договора воздушного чартера

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 транспортного средства, скажем, самолет ТУ-154.

В некоторых случаях, возможна также замена воздушного судна одного типа на воздушное судно другого типа. Особенно часто это проявляется на воздушных линиях с большой регулярностью выполнения полетов (например, между Москвой и Санкт-Петербургом такие авиакомпании как ФГУАП «Пулково» и ОАО «Аэрофлот РА» ежедневно выполняют до десяти, а иногда и более рейсов). В данном случае коммерческие службы эксплуатантов отслеживают продажу билетов на каждый рейс, и в зависимости от этого определяют тип воздушного судна.

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.

3. Максимальное количество перевозимых пассажиров, багажа, грузов и почты, как существенное условие договора воздушного чартера

Вместимость, 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.

Так, Внешнеторговая арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате СССР (дело №47/1979) признала необоснованным утверждение ответчика (фрахтовщика) будто «его обязанности по договору должны считаться выполненными в силу предоставления в распоряжение истца (фрахтователя) провозных емкостей самолета, предусмотренных в договоре...» «То обстоятельство, что в самолет не была погружена часть груза, предъявленного фрахтователем к перевозке, само по себе свидетельствует о невыполнении договора фрахтовщиком».

Как представляется, вывод ВАК при ТПП СССР по вышеуказанному делу ошибочен, поскольку ставит фрахтовщика в заведомо невыгодное положение и предоставляет возможность фрахтователю злоупотреблять своим правом. Необходимо исходить из того, что обе стороны договора фрахтования в равной степени представляют себе ту вместимость, по поводу которой заключается договор. Следовательно, при представлении фрахтователем к транспортировке груза по параметрам отличного от предоставленной вместимости в большую сторону, бремя экономических затрат связанных с тем, что часть груза может быть не отправлена, должно лечь на фрахтователя. В данном случае даже не имеет значение, была ли возможность у фрахтовщика в принципе разместить груз на воздушном судне, поскольку зафрахтована может быть и часть вместимости.

При транспортировке пассажиров также допускается фрахтование как всей, так и части вместимости судна. В случае фрахтования всей вместимости, максимальное количество пассажиров определяется исходя из технической возможности воздушного судна. Например, 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 человек. 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 отмечает Н.Н. Остроумов, 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.

4. Размер платы за фрахтование, как существенное условие договора воздушного чартера

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

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

До принятия ГК РФ условие о цене в возмездном договоре рассматривалось как существенное. Как предусматривала ст.65 Основ гражданского законодательства 1991 года, исполнение возмездного договора должно оплачиваться по согласованной цене. Отсюда следовал вывод: нет согласованного условия о цене – нет и договора.

Однако со вступлением в действие нового ГК, на что уже обращалось внимание, можно утверждать, что подобно качеству и сроку цена сама по себе перестала быть существенным условием договоров, в том числе возмездных. Такой вывод основан на анализе ст.424 ГК РФ.

Так, между ООО «Глобус-Тур-96» и ИЧП «Конкорд» был заключен договор от 30.01.97 о совместной загрузке самолета, согласно которому фрахтователь самолета ИЧП «Конкорд» обязано было предоставлять в течение полугода обществу «Глобус-Тур 96» квоту в количестве 25 мест. ООО «Глобус-Тур 96» должно производить оплату стоимости полученной квоты мест по реквизитам, предоставленным ИЧП «Конкорд», за сутки до вылета самолета независимо от ее загрузки. Стоимость квоты мест договором не была определена.

ООО «Глобус-Тур-96» обратилось в Арбитражный суд Тюменской области с иском к ИЧП «Конкорд» о взыскании 144231166 рублей переплаты за услуги по договору от 30.01.97 и 25232467 рублей процентов за пользование чужими денежными средствами.

Решением от 31.10.97 с ответчика взыскано 144231166 рублей излишне уплаченных денежных средств и 12884650 рублей процентов. В остальной части иска отказано.

Постановлением апелляционной инстанции от 16.12.97 решение оставлено без изменения.

Федеральный арбитражный суд Западно-Сибирского округа постановлением от 04.02.1998г. решение суда первой инстанции и постановление суда апелляционной инстанции оставил без изменения.

Президиум ВАС РФ постановлением от 11.08.1998г. №1984/98 отменил решение от 31.10.1997г., постановление апелляционной инстанции от 16.12.97 Арбитражного суда Тюменской области по делу No. А70-2260/12-97 и постановление Федерального арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 04.02.98 по тому же делу, и направил дело на новое рассмотрение в арбитражный суд первой инстанции по следующим основаниям:

Арбитражный суд, удовлетворяя исковые требования в части переплаты истцом стоимости блок-мест на чартерные рейсы, применил цену авиабилета, действовавшую в ОАО «Тюменские авиалинии» (перевозчик), сославшись при этом на пункт 3 статьи 424 ГК РФ, и, кроме того, посчитал неправомерным увеличение в одностороннем порядке квоты мест.

Пунктом 3 статьи 424 ГК РФ установлено, что в случаях, когда в возмездном договоре цена не предусмотрена и не может быть определена исходя из условий договора, исполнение договора должно быть оплачено по цене, которая при сравнимых обстоятельствах обычно взимается за аналогичные товары, работы или услуги.

Арбитражным судом необоснованно признано, что цена на авиабилет, взимаемая перевозчиком, является ценой, подпадающей под требования пункта 3 статьи 424 ГК РФ.

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.

Таким образом, 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. 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.

Высший арбитражный суд РФ совершенно справедливо указал 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, отличным 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 настоящее время действует «Положение о регистрации и оповещении тарифов» №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 Главного агентства ГА (ЦРТ) об уровне пассажирских тарифов, предоставляемых льготах, а также ставках сборов за обслуживание рейсов в аэропортах. Таким образом, прежде чем тариф 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, осуществляемых на основе договора фрахтования, правило о фиксированном опубликованном тарифе 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 налицо. Однако, 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.

5. Цель договора фрахтования, как существенное условие воздушного чартера

Одно из принципиальных 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 (ВК добавляет еще почту). А по договору аренды транспортного средства для сторон в принципе безразлично, с какой целью фрахтуется транспортное средство.

Формулировка указывающая 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 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.

Удачней 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), 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. Однако, 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.

Согласно общей теории гражданского права, цель сделки лежит вне ее пределов и не влияет на ее действительность. Касательно же цели договора фрахтования действует иное правило. Цель фрахтования прямо предусмотрена в законе и является существенным условием договора чартера (ст. 432 ГК).

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).

Происходит наложение одного договора на другой, дублирование договоров. Причем, как уже указывалось выше, договор фрахтования теряет свое значение и самостоятельность.

Выдача Фрахтовщиком накладной конкретному отправителю груза, отличному от фрахтователя, или билета пассажиру/пассажирам, отличному(ым) от фрахтователя предполагает вступление фрахтовщика в прямые частнопровые 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 – фрахтователь, 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.

Помещение статьи 787 ГК «Договор фрахтования» в главу 40 ГК «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 вспомогательное значение по отношению к договору перевозки. Повторимся: договор фрахтования – это совершенно самостоятельная правовая конструкция.

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

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

По договору фрахтования различают 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).

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 упоминания нет. Как представляется, данная позиция законодателя достаточно обоснована.

Так, согласно ст.20 ВК РФ авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную. Далее в ВК РФ следуют статьи, раскрывающие то 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.

Следовательно, 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.

Подводя итог вышесказанному, 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 Воздушного кодекса 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 частности.