

ефективним і скоординованим. Наша держава повинна стати конкурентоспроможною на світових ринках товарів, праці і капіталу, оскільки у неї немає іншого шляху, щоб гарантувати західний стандарт якості життя своїх громадян і відповідне місце в міжнародній співдружності розвинених країн.

Найбільшою проблемою для проведення економічної реформи та гармонійне входження в світове співтовариство України є відсутність внутрішньої політичної стабільності. Бажання реформуватися не ствердилося на всіх рівнях виконавчої влади. Це, безумовно, найважливіший висновок із тих перетворень, що мали місце в українській економіці за останні декілька років. Відсутність консенсусу і чітких правил взаємовідносин для державних інститутів влади створили значні перепони на шляху економічних перетворень. На жаль, ті економічні реформи, що здійснюються, не стали сферою, де об'єднані всі загальні інтереси.

У зв'язку з цим проблеми удосконалення правового регулювання господарських, повітряних та космічних правовідносин виходять на перший план. Тому робота дискусійної панелі повинна послужити ще одним кроком у напрямку руху вітчизняних наукових поглядів до поглядів і позицій науковців розвинених країн світу, що слугуватиме подальшому розвитку вітчизняного законодавства до законодавства Європейського Союзу і трансформації України у світове співтовариство у рамках глобалізаційних процесів.

УДК 341.824:338.47(043.2)

**Алиев Этибар Али оглы**, д.ю.н., профессор,  
действительный член Международной Транспортной Академии,  
Бакинский государственный университет, г. Баку, Азербайджан

## **ЮРИДИЧЕСКАЯ ПРИРОДА ЧАРТЕРНЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК**

### **Авиаперевозки по чартерному договору**

Авиачартерные перевозки или чартерные авиаперевозки – это нерегулярные перевозки [1]. Такие перевозки, как известно, практикуются в морском праве, отношения между сторонами оформляются договором специального характера. Иногда его называют договором фрахтовки воздушного судна [2], или договором аренды воздушного судна.

Согласно договору авиа-чартера, одна сторона (сдающая в аренду) берет на себя обязательство сдать, на оплачиваемой основе, другой стороне (арендующей) полную или частичную вместимость воздушного судна на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, груза, багажа.

Лицо, сдающее в аренду – авиакомпания, является владельцем (собственником) воздушного судна [3], а арендующим является заказчик, называемый фрахтователем воздушного судна; договор авиа-чартера заключается между сдающим в аренду и арендующим.

По наличию команды, как и при договоре морского чартера, различают два вида договора авиа-чартера: а) фрахтовки воздушного судна без экипажа; б) фрахтовки воздушного судна вместе с экипажем.

Согласно договору авиа-чартера без экипажа, владелец воздушного судна взамен обусловленной оплаты (для использования фрахтователем), берет на себя обязательство предоставить воздушное судно без команды.

Правовой режим авиа-чартерных перевозок охватывает два основных вопроса, одним которых является вопрос об организации авиа-чартерных перевозок. Под ним понимается разрешение на осуществление полета по заданному маршруту, периодичность полетов и другие вопросы, определяемые актами государственных органов гражданской авиацией.

Второй вопрос, касается коммерческих условий чартера, определяемые следующими путями: а) включением соответствующих правил в тарифы авиакомпаний, которые касаются будущих условий перевозки и взаимоотношении между сторонами авиа-чартера; б) определением коммерческих условий, состоящих из однотипных чартерных проформ. Договор авиа-чартера, определяющий содержание чартера, права и обязанности сторон, и разрабатываемые каждой авиакомпанией, выступает как базовый документ, в который при заключении, стороны могут вносить дополнения.

В чартерных проформах, как правило, фиксируются согласие о следующих условиях:

- характеристика фрахтуемого воздушного судна;
- сумма возмещаемого фрахта (оплаты) за использование воздушного судна;
- порядок расчетов;
- маршрут и график полета;
- официальные оформления транспортного документирования;
- преждевременное прекращение договора по причине невозможности его выполнения;
- ответственность владельца (собственника) воздушного судна;
- право, которое должно быть применено к договору перевозки, и др.

Одно из условий, предусмотренных в чартерных проформах, касается транспортной документации, оформляющей перевозку, составленной авиакомпанией, которая предоставляет воздушное судно в аренду.

Другим условием, предусмотренным в чартерных проформах, является фрахт воздушного судна, под которым понимается плата за его использование, т.е. оплата в чартерных проформах, рассчитываемая по использованию воздушного судна в часах или в рейсах.

Для обеспечения оплаты фрахта предусматривается право залога за груз, выступающее как способ обеспечения уплаты фрахта.

Некоторые чартерные проформы предусматривают условие о демередже (т.е. возмещаемая плата), возникающее за необоснованную задержку воздушного судна.

Одним из условий чартерных проформ, является условие об ответственности перевозчика, которую он несет при наличии его вины. В чартерных проформах приводится также перечень случаев освобождения перевозчика от ответственности, определяемое договором о перевозке или правилами перевозки авиакомпании, или правилами Варшавской конвенции.

Характерно, что коллизионные положения могут использоваться при регулировании авиа-чартерных перевозок, и применяется при их организации. Но при этом, нет единого мнения об использовании какой-либо коллизионной нормы. В юридической литературе предлагается применение следующих коллизионных положений, содержащихся в следующих законах:

- места нахождения предмета (вещи);
- флага воздушного судна;
- регулирующего перевозку;
- законе авиакомпании, сдающей в аренду воздушное судно.

Варшавская конвенция, как известно, предусматривает только некоторые частные коллизионные положения и не определяет общую коллизионную норму. Однако, в законодательстве и на практике многих государств предпочтение отдается использованию, в качестве общей коллизионной связки, законы перевозчика, хотя основой чартера являются положения договора перевозки грузов и пассажиров, что представляется не целесообразным. По справедливому мнению О.Н. Садикова, Д.В. Авчинкина применяться должен закон авиакомпании, сдающей воздушное судно [4; 5]. На наш взгляд, именно такой подход позволяет устранить правовую проблему неопределенности в регулировании чартерных отношений; в однотипных чартерных проформах выражается, как правило, указание о подчинении чартера правилам авиакомпании, сдающей воздушное судно.

### **Юридическая природа чартера**

Известно, что в правовой доктрине одним из вопросов, вызывающих споры, является проблема юридической природы авиа-чартера, обладающая сложным характером. Не случайно, что по мнению некоторых авторов, договор воздушного чартера равноценен договору аренды [6]; по мнению же других авторов, воздушный чартер считается одним видом договора перевозки [7]. В правовой доктрине ряда европейских стран воздушный чартер, в определенном случае, должен считаться видом договора аренды, а в другом случае – видом договора

перевозки [8].

По нашему мнению, при определении юридической природы воздушного чартера, более существенное значение имеет именно такой подход, поскольку высказывать идею о том, что воздушный чартер является договором аренды или перевозки, недостаточно, так как его юридическая природа должна определяться в зависимости от их согласованных условий.

Если воздушное судно предоставляется для использования заказчиком без экипажа, тогда чартер должен рассматриваться как один из видов договора аренды. Такая правовая конструкция предусмотрена в законодательстве ряда зарубежных государств, например, в Гражданском кодексе Российской Федерации (ст. 638), договор аренды оказания услуг по технической эксплуатации и управлению транспортным средством, когда владелец воздушного судна (сдающий в аренду) не выступает в роли перевозчика.

Если перевозчик, предоставляя вместимость (полную или частичную) воздушного судна в аренду, берет на себя обязательство перевозки пассажира, багажа или груза, чартер может рассматриваться как один из видов договора перевозки, а владелец судна, сдаваемого в аренду вместе с экипажем, при ее осуществлении, в качестве перевозчика.

#### *Литература*

1. Остроумов Н.Н. Воздушный чартер и его условия. *Советское государство и право*. 1980. № 1. С. 126-230.
2. Экономика и организация внешнеторговых перевозок: учебник / под ред. К.В. Холопова. Москва, 2000. 484 с.
3. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва, 1981. 190 с.
4. Авчинкин Д.В. Международные перевозки: правовые аспекты перемещения грузов и пассажиров. Минск, 1999. С. 35.
5. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва, 1981. 191 с.
6. Гражданское право: учебник. Часть 2-я / под ред. А.Г. Калпина. М., 1999, с. 272; Советское государство и право. 1968. № 11. С. 62; Правоведение. 1969. № 3. с. 133; Остроумов Н.Н. Воздушный чартер и его условия. Советское государство и право. 1980. № 1. С. 130; Садиков О.Н. Указ. соч., с. 130.
7. Гражданское право: учебник. Том 2-й. Полутом 2-й / под ред. Е.А. Суханова. Москва, 2000. С. 50.
8. Abraham H.J. Das Recht der Luftfahrt. Kommentar und Quellensammlung, 1960, p. 262-266; Sundberg. Aircharter. A Study of Legal Development Stockholm, 1961, p. 272 ff; Rodiere R. Droit des transports. Paris, 1977, pp. 845-847; Shawcross and Beaumont. Air law, 4 Edition, London, 1977, p. 566.