

*Г. П. Майорова,
Магистрант 2 курса.
юридический факультет
ФГБОУ ВПО «Чувашский государственный
университет имени И.Н. Ульянова» (г. Чебоксары)*

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВАЯ ПРИРОДА ВОЗДУШНОЙ ЧАРТЕРНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРА И БАГАЖА

***Аннотация:** В работе рассматривается гражданско-правовая природа воздушной чартерной перевозки пассажира и багажа. Актуальность обусловлена значимостью чартерных рейсов для России, а также местом, которое им отводит Правительство РФ в будущем. Нельзя не отметить, что благоприятные правки в чартерное законодательство вносятся, но оно до сих пор несовершенно. Итог работы – это практико-ориентированные предложения, способные улучшить изученную сферу.*

***Ключевые слова:** чартерная воздушная перевозка, обязательные пункты договора, гражданско-правовая природа, права фрахтователя, права фрахтовщика.*

***Annotation:** The paper examines the civil-legal nature of air charter transportation of passengers and baggage. Its relevance is due to the importance of charter flights for Russia, as well as the place that the Government of the Russian Federation assigns to them in the future. It should be noted that favorable amendments are being made to charter legislation, but it is still imperfect. The result of the work is practice-oriented proposals that can improve the studied area.*

***Key words:** charter air transportation, mandatory clauses of the contract, civil-legal nature, rights of the charterer, freighter's rights.*

Вопрос воздушных чартерных перевозок до сих пор является значимым для России. Аргументировать это можно сразу множеством элементов. С одной стороны, даже в 2024 году фиксировалась проблема международных перевозок между нашей страной и «дружественными» державами. Примером является авиасообщение с Китаем – чартеры недостаточно развиты, их число не позволяет полностью удовлетворить спрос, который существует у китайских и российских туристов. С другой стороны, чартеры являются распространенным явлением в нашей стране. Так, например, ученые констатируют, что около 33% от всех реализуемых российскими авиакомпаниями рейсов – это чартеры [1, с. 189]. При этом в нынешних условиях лишь 60% от международных перевозок, где одним из пунктов назначения является российский город, выполняются отечественными авиакомпаниями [2]. Исходя из последних изменений Воздушного кодекса (ВЗК) РФ [3], а также введения Приказа Минтранса России от 24.04.2025 N 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок допуска перевозчиков к выполнению регулярных и чартерных международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.05.2025 N 82464) [4], полагаем, что чартеры признаны правительством, как инструмент решения проблемы. Этот аспект, иные выделенные факторы, а также несовершенство действующего чартерного законодательства России, недостаточно полно раскрывающего отличительную гражданско-правовую природу чартерных рейсов – все это причины, обуславливающие актуальность работы.

История регулирования гражданско-правовой природы воздушной чартерной перевозки в России сложна и до сих пор требует развития. Так, сами подобные рейсы получили государственное регулирование в современной России лишь в 1996 году, когда Гражданский кодекс представил свою вторую часть, где начали иметь юридическую силу статьи 787, а также 632-641, тоже

частично имеющие отношение к воздушному чартеру. Уже через год ВЗК РФ тоже начал регулировать воздушный фрахт через статью 104.

Однако лишь в 2024 году произошли существенные изменения в ВЗК РФ – появилась статья 104.1, которая позволила частично решить трудности, которые оставались в рамках воздушного фрахта десятилетиями. Так, например, были фрагментарно определены:

1. Положения, в обязательном порядке прописываемые при заключении чартерного договора;
2. Некоторые возможности и обязательства, существующие как у фрахтователя, так и у фрахтовщика;
3. Стандарты и правила, используемые как для чартеров, так и для регулярных воздушных перевозок;
4. Часть трудовых вопросов;
5. Проблема субчартера;
6. Вопросы компенсации нанесенного урона.

Даже фрагментарное решение в 2024 году данных элементов – это благоприятное направление действий законодателя. Причина заключается в том, что до момента принятия поправок, воздушный чартер фактически приравнивался к регулярной воздушной перевозке, что недопустимо, вследствие иной гражданско-правовой природы. Аргументировать это можно тем, что между фрахтователем и фрахтовщиком возникают особые отношения, требующие определения многих вопросов, среди которых особое место занимает безопасность и компенсация ущерба. Международное право согласно с тем, что чартер – это специфический вид воздушной перевозки, следовательно, он должен иметь особое государственное регулирование.

Осознав значимость воздушного чартера, а также наличия правового дефекта в рамках статьи 104.1 ВЗК РФ, законодатель уже в 2025 году внес изменения в статью. Так, теперь государственные положения относятся не только к тем чартерам, которые осуществляются на территории страны, но и к

международному перемещению лиц и багажа. Этому способствовали поправки, ликвидирующие слово «внутренний» в пункте 1 и в самом наименовании статьи 104.1 ВЗК РФ. Таким образом, регулирование получили не только внутренние, но и международные чартерные рейсы, имеющие одним из пунктов назначения российский город, правовой дефект был устранен.

Были добавлены пункты 23 и 24, тоже имеющие отношение к международным чартерным рейсам. Их положения корректны, так как автоматически распространили требования, установленные к российским чартерам, на всех чартерных перевозчиков. При этом пункт 24 сформировал необходимость получения разрешения (допуска) на действия иностранных чартерных перевозчиков.

В этой связи был издан Приказ Минтранса России от 24.04.2025 N 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок допуска перевозчиков к выполнению регулярных и чартерных международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» (далее используем сокращение Приказ). Изучив его положения, можно выделить продолжение положительного государственного регулирования воздушного чартера, начавшегося в 2024 году. Причина заключается в последних положениях. Согласно им, допуск, который получают чартеры, в обязательном порядке содержит количество осуществляемых рейсов, периоды между ними, а также саму международную воздушную линию. В результате, данные положения придется обговаривать фрахтователю и фрахтовщику, а наилучший вариант – их закрепление в договоре, что влияет на его содержание, совершенствует уровень безопасности фрахтовщика.

Несмотря на верность действий Минтранса, положения не были закреплены в ВЗК РФ, что можно считать недостатком, который требуется ликвидировать. Более того, изучая историческую часть вопроса, было установлено, что в СССР воздушный чартер регулировался более полно, следовательно, ряд пунктов необходимо перенять.

Полагаем, что наибольшую практическую значимость будут иметь фрагменты положений статей 134-138 ВЗК СССР [5]. Аргументируем это следующими пунктами:

1. Согласно статье 134 ВЗК СССР, договор, заключаемый между фрахтовщиком и фрахтователем, должен содержать множество обязательных пунктов. Сюда относили: тип используемого воздушного судна, назначение перевозки, территорию вылета и прилета, а также их время, лимит пассажировместимости и багажеместимости, который нельзя превысить. Согласно 104.1 ВЗК РФ, эти элементы не требуются в обязательном порядке, но могут быть внесены. Исходя из Приказа, обязательной стороной договора фактически являются следующие пункты: количество осуществляемых рейсов, периоды между ними, а также сама международная воздушная линия. Констатируем, что международная воздушная линия определяет территорию вылета и прилета, периоды между рейсами – фактически их время. Таким образом, Приказ в трансформированном виде имеет часть положений ВЗК СССР 1990 года, дополняя его количеством рейсов, но упуская положения о типе используемого воздушного судна, назначении перевозки и лимитах. Сформировав новые обязательные части чартерного договора, Приказ увеличил безопасность для фрахтовщика, так как он теперь четко знает, на каких территориях будет использовано судно и с какой интенсивностью. Однако цель не регулируется, что увеличивает вероятность применения средства для нелегальных перевозок. Отсутствие лимитов создает риск того, что авиационное средство будет использоваться на пределе возможностей, что увеличивает его износ. Таким образом, данные нововведения были положительны, но недостаточны;

2. Согласно положениям 135 статьи ВЗК СССР, в случае наличия угроз для безопасного перемещения авиационного средства, фрахтовщик имеет право на изменение времени вылета, совершения внепланового временного приземления авиационного средства, корректировку пути

следования и так далее. По причине того, что российское законодательство отказывает в таких правах лицу, создается прямая угроза для жизни пассажиров и сохранности багажа – если фрахтовщик совершит одно из указанных действий, согласно действующему законодательству России, он понесет санкции. По причине того, что убытки не интересуют его, он может продолжить перемещение с риском крушения.

Другие пункты не будут рассмотрены, так как современное российское законодательство решило вопросы и потенциальные споры более эффективно, по сравнению с советским законодательством, корректировки не нужны.

Таким образом, советское законодательство по некоторым вопросам до сих пор является более совершенным, по сравнению с российским, несмотря на положительные изменения 2024 и 2025 годов. Рекомендуется внести следующие юридические корректировки для развития чартерной сферы России:

1. Сделать пункты, указываемые в допуске, согласно Приказу, обязательными элементами любого чартерного договора. Соответствующие изменения должны затронуть часть 2 статьи 104.1 ВЗК РФ. Там же необходимо дополнить обязательства теми элементами, которые существовали в СССР, то есть типом используемого воздушного судна, назначением перевозки и лимитами;

2. Переноса требуют и те советские положения, которые позволяли арендодателю совершить ряд действий для недопущения крушения авиационного средства. Их рекомендуется скопировать в полном объеме и представить новым, 25 пунктом.

В заключении констатируем, что действующее российское чартерное законодательство развивается. В 2024 и 2025 годах произошли значимые положительные изменения, позволяющие однозначно констатировать, что гражданско-правовая природа чартерного договора все больше отделяется от воздушных регулярных рейсов. Решение необходимо признать верным,

соответствующим советским и международным положениям. При этом до сих пор есть пункты, которые в двадцатом веке советской властью были решены более справедливо. Если представленные практические рекомендации будут применены сейчас, то произойдут столь нужные корректировки российского чартерного права.

Использованные источники

1. Гацко, М. А. Чартерные перевозки пассажиров на воздушном транспорте: проблемы правового регулирования / М. А. Гацко // Инновации. Наука. Образование. – 2021. – № 32. – С. 188-191.

2. Иностранные авиакомпании заняли 40% российского рынка перевозок за рубеж Какие перевозчики нарастили перелеты в Россию // РБК. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/business/30/09/2024/66f671849a79479d99b7de75?ysclid=mbg04ehaow669623562> (дата обращения: 03.06.2025).

3. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 21.04.2025) (с изм. и доп., вступ. в силу с 02.05.2025) // Консультант Плюс. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_13744/ (дата обращения: 03.06.2025).

4. Приказ Минтранса России от 24.04.2025 N 141 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок допуска перевозчиков к выполнению регулярных и чартерных международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты» (Зарегистрировано в Минюсте России 30.05.2025 N 82464) // Консультант Плюс. [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_506939/ (дата обращения: 03.06.2025).

5. Воздушный кодекс Союза ССР (утв. Указом Президиума ВС СССР от 11.05.1983 N 9275-X) (ред. от 29.10.1990) // Консультант Плюс.

[Электронный ресурс]. URL:
https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2434/?ysclid=m4rcmfa9q8413546259 (дата обращения: 03.06.2025).