

Copyright © 2015 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
Zhurnal grazhdanskogo i ugovnogo prava
Has been issued since 1871.
ISSN 2409-4528
Vol. 4, Is. 2, pp. 36-43, 2015

DOI: 10.13187/zngup.2015.4.36

<http://ejournal22.com>



Articles and Statements

UDC 347.422

The Tour Operator and the Air Carrier: To the Problems of the Relationship between the Parties

Evgeniy A. Konyukh

Omsk Academy of Interior Affairs Ministry, Russian Federation
644092, Komarova street, 7, Omsk
PhD, Associate Professor
E-mail: Djonson0877@yandex.ru

Abstract

In the article the problems of rendering of tourist services in the part of Charter air transport passengers in cases where the airline unilaterally refuses to perform the voyage by reason of non-payment by the tour operator. The author explores the features of the contract of chartering (Charter) aircraft, as well as the question of establishment of grounds for recognition of tour operator delaying the lender.

Keywords: the airline, tour operator, Charter, carrier, transportation, tourist, tourist product.

Введение

Лето 2014 года ознаменовалось, к сожалению, громкими сообщениями о приостановке деятельности более десятка довольно известных туроператоров – «Нева» [1], «Лабиринт», «Идеал-тур», «Южный крест», «ИнтАэр», «Авиачартер-ДВ», «Экспо-тур», «Ветер странствий», «Солвекс-Турне», «Нордик Стар», «Роза ветров Мир», «Эль-Вояж», «Атлас» и др. [2] Одной из основных причин явилась невозможность погасить задолженность перед авиаперевозчиками за уже выполненные и планируемые чартерные рейсы по доставке туристов к месту отдыха и возврату их обратно в РФ [3]. При этом многие туристы, оплатив туры полностью, получали «на руки» авиабилеты только в одну сторону, а гарантией получения обратного билета служил, якобы, ваучер на размещение [4]. Некоторые туроператоры оплачивали рейсы авиаперевозчику по факту – незадолго до вылета в страну пребывания, не внося обязательного депозита на возвратные рейсы [5]. Другие компании являлись так называемыми «блочниками», то есть выкупали на основе агентских договоров (или, точнее к ситуации, должны были выкупать) блоки мест у непосредственных заказчиков рейсов – компаний-консолидаторов [6].

Отдельные фирмы превратили свою деятельность в финансовую пирамиду, когда, зная о невозможности погашения своих долгов перед партнерами, продолжали продавать туры, тем самым вводили клиентов в заблуждение относительно своих намерений и реальных возможностей исполнения обязательств по организации туристических поездок [7]. В результате после объявления о приостановке деятельности туроператора граждане

вынуждены были либо дополнительно оплачивать услуги отеля после окончания периода отдыха, либо повторно приобретать авиабилеты за свой счет на регулярные рейсы или другие чартеры, чтобы вернуться домой, либо ждать «на улице» разрешения конфликтной ситуации на официальном уровне. Так, только от приостановки деятельности туроператора «Лабиринт» пострадали порядка 25 тысяч туристов [8].

Принимая во внимание нерадужные масштабы происходящего в туристической индустрии [9] на фоне скачков валютных курсов и общего ухудшения экономической ситуации в стране, значительное количество пострадавших туристов от недобросовестных действий туроператоров, постоянное участие в этих событиях авиаперевозчиков, а также имеющуюся судебную практику по делам, связанным с авиаперевозками [10], хотелось бы проанализировать некоторые проблемы оказания услуг по туристическому обслуживанию. Речь идет о чартерных авиаперевозках пассажиров в случаях, когда авиакомпания в одностороннем порядке отказывается от выполнения рейса по причине непоступления по каким-либо причинам денежных средств от туроператора.

Обсуждение

Как известно, между авиакомпанией и туроператором заключается договор, на основании которого авиакомпания (далее – Перевозчик) обязуется предоставить туроператору (далее – Оператор) право на продажу международных пассажирских перевозок, выполняемых на воздушных судах Перевозчика, по программе перевозок, указанной в приложении к договору, а Оператор обязуется производить полную оплату перевозок.

Поскольку Оператор осуществляет деятельность по туристическому обслуживанию, цель заключения названного договора состоит в доставке туристов к месту отдыха и обратно в согласованные сторонами сроки в соответствии с достигнутыми соглашениями с Перевозчиком. В большинстве своем самостоятельно Оператор выполнять международные воздушные перевозки туристов не имеет права (отсутствует лицензия), в связи с чем он вынужден заключать договоры с лицами (перевозчиками), которые будут оказывать эту услугу вместо него, тем самым исполняя его обязательства перед туристами в соответствующей части договора на туристическое обслуживание. Оператор выступает в соответствующих отношениях организатором путешествия (отдыха лица), являясь исполнителем всего комплекса услуг, предлагаемых туристу в рамках туристического обслуживания. Вследствие чего Оператор, по сути, является "договорным перевозчиком", а Перевозчик – фактическим, согласно ратифицированной Конвенции, дополнительной к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, заключенной в г. Гвадалахара 18 сентября 1961 года [11].

Таким образом, думается, есть основания утверждать, что в подобных случаях в силу ст. 307 ГК РФ, ст. 787 ГК РФ и ст. 104 Воздушного кодекса РФ [12] между Оператором и Перевозчиком возникают отношения, подпадающие под признаки договора фрахтования (чартер). Его предмет состоит в том, что 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 пассажиров. Налицо трехсторонняя связь фрахователя, фраховщика и пассажиров (туристов) в отличие от договора перевозки пассажира, который является двусторонним договором только между перевозчиком и пассажиром.

Однако не так все однозначно, как могло бы показаться на первый взгляд.

Проблема первая. В рамках рассмотрения отдельных споров [13] у судов возникал вопрос о квалификации названного выше договора в качестве договора фрахтования (чартера) и об обоснованности применения сторонами договорной подсудности с учетом положений ч. 3 ст. 38 АПК РФ.

При решении вопроса о порядке заключения договора фрахтования и его формы ГК РФ (абзац 2 ст. 787) отсылает к специальному транспортному законодательству. В силу общих положений гражданского законодательства для того чтобы договор считался заключенным сторонам необходимо согласовать все его существенные условия, среди которых закон в первую очередь выделяет условие о предмете договора (п. 1 ст. 432 ГК РФ).

Иными существенными условиями, которые должны быть согласованы Оператором и Перевозчиком, являются тип воздушного судна, цель фрахтования, максимальное количество перевозимых пассажиров и багажа, размер платы за фрахтование, место и время отправления, место назначения (пункт прибытия) воздушного судна.

Исходя из смысла договора фрахтования, Оператор (фрахтователь) действует по отношению к Перевозчику (фрахтовщику) от своего имени и за свой счёт, внося предварительную плату за вместимость судна, в котором он планировал разместить туристов, формируя тем самым загрузку самолёта, не указывая конкретных мест туристам, но и не превышая объёма пассажирской вместимости воздушного судна.

Обобщая соответствующие нормы действующего законодательства, а также положения, выработанные наукой гражданского права, следует согласиться с мнением, что предусмотренный законодательством договор фрахтования (чартер) является самостоятельной правовой конструкцией [14], наряду с договорами перевозки грузов, пассажиров и их багажа (ст. 785 и 786 ГК РФ), по следующим причинам:

1. Как следует из ст. 787 ГК РФ, договор фрахтования (чартер) заключается в отношении вместимости транспортного средства (одного или нескольких). Соответственно, зафрахтована или оплачена должна быть вся вместимость конкретного транспортного средства или ее часть. Плата взимается не за перевозку, а за вместимость. По договору же перевозки перевозчик обязуется перевезти в пункт назначения груз или пассажира и его багаж, не обуславливая свою обязанность предоставлением определенного транспортного средства.

2. Предмет договора чартера определен, помимо ГК РФ, еще и в Воздушном кодексе РФ, полностью раскрывает содержание данного вида договора и расширительному толкованию не подлежит. Так, согласно ст. 104 Воздушного кодекса 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.

3. Экономическая цель договора фрахтования та же, что и в договоре перевозки – изменение территориального положения объекта обязательства (груза, пассажира, багажа). Однако изменение территориального положения – это конечная цель заключения договора. Следуя логике закона, достаточно трудно произвести исполнение по договору чартера, не заключив в дальнейшем договор перевозки. Чартер – это самостоятельный вид договора, цель которого схожа с целью договора перевозки, но содержание не тождественно.

4. Непосредственный потребитель услуг (в рассматриваемом случае – пассажир, турист) юридически 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 пассажирами. Другими словами, конечному потребителю услуги в принципе безразлично, кто конкретно является фактическим исполнителем по договору. Поэтому для отправки туристов по соответствующему маршруту туроператоры зачастую заключают агентские договоры с другими лицами.

5. Время заключения договора фрахтования для перевозки пассажиров может не совпадать со временем заключения договора перевозки пассажира и его багажа.

6. Сторонами в договоре фрахтования являются фрахтовщик и фрахтователь. В качестве фрахтовщика выступает владелец транспортного средства (его собственник или лицо, которому транспортное средство принадлежит на ином правовом основании). Фрахтователь – юридическое лицо, заинтересованное в перевозке груза или групп пассажиров по маршруту, предусмотренному договором фрахтования, который, зачастую, не совпадает с установленными линиями (направлениями, расписанием регулярных рейсов) перевозки.

7. Соглашением сторон в чартер могут быть включены и иные условия, которые напрямую не относятся к фрахтованию. Например, уровень гостиницы для проживания экипажа, условие о предоставлении информации пассажирам о правилах перевозки, порядок оформления списков пассажиров и др. Указанное обстоятельство наталкивает на

мысль о том, что по содержанию заключаемые туроператорами с авиаперевозчиками договоры являются сложными договорами, в которые в том числе включены элементы агентского договора.

В виду изложенного считаем, что правила, предусмотренные ч. 3 ст. 38 АПК РФ об исключительной подсудности, в спорах рассматриваемой категории неприменимы, поскольку договор фрахтования по своей юридической природе отличается от договоров перевозки грузов, пассажиров и их багажа, имеющих собственное содержание и особенности заключения и исполнения. В связи с чем в соответствии с правилами ст.ст. 36, 37 АПК РФ стороны в договоре могут определить суд, где бы они хотели разрешать возможные споры, разногласия и претензии, возникающие при исполнении заключенного соглашения.

Проблема вторая. Установление оснований для признания Оператора просрочившим кредитором по критериям п. 1 ст. 406 ГК РФ.

Обязательства должны исполняться надлежащим образом в соответствии с условиями обязательства и требованиями закона, иных правовых актов. Лицом должны быть предприняты все меры и совершены действия для надлежащего исполнения обязательств, исходя из той степени заботливости и осмотрительности, какая от него требовалась по характеру обязательства и условиям оборота (ст. ст. 309, 401 ГК РФ).

В практике для надлежащего исполнения взятых на себя по рассматриваемому договору обязательств Оператор в основном обязан:

1) производить Перевозчику предоплату за первый и последний рейс программы в размере 100 % стоимости до начала выполнения программы (это условие, как правило, всегда выполняется).

2) обеспечить наличие необходимых документов для осуществления перевозки и предоставить списки пассажиров центру авиавоздушного сообщения и Перевозчику не позднее оговоренного в договоре срока (как правило, пяти суток до вылета).

Следует отметить, что сроки выполнения этой обязанности во многих случаях нарушаются Оператором даже под угрозой применения к нему штрафных санкций. Оператору в постоянно изменяющихся обстоятельствах, например, когда турист по каким-то причинам отказывается от тура накануне вылета, удобно, чтобы списки пассажиров на очередной рейс подавались бы как можно ближе к вылету, так как это сводит к минимуму потенциальные дальнейшие изменения в списках пассажиров (пассажирском манифесте) после выписки авиабилетов.

Однако в другой ситуации, когда Оператор, исходя из договорных положений, имеет право скорректировать заявленную программу перевозок без применения к нему штрафных санкций, если соответствующие уведомления об аннулировании или переносе перевозок (например, в связи уменьшением загрузки рейса) получены Перевозчиком от Оператора не менее чем, предположим, за пять рабочих дней непосредственно до перевозки, сокращать установленные сроки нельзя, поскольку это ставит Перевозчика в заведомо невыгодное положение.

Вместе с тем, в практике имел место случай, когда Перевозчик, ссылаясь на якобы существующую задолженность Оператора перед Перевозчиком, не перечисленной Перевозчику в счет уплаты им налога на добавленную стоимость (далее – НДС), незадолго до вылета сообщал Оператору, что при непогашении суммы задолженности рейс по маршруту будет выполнен авиакомпанией лишь с односторонней загрузкой [15]. Иными словами, из Российской Федерации в международный аэропорт назначения воздушное судно полетит без пассажиров, а обратно – с пассажирами на борту. Оператору в таком случае ничего не остается, как в спешном порядке погасить дополнительные суммы, если, конечно, они имеются на расчетном счету, не вдаваясь на этом этапе в обоснованность их предъявления, особенно тогда, когда рейс запланирован на выходной день, а сообщение от Перевозчика поступило, скажем, в пятницу в последний банковский операционный день недели. В противном случае, действительно, как показывают реальные события, имеется риск того, что Перевозчик выполнит рейс с односторонней загрузкой без туристов, а впоследствии при судебном разбирательстве Перевозчик будет просить суд признать Оператора просрочившим кредитором по критериям п. 1 ст. 406 ГК РФ.

На наш взгляд, предъявляемые в указанном случае требования Перевозчика о дополнительном перечислении суммы в счет уплаты Перевозчиком НДС являются незаконными при осуществлении международных перевозок, поскольку:

а) в соответствии с пп. 4 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ налогообложение производится по налоговой ставке 0 процентов при реализации услуг по перевозке пассажиров и багажа при условии, что пункт отправления или пункт назначения пассажиров и багажа расположены за пределами территории Российской Федерации, при оформлении перевозок на основании единых международных перевозочных документов;

б) анализ п. 3 ст. 164 Налогового кодекса РФ позволяет констатировать, что по ставке 18 процентов подлежат налогообложению услуги по организации международной воздушной перевозки пассажиров в рамках агентского договора.

Применительно же к услугам непосредственно перевозки пассажиров и багажа, указанным в пп. 4 п. 1 ст. 164 Налогового кодекса РФ, не предусмотрено какого-либо условия, при наступлении которого было бы возможным применение иной ставки НДС, чем 0 процентов. Даже в случае, когда заключается широко распространенный между авиаперевозчиками договор «код-шеринга», по которому одно направление совместно обслуживается двумя (или более) перевозчиками, где фактический перевозчик (авиакомпания, выполняющая рейс), не являясь стороной договора перевозки, заключаемого с пассажиром, уполномочен договорным перевозчиком (другой авиакомпанией), осуществить за него всю перевозку либо ее часть [16].

В соответствии с пп. 2 п. 6 ст. 165 Налогового кодекса РФ в целях подтверждения права на применение нулевой ставки НДС по указанным операциям, в дальнейшем Перевозчику необходимо представить реестр единых международных перевозочных документов по перевозке пассажиров и багажа, определяющих маршрут перевозки. С 1 октября 2015 года в данном реестре должны быть еще указаны номера перевозочных документов, дата оказания и стоимость услуг по перевозке пассажиров и багажа [17].

В связи с изложенным в рассмотренной ситуации отсутствуют основания для признания Оператора просрочившим кредитором по критериям п. 1 ст. 406 ГК РФ и, как видится, есть повод поразмышлять, имеет ли место в таком случае ненадлежащее исполнение обязательства со стороны Перевозчика, выразившееся в одностороннем отказе от осуществления перевозки пассажиров.

В соответствии со ст. 310 ГК РФ односторонний отказ от исполнения обязательства и одностороннее изменение его условий не допускаются, за исключением случаев, предусмотренных законом. Односторонний отказ от исполнения обязательства, связанного с осуществлением его сторонами предпринимательской деятельности, и одностороннее изменение условий такого обязательства допускаются также в случаях, предусмотренных договором, если иное не вытекает из закона или существа обязательства.

Анализ положений заключаемых между Операторами и Перевозчиками договоров позволяет прийти к выводу, что Перевозчик в большинстве случаев имеет право отказаться в одностороннем порядке от принятых на себя обязательств в следующих случаях:

а) в интересах безопасности полета;

б) при изменении ставок сборов аэропортов вылета/назначения, использования навигационного оборудования, стоимости горюче-смазочных материалов;

в) при невыполнении условий об оплате Оператором перевозок.

Представляется, когда Оператор добросовестно оплатил предстоящую перевозку, а с него Перевозчик накануне вылета требует дополнительные денежные суммы под предлогом уплаты НДС, и в случае их неперечисления на расчетный счет Перевозчика все-таки не осуществляет запланированный рейс, следует говорить о ненадлежащем исполнении обязательств со стороны Перевозчика, влекущее причинение Оператору убытков, возместить которые должник обязан в соответствии со ст. 393, п. 3 ст. 401 ГК РФ.

Убытки могут быть выражены в стоимости рейса в одну сторону, суммах оплаченных штрафных санкций за аннулирование забронированных услуг на курортах из-за отмены рейса, комиссии от продажи оплаченных авиабилетов и путёвок и т.п.

Заключение

Как бы ни складывались первоначально взаимоотношения Оператора и Перевозчика, в случае возникновения спора между ними страдают в итоге конечные потребители – туристы.

Статья 9 Федерального закона от 24 ноября 1996 № 132-ФЗ (ред. от 03.05.2012 г.) «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» [18] обязывает туроператора обеспечивать оказание туристам всех услуг, входящих в туристский продукт, самостоятельно или с привлечением третьих лиц, на которых туроператором возлагается исполнение части или всех его обязательств перед туристами и (или) иными заказчиками. При этом туроператор несет ответственность перед туристом и (или) иным заказчиком за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору о реализации туристского продукта (в том числе за неоказание или ненадлежащее оказание туристам услуг, входящих в туристский продукт, независимо от того, кем должны были оказываться или оказывались эти услуги).

В целях защиты интересов, прежде всего, туристов в названный закон, думается, давно назрела необходимость внесения положений, прямо обязывающих Операторов подтверждать туристам в договоре о реализации туристского продукта наличие билетов на перевозку туда и обратно независимо от финансовых взаимоотношений сторон по договору фрахтования. А значит участвовать в отношениях фрахтования должны только те туроператоры, которые имеют соответствующее финансовое обеспечение, подтвержденное документально. В принципе необходимо законодательно исключить ситуацию, когда задолженность перед авиаперевозчиком может превышать финансовое обеспечение ответственности туроператора.

Примечания:

1. Ежегодно только туроператор «Нева» отправлял на отдых за пределы Российской Федерации более 300 тысяч туристов. См.: Турфирма «Нева» прекратила работу [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1803679&tid=99474> (дата обращения: 03.04.2015).

2. Случаи приостановки деятельности туроператоров в РФ в 2013-2014 годах [Электронный ресурс]. URL: <http://ria.ru/spravka/20140910/1023584253.html#ixzz3DARexDf> (дата обращения: 11.09.2014).

3. «Оренбургские авиалинии» отправили два ранее отмененных рейса [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1861393&tid=99474> (дата обращения: 03.04.2015).

4. Савельев В. «Авиачартер» вслед за аффилированным с ним «Идеал-Туром» ушёл по-английски [Электронный ресурс]. URL: <http://www.trn-news.ru/news/10817> (дата обращения: 03.04.2015).

5. Туроператор «Эль-Вояж» не может вывезти туристов из Хургады [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=894232&tid=99474> (дата обращения: 03.04.2015).

6. АТОР призвала авиакомпанию «ЮтЭйр-Юг» изменить условия оплаты рейсов «ЧерриТур» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=901081&tid=99474> (дата обращения: 03.04.2015).

7. Против приостановивших деятельность туроператоров возбуждены уголовные дела [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1873752&tid=99474> (дата обращения: 03.04.2015).

8. Остановила работу туристическая компания «Сургуткурорт» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1888971&tid=99474> (дата обращения: 05.04.2015).

9. Исааков К. Три кармана и четвертый: подробно о причинах громких банкротств [Электронный ресурс]. URL: <http://www.trn-news.ru/analytics/10748> (дата обращения: 03.04.2015).

10. См., например: Постановление Арбитражного суда Омской области от 04.04.2003 г. по делу № А-1203/02 // СПС «КонсультантПлюс»; Постановление ФАС ВСО от 15.07.2008 № А33-4314/06-Ф02-3180/08 // СПС «КонсультантПлюс»; Постановление ФАС Московского

округа от 10.08.2011 г. № КГ-А40/8395-11 по делу № А40-56148/10-55-468 // СПС «КонсультантПлюс».

11. Ведомости ВС СССР. 1984. № 7. Ст. 113.

12. Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

13. См., например: Постановление Девятнадцатого арбитражного апелляционного суда от 08.02.2013 г. по делу № А40-42422/11-127-391 // СПС «КонсультантПлюс»; Определение о передаче дела по подсудности Арбитражного суда Тюменской области от 13.01.2009 г. по делу № А70-6027/6-2007 [Электронный ресурс]. URL: http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/809f284b-e4bf-4c79-abd3-736e2045a4e9/A70-6027-2007_20090113_Opredelenie.pdf (дата обращения: 25.03.2015).

14. См., например: Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М.: Статут, 2003. Кн. 4 / СПС «КонсультантПлюс»; Пиджаков А.Ю., Аксаментов О.И. Договор фрахтования вместимости воздушного судна (воздушный чартер) // СПС «КонсультантПлюс»; Остроумов Н.Н. Правовой режим международных воздушных перевозок: монография // СПС «КонсультантПлюс» и др.

15. Постановление Восьмого арбитражного апелляционного суда от 11.02.2009 г. по делу № А70-6027/2007 [Электронный ресурс]. URL: [http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/0a5fa456-ef01-4a4c-b7c1-15a4165af8fo/A70-6027-2007_20090211_Postanovlenie %20apeljacionnoj%20instancii.pdf](http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/0a5fa456-ef01-4a4c-b7c1-15a4165af8fo/A70-6027-2007_20090211_Postanovlenie_%20apeljacionnoj%20instancii.pdf) (дата обращения: 25.03.2015).

16. См., например: Постановление ФАС Московского округа от 16.07.2014 г. № Ф05-7219/2014 по делу № А40-129786/13-116-324 // СПС «КонсультантПлюс».

17. Федеральный закон от 29.12.2014 г. № 452-ФЗ «О внесении изменений в статью 165 части второй Налогового кодекса Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ. 2015. № 1 (часть 1). Ст. 5.

18. Собрание законодательства РФ. 1996. № 49. Ст. 5491.

References:

1. Ezhegodno tol'ko turoperator «Neva» otpravlyal na otdykh za predely Rossiiskoi Federatsii bolee 300 tysyach turistov. Sm.: Turfirma «Neva» prekratila rabotu [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1803679&tid=99474> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

2. Sluchai priostanovki deyatel'nosti turoperatorov v RF v 2013-2014 godakh [Elektronnyi resurs]. URL: <http://ria.ru/spravka/20140910/1023584253.html#ixzz3DARexcDf> (data obrashcheniya: 11.09.2014).

3. «Orenburgskie avialinii» otpravili dva ranee otmenennykh reisa [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1861393&tid=99474> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

4. Savel'ev V. «Aviacharter» vsled za affilirovannym s nim «Ideal-Turom» ushel po-angliiski [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.trn-news.ru/news/10817> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

5. Turoperator «El'-Voyazh» ne mozhet vyvezti turistov iz Khurgady [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=894232&tid=99474> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

6. ATOR prizvala aviakompaniyu «YutEir-Yug» izmenit' usloviya oplaty reisov «CherriTur» [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=901081&tid=99474> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

7. Protiv priostanovivshikh deyatel'nost' turoperatorov vzbuzhdeny ugovnyye dela [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1873752&tid=99474> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

8. Ostanovila rabotu turisticheskaya kompaniya «Surgutkurort» [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.vesti.ru/doc.html?id=1888971&tid=99474> (data obrashcheniya: 05.04.2015).

9. Isaakov K. Tri karmana i chetvertyi: podrobno o prichinakh gromkikh bankrotstv [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.trn-news.ru/analytics/10748> (data obrashcheniya: 03.04.2015).

10. См., например: Постановление Арбитражного суда Омской области от 04.04.2003 г. по делу № А-1203/02 // СПС «КонсультантПлюс»; Постановление ФАС ВСО от 15.07.2008 № А33-

4314/06-F02-3180/08 // SPS «Konsul'tantPlyus»; Postanovlenie FAS Moskovskogo okruga ot 10.08.2011 g. № KG-A40/8395-11 po delu № A40-56148/10-55-468 // SPS «Konsul'tantPlyus».

11. Vedomosti VS SSSR. 1984. № 7. St. 113.

12. Sobranie zakonodatel'stva RF. 1997. № 12. St. 1383.

13. Sm., naprimer: Postanovlenie Devyatnadsatogo arbitrazhnogo apellyatsionnogo suda ot 08.02.2013 g. po delu № A40-42422/11-127-391 // SPS «Konsul'tantPlyus»; Opredelenie o peredache dela po podsudnosti Arbitrazhnogo suda Tyumenskoj oblasti ot 13.01.2009 g. po delu № A70-6027/6-2007 [Elektronnyi resurs]. URL: http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/809f284b-e4bf-4c79-abd3-736e2045a4e9/A70-6027-2007_20090113_Opredelenie.pdf (data obrashcheniya: 25.03.2015).

14. Sm., naprimer: Braginskii M.I., Vitryanskii V.V. Dogovornoe pravo. Dogovory o perezovke, buksirovke, transportnoj ekspeditsii i inykh uslugakh v sfere transporta. M.: Statut, 2003. Kn. 4 / SPS «Konsul'tantPlyus»; Pidzhakov A.Yu., Aksamentov O.I. Dogovor frakhtovaniya vmestimosti vozdushnogo sudna (vozdushnyi charter) // SPS «Konsul'tantPlyus»; Ostroumov N.N. Pravovoi rezhim mezhdunarodnykh vozdushnykh perezovok: monografiya // SPS «Konsul'tantPlyus» i dr.

15. Postanovlenie Vos'mogo arbitrazhnogo apellyatsionnogo suda ot 11.02.2009 g. po delu № A70-6027/2007 [Elektronnyi resurs]. URL: http://kad.arbitr.ru/PdfDocument/0a5fa456-ef01-4a4c-b7c1-15a4165af8fo/A70-6027-2007_20090211_Postanovlenie%20apelljacionnoj%20instancii.pdf (data obrashcheniya: 25.03.2015).

16. Sm., naprimer: Postanovlenie FAS Moskovskogo okruga ot 16.07.2014 g. № F05-7219/2014 po delu № A40-129786/13-116-324 // SPS «Konsul'tantPlyus».

17. Federal'nyi zakon ot 29.12.2014 g. № 452-FZ «O vnesenii izmenenii v stat'yu 165 chasti vtoroi Nalogovogo kodeksa Rossijskoj Federatsii» // Sobranie zakonodatel'stva RF. 2015. № 1 (chast' 1). St. 5.

18. Sobranie zakonodatel'stva RF. 1996. № 49. St. 5491.

УДК 347.422

Туроператор и авиаперевозчик: к проблемам взаимоотношения сторон

Евгений Александрович Конюх

Омская академия МВД России, Российская Федерация
644092 г. Омск, пр. Комарова, 7
Кандидат юридических наук, доцент
E-mail: Djonson0877@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы оказания услуг по туристическому обслуживанию в части чартерных авиаперевозок пассажиров в случаях, когда авиакомпания в одностороннем порядке отказывается от выполнения рейса по причине непоступления денежных средств от туроператора. Автор исследует особенности договора фрахтования (чартера) воздушного судна, а также вопрос установления оснований для признания туроператора просрочившим кредитором.

Ключевые слова: авиакомпания, туроператор, чартер, перевозчик, перевозка, турист, туристский продукт.