

**Аксаментов О.И. Правовое положение воздушного перевозчика. Правовой научно-практический журнал «Кодекс info» №12, декабрь 2001г.**

Вне зависимости от того, о каком из видов договора воздушной перевозки идет речь, одной из его сторон всегда будет перевозчик.

Согласно ст.100 ВК, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Понятие эксплуатанта. Эксплуатант – гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующее указанное воздушное судно для полетов и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта (п.3 ст.61 ВК).

Из приведенного в п.3 ст.61 ВК определения можно выделить три квалифицирующих признака, каждый из которых необходим, а все вместе достаточны для того, чтобы гражданин или юридическое лицо могли признаваться эксплуатантом.

Во-первых, воздушное судно может принадлежать гражданину или юридическому лицу на любом имущественном праве, то есть как на праве вещном (право собственности, право хозяйственного ведения, право оперативного управления), так и на обязательственном праве (аренда, лизинг, доверительное управление и др.). То положение, что воздушное судно может принадлежать на праве собственности или ином законном титуле, как юридическому лицу, так и гражданину, является для нашего законодательства новым. Ранее, как известно, воздушные суда закреплялись исключительно за авиапредприятиями, что, однако не означало, что последние становились собственниками воздушных судов. Собственником воздушных судов оставалось государство в лице Министерства гражданской авиации (Аэрофлота), где авиапредприятия являлись структурными подразделениями. Однако, ввиду изменения концепции в отношении права собственности, и восстановлении права частной собственности, появилась возможность для граждан и негосударственных юридических лиц быть собственниками воздушных судов.

Согласно п.9 ст.33 ВК, государственная регистрация права собственности и иных вещных прав на воздушное судно, ограничение этих прав, их возникновение, переход и прекращение, а также установление порядка государственной регистрации и оснований для отказа в государственной регистрации прав на воздушное судно и сделок с ним осуществляются в соответствии со статьей 131 ГК.

Как уже отмечалось в ранее печати, существует некоторая нестыковка между нормами законодательства, регулирующего государственную регистрацию вещных прав на недвижимые вещи, к коим относятся и воздушные суда. В частности, отмечалось, что в соответствии с п.6 ст.131 ГК, порядок государственной регистрации и основания отказа в регистрации устанавливаются в соответствии с ГК законом о регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним. Однако сам закон о регистрации прав от 21 июля 1997 года, к которому отсылает ГК, отказался от регулирования отношений связанных с регистрацией прав на «движимую недвижимость».

Так, п.1 ст.33 цитируемого закона говорит о том, что впредь до принятия соответствующих федеральных законов, основанных на положениях пункта 1 статьи 131 ГК РФ, применяется действующий порядок регистрации прав на воздушные и морские суда, суда внутреннего плавания, космические объекты.

Следовательно, порядок государственной регистрации прав на воздушные суда и сделок с ними должен быть все же установлен на уровне федерального закона. Но непонятным остается то положение, какой орган должен будет эту регистрацию осуществлять – учреждение юстиции, как это предписывает п.1 ст.131 ГК или все таки специальный орган в области авиации.

Так, организация государственной регистрации гражданских воздушных и морских судов (кроме судов, используемых для добычи и обработки рыбы и других продуктов моря, и судов, обслуживающих рыбопромысловый комплекс), судов внутреннего плавания, а также в случаях, установленных федеральными законами, прав собственности, иных вещных прав на них и сделок с ними, в настоящее время относится к компетенции Министерства транспорта России.

В области гражданской авиации Минтранс ведет государственные реестры гражданских воздушных судов, как это предписано п.2 ст.33 ВК. В Государственном реестре гражданских воздушных судов содержатся сведения о самих воздушных судах, но не о правах на них. Однако, в случае залога гражданского воздушного судна сведения о залоге подлежат включению в Государственный реестр гражданских воздушных судов России.

Таким образом, в настоящее время отсутствует порядок регистрации прав на такой объект недвижимости, как гражданские воздушные суда. Полагаем, что данный пробел в законодательстве должен быть устранен законодателем как можно скорее.

Второй признак эксплуатанта – использование воздушного судна для полетов.

Фигура эксплуатанта по воздушному законодательству близка к фигуре судовладельца, которую мы наблюдаем в морском (ст.8 КТМ) и внутреннем водном (ст.3 КВВТ) законодательстве. Так, под судовладельцем понимается юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или использует его на ином законном основании.

Как видно, речь идет об одном и том же субъекте транспортной деятельности – судовладельце. Только в воздушном законодательстве судовладелец именуется эксплуатантом, что оправдано с точки зрения унификации воздушного законодательства разных стран.

Практически каждый акт воздушного законодательства (п.1 ст.2 ВК) употребляет в своем тексте термин «полет». Однако легальная дефиниция самого термина «полет» отсутствует.

Под полетом подразумевают движение, передвижение по воздуху.

Как представляется, сам термин «полет» как таковой юридического значения не имеет. Важно различать ситуации, когда о «полете» упоминается в контексте.

Так, в нашем случае речь идет об использовании судна для полетов, то есть для передвижения по воздуху.

В определенных случаях отдельные нормативные акты, в том числе общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры РФ (п.4 ст.15 Конституции РФ), могут устанавливать понятия в специальном значении. Так, в п. «а» ст.2 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, принятой 23.09.1971г. сказано, что для целей настоящей конвенции воздушное судно считается находящимся в полете в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящееся на борту.

Эта же Конвенция различает другую ситуацию. Так, в п. «б» ст.2 том, что для целей настоящей конвенции воздушное судно считается находящимся в эксплуатации с начала предполетной подготовки воздушного судна наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения двадцати четырех часов после любой посадки; период эксплуатации в любом случае продолжается в течение всего периода нахождения воздушного судна в полете, как он определен в пункте «а» ст.2 Конвенции.

Некоторый интерес представляет определение термина «судоходство», которое приводится в ст.3 КВВТ. Судоходство определяется как деятельность, связанная с использованием на внутренних водных путях судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок, буксировки судов и иных плавучих объектов, проведения поисков, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, спасательных операций, осуществления мероприятий по охране водных объектов, защите их от загрязнения и засорения, подъема затонувшего имущества, санитарного и другого контроля, проведения научных исследований, учебных, спортивных, культурных и иных целей (ст.3 КВВТ).

Как видно КВВТ не ограничивается определением судоходства как простого плавания судов на внутренних водных путях. КТМ также детально раскрывает понятие торгового мореплавания через «деятельность, связанную с использованием судов для...» (ст.2 КТМ).

Представляется, что детализация понятия «судоходства» в водных кодексах вполне оправдана, чего определенно недостает воздушному кодексу. Определяющий термин «использование воздушного судна для полетов» требует пояснения.

В данном случае имеет место пробел в воздушном законодательстве, но говорить о применении закона по аналогии как нам представляется, не совсем допустимо. Дело в том, что аналогия закона применима лишь в случаях, когда законодательством не урегулированы отношения входящие в предмет гражданского права (п.1 ст.6 ГК), т.е. имущественно-стоимостные или личные неимущественные отношения. Однако понятие «использование судна для полетов» характеризует в частности термин «эксплуатант», который в свою очередь нельзя отнести чисто к гражданско-правовой категории. К тому же, в воздушном законодательстве есть немало специальных норм о полетах, которые по сути являются нормами административно-правовыми. Например, глава 10 ВК, носит название «Полеты воздушных судов» и содержит 13 статей публичного характера, полностью посвященных полетам. Однако самой интересующей нас дефиниции в данной главе мы не наблюдаем.

Но, несмотря на то, что применение аналогии закона исключается, думаем, что применить инструментарий тот же, что в КВВТ и КТМ, при конструировании дефиниции вполне допустимо. Так, КВВТ и КТМ наряду с ВК, ТУЖД и УАТ составляют законодательный массив который именуется «транспортное законодательство», регулирующий в свою очередь «общественные отношения, связанные с организацией и деятельностью транспортных предприятий, отношения между транспортными предприятиями и их многочисленной клиентурой, пользующейся транспортными средствами, а также между самими транспортными предприятиями как одного, так и разных видов транспорта». В понятие организации и деятельности транспортных предприятий входят и вертикальные отношения по контролю за такой деятельностью со стороны органов государственной власти.

Отсюда получаем, что «использование воздушного судна для полетов» – это деятельность, связанная с использованием воздушного судна для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, почтовых отправок (перевозка), проведения работ в сельском

хозяйстве, строительстве, для охраны и защиты окружающей природной среды, оказания медицинской помощи и других целей (авиационные работы), осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач, обеспечения поисковых и аварийно-спасательных работ, проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытания авиационной и другой техники и иных целей.

Иными словами, использование судна для полетов означает деятельность, которая связана с использованием воздушного судна в целях авиации, которая в свою очередь подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную (ст.20 ВК).

Определенный интерес представляет такой нормативный акт воздушного законодательства, как «Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР», утвержденное приказом Министерства гражданской авиации от 8 апреля 1985г. N 77, действующий в соответствии с п.3 ст.136 ВК по настоящее время (далее – НПП ГА-85). Данный нормативно-правовой акт является основным нормативным актом, регламентирующим правила, организацию, обеспечение и выполнение полетов, а также управление воздушным движением. Все другие нормативные акты по перечисленным вопросам должны разрабатываться и издаваться в соответствии с требованиями данного Наставления (п.2.1.2. НПП ГА-85). Не вдаваясь в детали вопроса о юридической природе данного документа, хотелось бы обратить внимание читателя на приведенную здесь классификацию полетов по различным критериям (п.2.6.2. НПП ГА-85), которая, как представляется, заслуживает определенного внимания.

В практической деятельности, а также при теоретическом анализе можно использовать как некоторую специально выбранную, единственную классификацию, так и целый их спектр, построенный на основе не одного, а многих критериев.

Так, ниже приводится определенная совокупность классификаций, которые строятся на основе следующих различных критериев:

по назначению полеты подразделяются на:

- транспортные – для перевозки пассажиров, грузов, почты и багажа;
- полеты по выполнению авиационных работ – при использовании гражданской авиации в отдельных отраслях народного хозяйства, а также для оказания медицинской помощи населению и проведения санитарных мероприятий;
- учебные – для обучения курсантов и слушателей учебных заведений;
- тренировочные – для тренировки и проверки квалификации летного состава;
- методические – для изыскания рациональных траекторий движения воздушных судов и методов управления воздушными судами, разработки и внедрения программ и методик обучения летного состава, проверки методической подготовки летного состава, допущенного к инструкторской работе;
- исследовательские (научные) – для проведения научных исследований;
- испытательные (контрольно-испытательные) – для испытания воздушных судов или установленных на них двигателей и оборудования;
- облеты наземных систем и РТС (контрольные облеты наземных систем и РТС) – для проверки, настройки радиотехнических средств, наземных посадочных систем навигации;
- облеты воздушных судов (контрольные облеты воздушных судов) для проверки в полете работы систем и агрегатов воздушного судна, которые не могут быть проверены на земле;

- перегоночные – для перегонки воздушных судов в ремонт (из ремонта), к новому месту базирования или работы;
- демонстрационные – для показа авиационной техники, пропаганды достижений авиации, а также обеспечения массово-политических мероприятий;
- поисково-спасательные и аварийно-спасательные – для проведения поиска и оказания помощи экипажам, пассажирам, летательным аппаратам, морским и речным судам, терпящим бедствие, а также в случаях стихийных бедствий и в соответствии с планом взаимодействия с другими организациями и ведомствами.

по условиям пилотирования и самолетовождения полеты подразделяются на:

- визуальные и полеты по приборам.

по району выполнения полеты подразделяются на:

- аэродромные (аэроузловые) – в районе аэродрома (аэроузла);
- трассовые – по воздушным трассам РФ и МВЛ (международным воздушным линиям);
- площадные – в зонах выполнения авиационных работ;
- маршрутно-трассовые – выполняются по установленному маршруту и воздушной трассе (МВЛ) в одном полете.

по высоте полеты подразделяются:

- на предельно малых высотах – до 200 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- на малых высотах – выше 200 м и до 1000 м (включительно) над рельефом местности или водной поверхностью;
- на средних высотах – выше 1000 м и до 4000 м (включительно) от уровня моря;
- на больших высотах – выше 4000 м и до 12000 м (включительно) от уровня моря;
- в стратосфере – выше 12000 м от уровня моря.

по физико-географическим условиям полеты подразделяются:

- над равнинной и холмистой местностью; над горной местностью; над пустынной местностью; над водным пространством; в полярных районах Северного и Южного полушарий.
- по времени суток полеты подразделяются на:
  - дневные – в период между восходом и заходом солнца;
  - ночные – в период между заходом и восходом солнца;
  - смешанные – при выполнении которых в период от взлета до посадки воздушного судна происходит переход от дневного полета к ночному или наоборот.

Возвращаясь к рассмотрению признаков эксплуатанта, отметим формальный, но в то же время необходимый признак – наличие сертификата (свидетельства) эксплуатанта. Указанный сертификат выдается гражданину (юридическому лицу), который будет соответствовать требованиям, предъявляемым к эксплуатанту федеральными авиационными правилами (п.3 ст.61 ВК). В настоящее время эти требования закреплены в федеральных авиационных правилах обязательной сертификации, инспектирования и контроля деятельности эксплуатантов в Российской Федерации, утвержденных приказом

Федеральной авиационной службы России от 30 декабря 1998 года №375 (с изменениями на 14 сентября 1999 года) (далее – ФАП №.375).

Так, сертификат эксплуатанта – документ, удостоверяющий, что эксплуатант отвечает требованиям законодательства Российской Федерации в части соблюдения сертификационных требований и способен осуществлять разрешенные виды воздушных перевозок и авиационных работ в соответствии с условиями и ограничениями, содержащимися в Эксплуатационных спецификациях, являющихся неотъемлемой частью Сертификата эксплуатанта.

Из приведенного определения нетрудно заметить, что эксплуатант должен быть способен осуществлять разрешенные виды воздушных перевозок и авиационных работ, то есть совершать именно те виды деятельности, которые осуществляет субъект гражданской авиации.

В соответствии со ст.20 ВК, авиация подразделяется на гражданскую, государственную и экспериментальную. Однако, необходимо иметь в виду, что эксплуатант – это фигура сугубо гражданской авиации, то есть субъект, который осуществляет деятельность, по терминологии ВК, с целью обеспечения потребностей граждан и экономики (п.1 ст.21 ВК). Использование же воздушного судна в целях государственной авиации и (или) экспериментальной авиации не влечет за собой обязанность получения гражданином или юридическим лицом сертификата (свидетельства) эксплуатанта или эквивалентного сертификату (свидетельству) документа (п.4 ст.61 ВК). Следовательно, если физическое или юридическое лицо осуществляет деятельность в целях иных, нежели гражданской авиации, то это лицо эксплуатантом являться не будет.

Более того, требования к эксплуатанту определяются федеральными авиационными правилами (п.3 ст.61 ВК). Согласно Постановлению Правительства РФ от 27 марта 1998г. №360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах», федеральные авиационные правила в области гражданской авиации утверждаются и вводятся в действие Федеральной авиационной службой России (далее – ФАС России). Как уже упоминалось ранее, ФАП №375 утверждены приказом ФАС России от 30.12.1998г. №375.

В настоящее время ни ФАС России, ни его правопреемника ФСВТ России не существует. В соответствии с п.4 Указа Президента РФ от 17 мая 2000г. №867 «О структуре федеральных органов исполнительной власти», функции упраздненной Федеральной службы воздушного транспорта России переданы Минтрансу РФ.

Следовательно, лицо может быть признано эксплуатантом и получить соответствующий сертификат (свидетельство) эксплуатанта только в том случае, если оно удовлетворяет установленным ФАП требованиям, которые в свою очередь утверждаются Минтрансом РФ.

Подводя итог, эксплуатант – это гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на каком-либо законном титуле, использующее указанное воздушное судно для полетов в целях гражданской авиации и имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

Так, под гражданской авиацией ВК понимает авиацию, используемую для воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и авиационных работ, которые могут осуществляться как за плату (коммерческая гражданская авиация – п.2 ст.21 ВК), так и на безвозмездной основе (авиация общего назначения – п.3 ст.21 ВК).

Из определения «гражданской авиации» нетрудно сделать вывод, что лица, использующие свои воздушные суда в целях гражданской авиации, всегда вступают в правоотношения, носящих частноправовой характер (перевозка или авиационные работы).

Использование государственной и экспериментальной авиации в коммерческих целях осуществляется в порядке, установленном Правительством РФ.

Таким образом, перевозчиком является гражданин или юридическое лицо, имеющее воздушное судно на праве собственности или ином законном титуле, использующее указанное воздушное судно для полетов, имеющее сертификат (свидетельство) эксплуатанта и которое имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Следовательно, перевозчиком признается эксплуатант со всеми присущими ему квалифицирующими признаками, который помимо всего прочего должен иметь лицензию на осуществление воздушной перевозки.

Федеральные авиационные правила №375 устанавливают порядок обязательной сертификации и сертификационные требования к эксплуатантам в Российской Федерации, выполняющим коммерческие воздушные перевозки и авиационные работы (п.1.1. ФАП №375).

Из приведенного положения следует, что эксплуатант может выступать в двух ипостасях: 1) эксплуатант как синоним перевозчика, и 2) эксплуатант, основной целью деятельности которого является выполнение авиационных работ.

Авиационное предприятие. Воздушному кодексу известно такое понятие, как авиационное предприятие. Под авиационным предприятием понимается юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, имеющее основными целями своей деятельности осуществление за плату воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты и (или) выполнение авиационных работ (п.1 ст.61 ВК). Участие иностранных инвестиций при создании авиационного предприятия ограничено 49% уставного капитала, его руководителем должен быть гражданин России и количество иностранных граждан в руководящем органе авиационного предприятия не может превышать 1/3 всего состава руководящего органа.

Авиационное предприятие есть всегда коммерческое юридическое лицо, поскольку осуществляет воздушные перевозки и (или) выполняет авиационные работы на возмездной основе – за плату, то есть, преследует извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности (п.1 ст.50 ГК). Следовательно, авиационное предприятие может создаваться в одной из следующих организационно-правовых форм: хозяйственное товарищество или общество, производственный кооператив, государственное или муниципальное унитарное предприятие (п.2 ст.50 ГК).

Говоря о правоспособности авиационного предприятия можно отметить следующее. В п.1 ст.61 ВК сказано, что осуществление воздушных перевозок и (или) выполнение авиационных работ есть основные цели деятельности авиационного предприятия. Следовательно, могут быть и другие – не основные. Юридическое лицо может быть ограничено в правах лишь в случаях и в порядке, предусмотренных законом (п.2 ст.49 ГК). Поэтому только в ВК или в ином федеральном законе может содержаться прямой запрет на осуществление авиационным предприятием деятельности отличной от осуществления воздушных перевозок или выполнения авиационных работ. Поэтому, действует общее правило, которое говорит о том, что коммерческая организация обладает универсальной правоспособностью (п.1 ст.49 ГК). Исключения составляют только унитарные предприятия, устав которых, помимо общих сведений, должен содержать сведения о

предмете и целях деятельности предприятия (п.1 ст.113 ГК). Иными словами, авиационное предприятие созданное в форме унитарного предприятия, обладает специальной правоспособностью, то есть может заниматься исключительно осуществлением за плату воздушных перевозок и (или) выполнением авиационных работ, и некоторыми другими видами деятельности, но которые обязательно должны быть перечислены в уставе.

Возможно ограничение правоспособности коммерческих организаций самими учредителями, путем прямого указания в учредительных документах предмета и определения целей его деятельности (п.2 ст.52 ГК РФ).

Практическое значение выводов относительно объема правоспособности коммерческой организации состоит в том, что никто не может требовать от авиационного предприятия внесения в учредительные документы данных о предмете и целях деятельности, если только такая обязанность не предусмотрена законом, либо сами участники не пожелают этого.

Авиационное предприятие может создаваться с целью:

1. осуществления за плату воздушных перевозок;
2. выполнения авиационных работ;
3. осуществления за плату как воздушных перевозок, так и выполнения авиационных работ.

В первом случае авиационное предприятие будет являться перевозчиком – юридическим лицом, осуществляющим перевозку на основании договоров воздушной перевозки.

Во втором случае авиационное предприятие перевозчиком являться не будет.

И, наконец, в третьем случае, вопрос решается следующим образом. Здесь имеет значение конкретный момент времени, то есть, когда авиационное предприятие занимается деятельностью по осуществлению за плату воздушных перевозок, его правовое положение сходно с правовым положением перевозчика, а в случае осуществления деятельности по выполнению авиационных работ, авиационное предприятие, как и во втором рассматриваемом выше случае, перевозчиком являться не будет.

Применяя сравнительное толкование двух норм: п.1 ст.61 ВК и п.1.1 ФАП №375 видно, что авиационное предприятие есть эксплуатант. Но было бы неверно утверждать, что эксплуатант есть авиационное предприятие. И тот и другой может выступать в качестве перевозчика, в одном случае, и выполнять авиационные работы, в другом случае. Однако, понятие «эксплуатант» шире понятия «авиационное предприятие», поскольку включает в себя помимо юридического лица также и гражданина. Эти два понятия соотносятся как род и вид, то есть всякое авиационное предприятие является эксплуатантом, но не каждый эксплуатант является авиационным предприятием.

Аналогичный вывод о том, что всякое авиационное предприятие есть эксплуатант, однозначно следует из п.3 ст.63 ВК, где указывается применительно к иностранным авиационным предприятиям, что сертификат (свидетельство) эксплуатанта или эквивалентный сертификату (свидетельству) документ, выданные уполномоченным органом иностранного государства и соответствующие международным стандартам, признаваемым Россией, а также международным договорам РФ, признается действительным.

Хотелось бы обратить внимание читателя на следующий заслуживающий внимание момент. Существуют субъекты, осуществляющие деятельность в области гражданской

авиации, которые одновременно являются субъектом естественной монополии и рыночных отношений.

К примеру, государственное унитарное авиационное предприятие «Пулково». С одной стороны, это авиационное предприятие, которое может осуществлять на возмездной основе перевозку и/или авиационные работы. С другой стороны, в состав данного авиапредприятия входит аэропорт, как комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимые оборудование, авиационный персонал и других работников. Однако, согласно ст.4 ФЗ РФ от 17.08.1995г. №147-ФЗ «О естественных монополиях», услуги транспортных терминалов и аэропортов относятся к сфере естественной монополии, где применяются соответствующие методы централизованного регулирования цен и определения соответствующего круга потребителей.

В отличие от этого, авиационное предприятие – это субъект конкурентной борьбы, где тарифная политика на предоставляемые услуги определяется самим предприятием на основании изучения законов рынка. Более того, осуществлять аэропортовое обслуживание воздушных судов авиационное предприятие не может по определению, поскольку это не относится не к перевозке, не к авиационным работам.

Думается, со временем все станет на свои места – ГУАП «Пулково» разделится и, как следствие, авиационное предприятие и аэропорт станут самостоятельными хозяйствующими субъектами.

Таким образом, продвигаясь дальше в выяснении сущности понятия «перевозчика», определяем, что перевозчиком является гражданин или авиационное предприятие, имеющие воздушное судно на праве собственности или ином законном титуле, использующие указанное воздушное судно для полетов, имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта и которые имеют лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Перевозчик – гражданин. Систематическая деятельность по перемещению в пространстве людей и материальных ценностей за плату должна рассматриваться как предпринимательская деятельность. В соответствии с п.1 ст.2 ГК, предпринимательской деятельностью может заниматься лицо, зарегистрированное в этом качестве в установленном законом порядке. Исходя из ст.23 ГК, гражданин вправе заниматься предпринимательской деятельностью без образования юридического лица с момента государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя. Следовательно, если перевозчиком является гражданин, осуществляющий воздушную перевозку пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки, то он обязательно должен быть зарегистрирован в качестве индивидуального предпринимателя.

К аналогичному выводу мы приходим, исследуя положения ВК. Согласно ст.100 ВК, перевозчиком является эксплуатант, который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки. Воздушный кодекс прямо запрещает выдачу лицензий гражданам – не предпринимателям (п.3 ст.9 ВК). Следовательно, если перевозчиком является физическое лицо, то оно должно быть зарегистрировано в качестве индивидуального предпринимателя.

Это же констатирует и положение, закрепленное в ст.62 ВК, где говорится, что российские авиационные предприятия и российские индивидуальные предприниматели

(курсив мой – О.А.) вправе осуществлять коммерческую деятельность в области гражданской авиации при наличии лицензий.

Важно отметить, что ВК устанавливает единые правила получения лицензий на занятие коммерческой деятельностью в области гражданской авиации, как для российских, так и для иностранных авиационных предприятий и индивидуальных предпринимателей, а также международных эксплуатационных агентств (ст.62, п.2 ст.63 ВК). И в том и в другом случае лицензия получается в соответствии со ст.9 ВК.

Так, перевозчик может выступать в трех формах: 1) как индивидуальный предприниматель, если он гражданин, 2) как авиационное предприятие, если он юридическое лицо, и 3) как международное эксплуатационное агентство, если он юридическое лицо.

Следовательно, перевозчиком является индивидуальный предприниматель или авиационное предприятие, имеющие воздушное судно на праве собственности или на ином законном титуле, использующие указанное воздушное судно для полетов, имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта и которые имеют лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.

Перевозчиком по договору воздушной перевозки является эксплуатант – предприниматель, имеющий лицензию на осуществление воздушной перевозки. Эксплуатант не являющийся перевозчиком – не является предпринимателем.

Принимая во внимание все вышеизложенное, можно критически отнестись к точке зрения Д.А. Медведева, который ставит фигуры перевозчика, авиационное предприятие и эксплуатанта в один ряд. Позиция Д.А. Медведева схожа с позицией по этому вопросу Высшего Арбитражного Суда РФ, которая нашла свое отражение в Информационном письме от 7 апреля 1997 года №С5-7/03-225, и ограничивается простой констатацией факта.

Также представляется несколько размытым, не позволяющим четко определиться с фигурой эксплуатанта высказывание Г.П. Савичева, когда он говорит, что перевозчиком на воздушном транспорте является эксплуатант.

В свое время, В.С. Грязнов различал понятия «авиапредприятие» и «авиакомпания». Авиакомпания всего лишь один из видов авиапредприятия – наиболее распространенный и характерный, особенно для капиталистических стран, но только один из видов. В целом точка зрения В.С. Грязнова о неравнозначности двух понятий – «авиапредприятие» и «авиакомпания» – верна. Но, как нам кажется, с учетом смены режима и некоторого изменения воздушного законодательства России (в то время, когда имело место анализируемое высказывание, действовал ВК СССР 1961 года), следует пересмотреть соотношение этих двух понятий.

Понятие «авиакомпания» шире понятия «авиационное предприятие». Во-первых, авиакомпания в отличие от авиационного предприятия может осуществлять деятельность не только за плату, но и безвозмездно, то есть осуществлять деятельность в области авиации общего назначения (п.3 ст.21 ВК). Авиационное предприятие, как это следует из п.1 ст.61 ВК, осуществляет перевозку и/или авиационные работы всегда за плату.

Во-вторых, понятие «авиакомпания» включает в себя помимо авиационного предприятия также и физическое лицо, зарегистрированное в качестве индивидуального предпринимателя.

С учетом вышесказанного можно проанализировать и другое высказывание, которое приводится в той же работе В.С. Грязнова – «В капиталистических странах может

рассматриваться как авиапредприятие и физическое лицо – собственник воздушных судов – при условии, что такие воздушные суда используются для коммерческих целей, а не исключительно для личных нужд собственника и подобное авиапредприятие надлежащим образом оформлено».

Поскольку мы знаем, что в соответствии с ВК РФ 1997 года, под авиационным предприятием всегда понимается юридическое лицо, то мы не можем назвать авиапредприятием лицо физическое. Данное высказывание также следует переложить на современные рельсы. Так, если заменить в приведенном высказывании термин «авиапредприятие» на термин «авиакомпания», и наоборот, то мы получим вполне логичное и верное утверждение – «В странах с рыночной экономикой, к которым относится и Россия, может рассматриваться как авиакомпания так же и физическое лицо – которое имеет воздушное судно на праве собственности или на ином законном титуле – при условии, что такое воздушное судно используется для коммерческих целей, а не исключительно для личных нужд физического лица и подобная авиакомпания надлежащим образом оформлена».

Но в любом случае следует иметь в виду, что Российское законодательство не знает такого понятия, как «авиакомпания».

Подводя итог под вышесказанным, нетрудно заметить, что когда мы говорим об авиакомпании, мы всегда имеем в виду перевозчика. И действительно, перевозчиком является индивидуальный предприниматель или авиационное предприятие, имеющие воздушное судно на праве собственности или на ином законном титуле, использующие указанное воздушное судно для полетов, имеющие сертификат (свидетельство) эксплуатанта и которые имеют лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки. Вышеперечисленное определение в полной мере подходит и к характеристике авиакомпании.

Таким образом, можно сделать следующий вывод – Авиакомпания есть перевозчик, эксплуатант предприниматель, который может выступать как в форме авиационного предприятия – лица юридического, так и в форме индивидуального предпринимателя – лица физического, имеющий воздушное судно на праве собственности или на ином законном титуле, использующий указанное воздушное судно для полетов, имеющий сертификат (свидетельство) эксплуатанта и который имеет лицензию на осуществление воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты на основании договоров воздушной перевозки.