

О. Д. Несімко

Навчально-науковий інститут права та психології
Національного університету “Львівська політехніка”,
доцент кафедри цивільного права та процесу

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

© Несімко О. Д., 2015

Найбільшого поширення договори чартеру набули у сфері морських та повітряних перевезень. Проте, незважаючи на те, що договори морського та повітряного чартеру мають однакову правову природу, вони мають низку відмінностей. Це пояснюється зокрема тим, що технічні та економічні характеристики повітряних перевезень істотно відрізняються від характеристик морських. Розглянуто юридичну характеристику договору чартеру повітряного судна, його особливості та його місце в системі договірних права.

Ключові слова: фрахтувальник, чартер, перевезення, блок-чартер, тайм-чартер, субфрахтувальник, фрахт тощо.

О. Д. Несімко

ОСОБЕННОСТИ ДОГОВОРА ЧАРТЕРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

Наибольшее распространение договоры чартера приобрели в сфере морских и воздушных перевозок. Однако, несмотря на то, что договоры морского и воздушного чартера имеют одинаковую правовую природу, они имеют ряд отличий. Это объясняется, в частности тем, что технические и экономические характеристики воздушных перевозок существенно отличаются от характеристик морских. Рассмотрены юридическая характеристика договора чартера воздушного судна, его особенности и его место в системе договорного права.

Ключевые слова: фрахтователь, чартер, перевозки, блок-чартер, тайм-чартер, субфрахтувальник, фрахт и т.д.

O. D. Nesimko

FEATURES CONTRACT OF CHARTER AIRCRAFT

The most widely charter contracts acquired in the maritime and air transport. However, despite the fact that the contracts sea and air charter have the same legal nature, they have several differences. This is in particular the fact that the technical and economic characteristics of the air traffic characteristics differ significantly from the sea. The article examines the legal characteristics contract of charter aircraft, its features, and its place in the system of contract law.

Key words: freighter, charter, transportation, block-charter, time charter, subfrahtuvalnyk, freight, and so on.

Постановка проблеми. Повітряні чартери здебільшого використовуються для перевезення пасажирів та їх багажу, тоді як морські чартерні договори переважно стосуються перевезень. Різними також є джерела регулювання договорів повітряного і морського чартеру. Адже час, що витрачається для виконання повітряного перевезення, набагато коротший за той, який необхідно використати, щоб здійснити морське перевезення. Кількість товарів, яка може бути перевезена

літаком, менша за ту, яку може перевезти морське судно. Мета повітряного чартеру може бути іншою тощо.

Все це зумовлює необхідність окремого вивчення договорів морського чартеру та повітряного чартеру.

Мета дослідження: визначення основні підходи до особливостей чартеру повітряного судна, як елементу зобов'язального права яке входить в правову систему України.

Стан дослідження. Особливий правовий статус повітряного судна неодноразово зазначали науковці і практики, зокрема, М. М. Агарков, С. С. Алексєєв, Д. В. Боброва, М. М. Богуславський, М. І. Брагінський, С. М. Братусь, Є. В. Васьковський, В. В. Вітрянський, Д. М. Генкін, Є. Годеме, В. С. Грязнов, О. В. Дзера, А. С. Довгерт, І. С. Зикін, О. С. Іоффе, А. Калпін, Н. С. Кузнецова, В. І. Кисіль, А. С. Комаров, Л. А. Лунц, В. В. Луця, В. С. Позднякова, Р. Саватьє, О. Н. Садіков, В. Т. Смирнов, Халфіна, Я. М. Шевченко, Г. Ф. Шершеневич та інші .

Викладення основних положень. Відповідно до ст. 61 Повітряного кодексу України за договором повітряного чартеру (фрахтування повітряного судна) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить чинному законодавству України [1].

Це визначення дає підстави для висновку, що цей договір є двостороннім, оплатним та консенсуальним.

Нежважаючи на те, що на підставі договору чартеру можуть здійснюватися як вантажні, так і пасажирські повітряні перевезення, слід підкреслити, що частка пасажирських чартерних перевезень на повітряному транспорті є значно вищою порівняно із часткою вантажних перевезень.

Вантажні чартери використовуються у тих випадках, коли попит на перевезення не може бути задоволений за допомогою регулярних рейсів (перевезення овочів, фруктів, квітів, хімікатів тощо).

Розвиток пасажирських чартерів зумовлений розвитком туризму і появою користувачів повітряного транспорту, для яких важливою є вартість перевезення.

За договором повітряного чартеру судно може фрахтуватися як для власних потреб фрахтувальника (договір індивідуального чартеру), так і для перевезення інших осіб (договір групового чартеру).

Для чартерного перевезення фрахтувальник може зафрахтувати місткість літака повністю або частково. В останньому випадку договір іменується "блок-чартером", оскільки за ним фрахтується лише блок місць [2].

Так само як і у договорі морського чартеру, сторонами договору повітряного чартеру є фрахтівник та фрахтувальник.

У ролі фрахтівника виступають повітряні перевізники, тобто будь-які юридичні чи фізичні особи, які виконують повітряні перевезення, мають права експлуатанта авіаційної техніки (ч. 1 ст. 59 Повітряного кодексу України).

Фрахтувальниками, за цим договором, найчастіше виступають юридичні особи, що не мають власного парку літаків, їх основна діяльність не спрямована безпосередньо на надання транспортних послуг, але пов'язана з необхідністю використання транспортних засобів. Йдеться про туристичні агентства, спортивні, професійні товариства і т. ін.

Від сторін договору повітряного чартеру необхідно відрізняти учасників чартерного перевезення, адже коло останніх є ширшим і не обмежується фрахтівником та фрахтувальником.

Учасниками пасажирського чартерного перевезення є фрахтівник, фрахтувальник та пасажири (якщо за договором пасажирського чартеру фрахтівник перевозить не фрахтувальника, а інших осіб), їх можна визначити як осіб, на користь яких виконується договір повітряного чартеру, адже фрахтувальник укладає договір з фрахтівником саме з метою їх перевезення, а фрахтівник, своєю чергою, виконує перевезення лише внаслідок свого зобов'язання перед фрахтувальником [3].

Слід зауважити, що юридична природа повітряних чартерних пасажирських відносин є доволі складною. У своєму розвитку вони проходять кілька стадій [4].

А. Попередня стадія. Характеризується тим, що договору повітряного чартеру як такого ще немає. Учасники правовідносин – особи, які у майбутньому стануть фрахтувальником та пасажиром. Підстава виникнення правовідносин – договір між майбутнім фрахтувальником та майбутнім пасажиром, який відзначається тим, що майбутній фрахтувальник серед іншого бере на себе обов'язок організувати чартерне перевезення, а майбутній пасажир оплачує пакет послуг, складовою якого є оплата чартерного перевезення. Вони оформляються договором, відмінним від договору повітряного чартеру.

Б. Основна стадія. На цій стадії фрахтувальник з метою виконання зобов'язань, взятих на себе на попередній стадії, укладає договір повітряного чартеру з фрахтівником (авіакомпанією). Учасники правовідносин – фрахтівник та фрахтувальник. Правовідносини, що виникають на цій стадії, базуються на договорі повітряного чартеру.

В. Заключна стадія. Стадія, під час якої безпосередньо виконується повітряне чартерне перевезення і яка логічно випливає з двох попередніх. Учасники правовідносин – авіакомпанія (фрахтівник) та пасажир.

Виокремлення стадій розвитку чартерних правовідносин дає можливість визначити суб'єкта відповідальності при виконанні чартерних пасажирських перевезень. Так, якщо невиконання чи неналежне виконання повітряного чартерного перевезення сталося внаслідок порушення зобов'язань, узятих майбутнім фрахтувальником перед майбутнім пасажиром на попередній стадії, відповідальність несе фрахтувальник. Якщо ж невиконання чи неналежне виконання перевезення сталося внаслідок порушення зобов'язань фрахтівника (авіакомпанії) перед фрахтувальником, то відповідальність несе авіакомпанія [5].

Учасниками вантажного чартерного перевезення є фрахтівник, фрахтувальник та вантажо-одержувач. Якщо фрахтувальником є авіакомпанія, учасниками вантажного чартерного перевезення є вантажовідправник, фрахтівник, фрахтувальник та вантажоодержувач. В усіх інших випадках фрахтувальник є вантажовідправником.

Предметом договору повітряного чартеру є послуги з надання місткості повітряного судна та з виконання перевезення.

Зміст договору повітряного чартеру становлять права та обов'язки його сторін. Правила виконання чартерних рейсів закріплені Наказом Міністерства транспорту України № 297 від 18.05.2001.

Оскільки договір повітряного чартеру є сплатним договором, то, безумовно, головним обов'язком фрахтувальника є сплата чартерної ціни. Як правило, вона містить такі складові: вартість палива, вартість мастильних матеріалів та обслуговування літака, плату за посадку, вартість зберігання літака в ангарі, наземного обслуговування і ціни відправки літака, вартість заробітної плати, льотної плати членів екіпажу за день, вартість обслуговування пасажирів у польоті та на землі під час проміжних зупинок, яке здійснює авіакомпанія.

При укладенні договору може оплачуватися завдаток у відсотковому відношенні до чартерної ціни, який не повертається фрахтувальнику при розірванні договору чартеру з ініціативи останнього, виконуючи, таким чином, забезпечувальну функцію.

Іншим важливим обов'язком фрахтувальника є обов'язок з підготовки документів щодо перевезення осіб та вантажів. Суть цього зобов'язання полягає у можливості покладення на фрахтувальника ризику передавання виконання неналежній особі. Звідси випливає, що при виникненні спору з даного питання обов'язок доказування відповідного факту покладається на фрахтувальника.

Так, фрахтувальник зобов'язується забезпечити наявність всіх необхідних документів у пасажирів, співробітників фрахтувальника. Якщо перевезення є міжнародним, у договорі на фрахтувальника може покладатися обов'язок із забезпечення наявності закордонних паспортів та віз для пасажирів – учасників чартерного перевезення, а також забезпечення виконання ними всіх вимог прикордонних, митних служб, поліції, санітарних установ, служб безпеки [6].

Крім того, на фрахтувальника покладається обов'язок забезпечити доставку пасажирів та їх багажу в аеропорт відправлення за певний час до моменту відправлення відповідно до погодженого сторонами розкладу.

Фрахтувальник зобов'язаний вручити пасажирам квитки і, якщо необхідно, багажні квитанції, а також довести до відома пасажирів умови повітряного перевезення.

Фрахтувальник зобов'язується сплачувати демередж, компенсацію за додаткові льотні години за певною ставкою, що встановлюється, як правило, за кожну льотну годину, якщо чартерний період чи кількість льотних годин, визначених у льотному розкладі, перевищено внаслідок відмови чи несвоечасного надання віз чи інших документів, які вимагаються для подорожі, посадки, висадки пасажирів, завантаження чи відвантаження вантажу. Демередж сплачується також у тому випадку, коли пасажирів, багаж чи вантаж не були готові до посадки чи завантаження у термін, визначений у договорі, а також коли причиною перевищення льотних годин стали інші дії чи бездіяльність фрахтувальника, пасажирів, відправників вантажу.

Доцільно також зазначати у договорах, що фрахтувальник має право уникати такого збільшення чартерного періоду чи числа льотних годин шляхом зміни льотного розкладу, з урахуванням інтересів фрахтівника. У такому разі з чартерної ціни буде вирахована вартість палива, мастил, різноманітних плат, заощаджених фрахтівником (наприклад, за наземне обслуговування, за зберігання в ангарі і т. ін.), за цієї умови фрахтувальник оплатить фрахтівникові додаткові до чартерної ціни витрати, якщо їх зазнав фрахтівник внаслідок зміни чартерного розкладу.

Слід зауважити, що як пасажирські, так і вантажні чартерні договори деяких авіакомпаній забороняють фрахтувальникові переуступати права за договором чартеру та перепродавати частину місткості літака третім особам [7]. Інші стандартні форми дозволяють це робити, але лише за наявності письмової згоди фрахтівника, причому, якщо у документі, що підтверджує згоду фрахтівника, не зазначено іншого, такий дозвіл авіакомпанія надає за умови, що субфрахтувальник додержуватиметься всіх зобов'язань, покладених на фрахтувальника, а фрахтувальник бере на себе всю відповідальність за дії субфрахтувальника та його агентів.

За договором вантажного чартеру фрахтувальник бере на себе обов'язок завантажити та розвантажити вантаж на свій ризик та за свій рахунок, однак розміщення вантажу у літаку здійснюється на розсуд капітана судна.

Фрахтувальник є відповідальним за додержання всіх формальностей та правил щодо вантажу та оплати всіх витрат, які з ними пов'язані.

За договором вантажного чартеру обов'язок підготувати авіанакладні та всі документи, що супроводжують вантаж, покладається на фрахтувальника. Він також зобов'язується відшкодувати фрахтівникові всі збитки, заподіяні неточною, неповною чи недостовірною інформацією у цих документах.

За договором вантажного чартеру, фрахтувальник зобов'язується не завантажувати літак вантажем, природа якого небезпечна, а також вантажем, імпорт, експорт чи перевезення якого заборонено законодавством будь-якої з країн, яка буде перетнута або куди прибуде літак.

Фрахтувальник має право використовувати надану місткість літака протягом чартерного польоту. При цьому фрахтівник вирішує, яка кількість місць може бути надана, і його рішення є остаточним. Деякі чартерні проформи зазначають, що місце, не використане фрахтувальником, може бути використане фрахтівником для перевезення персоналу авіакомпанії, речей та для іншого безплатного перевезення.

Якщо фрахтувальник відмовляється від чартерного рейсу чи має намір перенести його, він зобов'язаний сплатити фрахтівникові компенсацію. При затримці вильоту з вини фрахтівника останній зобов'язується сплатити фрахтувальникові вартість всіх збитків та витрат, пов'язаних з обслуговуванням і розміщенням пасажирів та вантажу, яких він зазнав.

Головний обов'язок фрахтівника за договором повітряного чартеру, який зумовлений предметом цього договору, – надання у користування фрахтівникові усієї місткості повітряного судна або її частини та виконання чартерного перевезення.

Останній обов'язок фрахтівника зумовлює те, що у договірній практиці він доволі часто іменується перевізником. У договорах повітряного чартеру завжди зумовлюється тип літака, а також кількість крісел та максимальне комерційне завантаження літака, місткість якого фрахтівник зобов'язується надати [4].

На перший погляд таке детальне визначення характеристик судна у договорі повітряного чартеру зближує договір повітряного чартеру із договором тайм-чартеру, який за своєю природою є договором майнового найму.

Проте, за ґрунтовнішого дослідження умов договору повітряного чартеру, можна помітити, що призначення і суть відповідних положень договору повітряного чартеру та договору тайм-чартеру різні. У договорі повітряного чартеру ці положення мають певну спрямованість: вони слугують головної меті договору – виконанню перевезення. Тому закріплення у договорі повітряного чартеру детальних характеристик повітряного судна не перетворює це судно на об'єкт найму, оскільки у цьому разі повітряне судно є лише засобом виконання перевезення.

Так, відправляючи певний вантаж, для розміщення якого надано все судно або його частину, фрахтувальник зазвичай зацікавлений у найкращому розміщенні вантажу (особливо це стосується “живого” вантажу: тварин, квітів, свіжих овочів та фруктів), в успішному здійсненні перевезення, у доставці вантажу до аеропорту призначення. У кінцевому підсумку для фрахтувальника важливим є лише результат перевезення.

Зазначене також повною мірою стосується перевезень пасажирів, оскільки останнім не байдуже, у яких умовах здійснюватиметься політ. Але досягнення такого результату стає для фрахтувальника реальним лише за умови, що повітряне судно, яке зафрахтоване ним, відповідатиме певним вимогам. Цим визначається інтерес фрахтувальника до повітряного судна, на якому має бути перевезений вантаж, до його технічно-експлуатаційних даних. Звідси випливає вимога фрахтувальника до фрахтівника – брати на себе обов'язок з надання місткості саме такого типу літака, а не іншого.

Іноді у договори повітряного чартеру включається положення про те, що фрахтівник у разі потреби має право на заміну типу чи варіанта повітряного судна за умови, що він виконає перевезення за встановленим договором маршрутом та розкладом.

Однак, на мій погляд, це положення може істотно порушувати інтереси фрахтувальника, тому що для останнього важливо, щоб перевезення було виконано на судні, індивідуальні характеристики якого йому відомі та ним схвалені, а також щоб вказані характеристики були оптимальними для перевезення певного вантажу чи пасажирів. Адже, якщо зазначених вимог не буде дотримано, це може істотно порушити інтереси фрахтувальника.

Тому у договорах повітряного чартеру недостатньо зазначити, що фрахтівник у разі потреби має право на заміну типу чи варіанта повітряного судна за умови, що він виконає перевезення за встановленим договором маршрутом та розкладом. Необхідно також зазначити, що перевезення здійснюватиметься таким повітряним судном, характеристики якого не впливатимуть на якість перевезення. Крім того, обов'язковим є повідомлення фрахтувальника про те, що така заміна відбувалася. Заміна повітряного судна без повідомлення фрахтувальника може мати місце лише у випадку крайньої необхідності.

Обов'язок фрахтувальника надати місткість повітряного судна полягає не лише у тому, щоб судно було певного типу, а й щоб воно могло виконати чартерний політ. З цією метою на фрахтівника покладається обов'язок з підготовки повітряного судна до здійснення польоту.

Зазначення у договорі повітряного чартеру про те, що фрахтівник має обов'язки з технічної підготовки судна, також пояснюється заінтересованістю фрахтувальника у виконанні перевезення чи в отриманні гарантії відшкодування шкоди, що виникла внаслідок незадовільного стану повітряного судна.

Крім обов'язку привести повітряне судно у стан, належний для польоту, на фрахтівника покладається обов'язок отримання всіх ліцензій та дозволів, які необхідні для здійснення чартерного рейсу. Він також забезпечує оформлення віз для всіх членів екіпажу, що виконуватимуть чартерне перевезення.

За договором чартеру повноваження володіння повітряним судном не переходить до фрахтувальника, отже, літак перебуває у володінні фрахтівника. Капітан судна та всі інші члени екіпажу протягом усього перевезення підпорядковані фрахтівникові. Через них він і здійснює право володіння судном, не розділяючи цього повноваження з фрахтувальником (володіння – це “фактичне панування над річчю”¹, “факт володіння річчю”²). Надаючи всю місткість літака чи його частину для перевезення вантажу або пасажирів, фрахтівник не втрачає права володіння цими приміщеннями.

Для здійснення функцій з перевезення фрахтівник зобов'язується забезпечити координацію та контроль за виконанням рейсу. Виконання цього обов'язку зумовлює право фрахтівника змінювати чи відмінити виліт літака через технічні причини чи метеорологічні умови, зменшувати допустиме комерційне завантаження, здійснювати протягом польоту зупинки, необхідний ремонт, а також змінювати маршрут чи взагалі припинити політ з міркувань безпеки.

Як зазначалося, право користування повітряним судном за договором повітряного чартеру також не переходить до фрахтувальника, а, отже, належить фрахтівникові.

Крім того, фрахтівник зобов'язаний забезпечити борт харчуванням для пасажирів чартерного рейсу. Він зобов'язаний забезпечувати замовника необхідною інформацією, що стосується виконання рейсу.

Деякі чартерні проформи закріплюють за фрахтівником право обирати маршрут чартерного польоту за умови, що найкоротший, на думку перевізника, маршрут до пункту призначення буде безпечним та можливим для виконання.

Наділення фрахтівника таким правом є цілком справедливим, оскільки воно впливає з того, що літак перебуває у його володінні та користуванні. Крім того, обрання фрахтівником найкоротшого маршруту при перевезенні дає можливість певною мірою заощадити час як фрахтувальникові, так і фрахтівникові.

Особливості відповідальності. Характеризуючи відповідальність сторін договору повітряного чартеру, слід зазначити, що залежно від виду порушення, вона може мати обмежений чи необмежений характер.

Як зазначалося, за своїм правовим становищем фрахтівник є перевізником. За чинним законодавством України обмежена відповідальність перевізника настає у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу і багажу, а також речей, що є у пасажира.

Так, відповідно до ст. 93 Повітряного кодексу за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажира, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

1) за втрату або нестачу вантажу або багажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого до перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажира, – у розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна [1].

Межі відповідальності при повітряних перевезеннях встановлено Конвенцією для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, яка підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (далі – Варшавська конвенція).

Варшавська конвенція діє для України із змінами, внесеними Гаазьким протоколом від 28 вересня 1955 р., підписаним Україною 15 січня 1960 р., який ратифікований 11 квітня 1960 р. Чинним для України протокол став 19 жовтня 1960 р.

Так, відповідно до ст. 22 названої Конвенції відповідальність перевізника при перевезенні зареєстрованого багажу і вантажу обмежується сумою 250 франків з кілограма (20 доларів США) [8].

При міжнародних повітряних перевезеннях коло випадків обмеженої відповідальності повітряного перевізника (фрахтівника) є ширшим, ніж за національним законодавством України. Адже обмежена відповідальність повітряного перевізника настає не лише за втрату або нестачу вантажу чи

багажу, прийнятого до перевезення, а й у випадках заподіяння шкоди в результаті смерті, поранення чи будь-якого іншого тілесного ушкодження пасажира (ст. 17 Варшавської конвенції), а також у разі заподіяння шкоди затримкою при виконанні повітряного чартерного перевезення (ст. 19 Конвенції).

В усіх інших випадках відповідальність сторін має необмежений характер. Зокрема, необмежена відповідальність має місце у разі невиконання договірних зобов'язань, а також неналежного виконання зобов'язань фрахтувальником. Умови настання такої відповідальності, а також її розмір визначаються відповідно до загальних положень цивільно-правової відповідальності.

Розглядаючи особливості цивільно-правової відповідальності при виконанні повітряних чартерних перевезень, слід окремо зупинитися на тих випадках, коли у перевезенні наявні два перевізники: перевізник за договором та фактичний перевізник.

При чартерних перевезеннях поділ перевізників на договірний та фактичний можливий тоді, коли у ролі фрахтувальника виступає авіакомпанія. Це має місце тоді, коли договір повітряного чартеру укладається саме з метою виконання зобов'язання з повітряного перевезення перед третіми особами. Так, наприклад, можлива така ситуація, коли при великому попиту на перевезення, авіакомпанії не вистачає власного парку літаків. Для задоволення цього попиту вона укладає договір повітряного чартеру з іншою авіакомпанією. У цьому випадку виникає питання: хто несе відповідальність за виконання зобов'язань з перевезення? Повітряний кодекс України не дає відповіді на це запитання. Відтак, відповідь на це запитання можна одержати, якщо виходити з загальних засад виконання цивільно-правових зобов'язань. Зокрема, відповідальність за невиконання або неналежне виконання несе сторона за договором, з якого воно виникло, якщо законодавством не передбачено, що відповідальність несе безпосередній виконавець (ст. 620 ЦК України).

Отже, можна зробити висновок, що у тому випадку, коли у ролі фрахтувальника виступає авіакомпанія, відповідальність перед пасажирами чи вантажовідправниками несе не фрахтівник, а фрахтувальник, оскільки він залишається при цьому перевізником за договором, тобто несе відповідальність за виконання всіх зобов'язань, що покладені на нього договором перевезення, хоч зобов'язання виконує третя особа – інша авіакомпанія.

При міжнародних чартерних перевезеннях визначення суб'єкта відповідальності за наявності перевізника за договором та фактичного перевізника здійснюється на підставі Конвенції, додаткової до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором, прийнятої у Гвадалахарі конвенції у 1961 р. Україна підписала її 18 вересня 1961 р., ратифікувала 5 вересня 1983 р., а чинності в Україні вона набрала з 15 січня 1984 р.

Гвадалахарська конвенція встановлює, що дії чи бездіяльність фактичного перевізника, вважаються дією чи бездіяльністю перевізника за договором. Встановлено також, що розпорядження та претензії, пред'явлені перевізнику на підставі Варшавської конвенції мають однакову силу незалежно від того, звернені вони до перевізника за договором чи до фактичного перевізника. Однак з цього правила є виняток: вимоги вантажовідправника стосовно розпорядження вантажем можуть бути заявлені лише до перевізника за договором, що цілком логічно.

Стаття 3 зазначеної Конвенції закріплює правило, згідно з яким перевізник за договором є відповідальним за дії чи бездіяльність фактичного перевізника. Те саме стосується і фактичного перевізника. Проте, якщо перевізник за договором може нести повну відповідальність (наприклад, у випадках, передбачених ст. 25 Варшавської конвенції), то відповідальність фактичного перевізника завжди обмежена ст. 22 Варшавської конвенції.[9]

1. <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3167-12>.
2. <http://www.aviacharter.com/620/>.
3. *Цивільне право України: підручник*. – у 2-х кн. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К., 2010., ст. 303.
4. Діковська І. А. *Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка*. – К., 2002. – 203 арк. – *Бібліогр.: арк. 187-203*.
5. <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0461-01>.
6. http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_181.
7. <http://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Vtqx6xMedK4J:www.kiyavia.com/files>.
8. http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_594.
9. http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU61K05U.html