

Остроумов Н.Н. Глава 3. Чартер (договор на выполнение заказных рейсов) - в кн.: Советское воздушное право. Под. общ. ред. Н.Н. Остроумова, - М.: Воздушный транспорт, 1990.

§1. Понятие договора чартера и его правовая природа

Договор чартера (чартер) представляет собой одну из форм перераспределения воздушно-транспортных средств с целью удовлетворения относительно кратковременной потребности в них различных предприятий, организаций, учреждений, граждан. Договор чартера именуется также «договором фрахтования воздушных судов», «договором на выполнение чартерных рейсов» (при международных перевозках) или «договором на выполнение заказных рейсов» (при внутренних перевозках).

По договору чартера (фрахтования воздушных судов) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить другой стороне (фрахтователю) за плату всю или часть вместимости одного или нескольких воздушных судов на один или несколько рейсов для перевозки пассажиров, багажа, груза, почты или для иных целей.

За последние десятилетия объем воздушных перевозок, осуществляемых на зафрахтованных воздушных судах (чартерных перевозок, заказных рейсов) значительно возрос. Особенно это относится к международной деятельности Аэрофлота. Перевозки на зафрахтованных воздушных судах обычно выполняются на нерегулярной основе, в случаях, когда между пунктами отправления и назначения не производятся полеты по расписанию или когда сроки доставки или объемы перевозок пассажиров, груза и почты, либо свойства груза не позволяют обеспечить перевозку по действующему расписанию.

Увеличение доли чартерных авиаперевозок во всем мире по сравнению с регулярными перевозками обусловлено неравномерностью и сезонным характером распределения пассажиро- и грузопотоков, появлением избыточного парка самолетов, трудностями в организации полной загрузки воздушных судов, наличием спроса на дешевые перевозки.

Чартер порождает обязанность фрахтовщика предоставить фрахтователю возможность пользоваться всей или частью вместимости одного или нескольких воздушных судов и обеспечить их полет в целях, предусмотренных договором. Право пользования вместимостью воздушного судна предоставляется фрахтователю без фактической передачи воздушного судна в его владение. Предметом договора чартера является вместимость воздушного судна определенного типа. По договору может быть предоставлена вместимость сразу нескольких воздушных судов или, наоборот, вместимость одного воздушного судна может быть предоставлена нескольким фрахтователям.

Может быть зафрахтована вместимость воздушного судна (или часть ее), осуществляющего регулярный рейс по расписанию (блок-чартер).

Наличие специальной главы о чартере в ВК СССР подчеркивает самостоятельность этого договора в системе воздушного законодательства. Судя по данному в этой главе определению чартера, он отнесен к договорам арендного типа. Следовательно, в случаях пробелов в специальном регулировании чартера следует руководствоваться общими нормами и принципами, установленными соответствующим гражданским законодательством в отношении договора имущественного найма (аренды) с учетом специфики воздушного чартера, выраженной в правилах ВК СССР.

Однако чартер следует отличать от договора аренды воздушного судна, по которому судно с экипажем или без него переходит в полное распоряжение арендатора. При этом цели использования арендованного воздушного судна определяются сторонами договора в общем виде. Арендаторами по таким договорам чаще всего выступают авиапредприятия, поскольку организация, управление и обслуживание авиационной техники под силу только им.

Чартер необходимо отличать от договора воздушной перевозки. Фрахтование воздушных судов действительно осуществляется для последующей перевозки пассажиров, груза, почты. Однако, во-первых, перевозка осуществляется на основе другого договора – договора перевозки, заключаемого во исполнение чартера и удостоверяемого пассажирским билетом, багажной квитанцией, грузовой и почтовой накладной. Во-вторых, условия чартера принципиально отличаются от условий договора перевозки и регулируются особыми нормами. В-третьих, по чартеру воздушное судно может быть зафрахтовано не только для осуществления на нем, перевозок, но и для использования его в иных целях: спортивных, учебных, культурно-просветительных и других, если это предусмотрено в договоре.

Чартер является двусторонним договором, заключаемым авиапредприятием (фрагтовщиком) и фрагтователем, который в практике чаще именуется «заказчиком». Фрагтовщиками являются советские авиапредприятия или иностранные авиакомпании.

§2. Источники правового регулирования

Отношения, возникающие из договора чартера, регулируются главой IXВК СССР (ст.134–138), которая определяет основные права и обязанности, ответственность сторон по договору, а также ответственность фрагтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями. При отсутствии специальных норм к чартеру применяются Основы гражданского законодательства (гл.5), гражданские кодексы союзных республик (главы, регулирующие имущественный наем), а также общие положения указанных нормативных актов.

Фрахтование воздушных судов для выполнения внутренних перевозок пассажиров, багажа и груза регулируется Инструкцией МГА по организации и выполнению заказных рейсов на воздушных линиях СССР (далее: Инструкция по выполнению заказных рейсов). К Инструкции прилагается типовой договор, который рассчитан на выполнение как пассажирских, так и грузовых заказных рейсов. Инструкция не применяется к перевозкам почты. МГА утверждает также тарифы на перевозки пассажиров, груза и почты заказными рейсами.

К внутренней перевозке, выполняемой авиапредприятием во исполнение чартера, применяются положения ВК СССР о воздушных перевозках, Правила перевозок, если иное не установлено Инструкцией по выполнению заказных рейсов или договором. Фрагтовщики обязаны доводить до сведения своих контрагентов требования Правил перевозок и других документов, регламентирующих воздушные перевозки. Фрагтователи, со своей стороны, обязаны обеспечить выполнение этих правил. Перевозки почты заказными рейсами регулируются Правилами перевозки почты.

Фрахтование судов в международном воздушном сообщении, как правило, осуществляется на основе заранее разработанных самими авиапредприятиями типовых проформ договоров, в которых определены права и обязанности сторон договора. Аэрофлот имеет две проформы договора: одну – для перевозки пассажиров, другую – для грузов. Проформы отражают общепринятую практику и обычаи фрагтования воздушных судов. Они перерабатываются с учетом накопленного опыта и постепенно

совершенствуются. В проформах чартеров содержатся ряд общих положений, к числу которых относятся прежде всего условия, перечисленные в ВК СССР (ч.2 ст.134). Наряду с этим проформы содержат много специфических условий, характеризующих каждую из них. При заключении договора стороны вправе изменять условия, содержащиеся в проформе, исключать их или вносить новые.

Международные перевозки, осуществляемые Аэрофлотом во, исполнение договора чартера, регулируются нормами ВК СССР, относящимися к международным воздушным перевозкам, положениями Варшавской конвенции, Правилами международных перевозок, утверждаемыми МГА. Положения, этих правил действуют в отношении чартерных перевозок, поскольку иное не установлено договором фрагтования или специальными правилами чартерных перевозок.

Согласие пассажира (отправителя) следовать (отправлять груз) чартерным рейсом рассматривается как согласие его со всеми условиями договора чартера, относящимися к перевозке независимо от того, заключен этот договор непосредственно с пассажиром, отправителем или иным лицом.

Порядок выполнения чартерных рейсов в СССР и из СССР иностранными авиапредприятиями определяется соответствующими Правилами, утверждаемыми МГА.

Договор чартера между советскими авиапредприятиями и иностранными фрагтователями или фрагтовщиками является внешнеторговой сделкой, к нему применяется законодательство о внешней торговле и других видах внешнеэкономической деятельности. К отношениям по договору чартера между советскими авиапредприятиями и советскими фрагтователями даже при наличии иностранного элемента (чартерная перевозка выполняется за рубежом) законодательство о внешнеэкономической деятельности не применяется.

В случаях возникновения спора между сторонами чартера встает вопрос о применимом праве. В договорах он решается сторонами единообразно: указывается на применимость права страны авиакомпании-фрагтовщика. В случае отсутствия в договоре чартера такого условия по советскому закону (ст.126 Основ гражданского законодательства) должен быть применен закон места заключения договора.

§3. Планирование и организация чартерных авиаперевозок

Чартерные рейсы (заказные рейсы) внутри страны осуществляются как для плановых перевозок пассажиров и грузов одного фрагтователя в течение определённого периода, так и для перевозок по разовым заявкам. Фрагтование воздушных судов для использования их внутри СССР производится по договорам, заключаемым на определённый период: год, квартал, месяц, сезон.

Организации-фрагтователи заранее согласовывают с авиапредприятиями объемы чартерных перевозок на планируемый год, маршруты полетов, типы воздушных судов с указанием загрузки на один рейс в прямом и обратном направлении. При согласовании объемов перевозок заказными рейсами принимается во внимание возможность перевозки рейсами по расписанию, способность авиапредприятия обеспечить предоставление требуемых провозных мощностей, а также степень эффективности их использования, технические возможности аэропортов, народнохозяйственная значимость грузов, подлежащих перевозке. Уточненные и согласованные объемы перевозок заказными рейсами включаются в планы работы транспортной авиации УГА.

Авиапредприятия-фрагтовщики до 15 декабря заключают договоры с фрагтователями (заказчиками). Выполнение конкретных заказных рейсов

осуществляется по заявкам, форма которых прилагается к Инструкции по выполнению заказных рейсов. Согласно типовому договору, заявка на каждый, рейс представляется авиапредприятию за 15 суток до планируемого срока предоставления воздушного судна.

Внеплановый заказной рейс может быть выполнен без заключения договора по соответствующей проформе, а по разовой заявке фрахтователя, которая представляется по той же форме, что и заявка на выполнение планового рейса. В этом случае разовая заявка выполняет функции договора чартера, так как содержит все реквизиты, требуемые ВК СССР (ч.2 ст.134), Международные чартерные рейсы осуществляются только при наличии договора чартера.

Выполнение специальных чартерных рейсов для перевозки почты практикуется в редких случаях (например, в районах Крайнего Севера, при большом скоплении почты и т.п.). Осуществление таких перевозок производится на основе разовых заявок на перевозку почты воздушными судами, выполняющими пассажирские или грузовые чартерные (заказные) рейсы, по предварительной договоренности авиапредприятия с предприятием связи в порядке использования свободного тоннажа и кресел без заключения специального чартера либо в рамках договора о систематических перевозках почты.

§4. Права и обязанности фрахтовщика

Основной обязанностью фрахтовщика по чартеру является предоставление вместимости воздушного судна и содержание его в течение всего срока действия договора в состоянии, годном к использованию для целей, предусмотренных договором.

Существенным элементом договора является определение типа предоставляемого воздушного судна, максимального количества перевозимых пассажиров, багажа, груза и почты, то есть точных данных о предельной пассажировместимости (включая массу багажа) воздушного судна или его грузоподъемности и грузоместимости, выраженных в весовых и объемных единицах (в тоннах и кубометрах). Таким образом, по чартеру фрахтовщик обязуется предоставить вместимость не какого-то конкретного воздушного судна, а судна определенного типа.

Договор чартера предусматривает не просто предоставление фрахтователю воздушного судна определенного типа, но осуществление этим судном конкретной работы, перевозки конкретно обозначенного в договоре количества пассажиров, багажа, груза, почты по обусловленному маршруту. Поэтому вместимость воздушного судна должна позволять осуществлять перевозку оговоренного количества пассажиров, грузов и т.д. Внешнеторговая арбитражная комиссия при Торгово-промышленной палате СССР (дело № 47/1979) признала необоснованным утверждение ответчика (фрахтовщика) будто «его обязанности по договору должны считаться выполненными в силу предоставления в распоряжение истца (фрахтователя) провозных емкостей самолета, предусмотренных в договоре...» «То обстоятельство, что в самолет не была погружена часть груза, предъявленного фрахтователем к перевозке, само по себе свидетельствует о невыполнении договора фрахтовщиком».

Воздушное судно должно быть исправным, заправлено горючим в количестве, необходимом для осуществления предусмотренного договором полета, оснащено радионавигационным оборудованием, должно отвечать нормам летной годности и другим техническим требованиям, установленным для данного типа воздушных судов.

Вместимость судна должна обеспечивать полную и своевременную перевозку пассажиров, багажа, груза в объеме и сроки, указанные в договоре, а также сохранность пассажиров, багажа, груза, почты.

При несоблюдении фрахтовщиком условий сохранности на внутренних рейсах фрахтователь имеет право расторгнуть договор либо отказаться от выполнения рейса.

Перевозка багажа выполняется исходя из нормативов, предусмотренных правилами перевозки багажа на воздушном транспорте (по типам воздушных судов). В случае необходимости перевозки сверхнормативной массы багажа фрахтователь обязан оговорить это в заявке или договоре.

Воздушное судно должно быть обеспечено летно-техническим персоналом, подготовленным для полетов, эксплуатации и обслуживания воздушных судов соответствующего типа. При перевозке пассажиров обязательно выделяются бортпроводники.

Фрахтовщику предоставлено право производить замену указанного в договоре воздушного судна на судно другого типа или варианта при условии обеспечения перевозки установленного в договоре количества пассажиров, багажа, груза в согласованные сроки.

С целью повышения эффективности использования воздушных судов при выполнении заказных рейсов внутри страны авиапредприятие обязано при планировании таких рейсов и при заключении договоров предусматривать использование судов для перевозок в интересах одновременно нескольких фрахтователей как в прямом, так и в обратном направлении. В связи с этим типовой договор предусматривает, что фрахтовщик имеет право заключить договор с одним или несколькими фрахтователями для дополнительной перевозки пассажиров, багажа и груза в счет свободных тоннажа и кресел, не оговоренных в данном договоре.

Проформы чартеров Аэрофлота, заключаемых для выполнения международных перевозок, содержат условия, предоставляющие право фрахтовщику при наличии свободных мест или емкостей на воздушном судне, выполняющем чартерную перевозку, а также при прогоне пустого воздушного судна до пункта отправления или из пункта назначения перевозить любых других пассажиров, грузы, почту без снижения цены фрахтования, но с соблюдением правил страны отправления и страны назначения, установленных для чартерных перевозок.

Фрахтовщик обязан предоставить вместимость воздушного судна в сроки, указанные в графике или в заявке. При внутренних перевозках в случае непредоставления воздушного судна в срок по вине фрахтовщика последний обязан по согласованию с фрахтователем предоставить перевозочное средство в течение следующего месяца данного квартала. Вместе с тем при задержке фрахтовщиком предоставления воздушного судна более чем на 5 ч фрахтователю предоставляется право расторгнуть договор или отказаться от выполнения рейса. В этом случае фрахтовщик возмещает заказчику понесенные убытки.

При международных перевозках проформы предусматривают обязанность фрахтовщика в этом случае возместить расходы фрахтователя, связанные с обслуживанием и размещением пассажиров в инвалюте или советских рублях в зависимости от характера затрат. В договорах стороны устанавливают различные сроки (от 3 до 24-х ч задержки вылета) для возникновения у фрахтователя права требовать возмещения убытков.

В интересах безопасности полета фрахтовщик имеет право переносить или отменять вылет, совершать в течение полета посадки, делать остановки, необходимый ремонт, изменять маршрут или прекращать полет, а также уменьшать количество пассажиров, багажа, груза и почты, принимаемых на борт в соответствии с условиями договора. Этими правами фрахтовщик может пользоваться без какой-либо компенсации и возмещения убытков фрахтователю при наличии обстоятельств непреодолимой силы, в том числе

метеорологических условий, не позволяющих воздушному судну выполнить полет или вынуждающих его следовать на запасной или какой-либо другой аэродром, не предусмотренный графиком полета, действий или распоряжений властей, военных действий, других обстоятельств, вызывающих приостановление или ограничение работ полностью или частично, как, например, забастовок, а также в случае механической поломки, аварии воздушного судна, произошедшей не по вине фрахтовщика.

Ремонт воздушного судна может производиться фрахтовщиком при вынужденной посадке, вне аэродрома отправления, то есть когда полет уже начался. Однако такое право не предоставляется фрахтовщику в случае поломки зафрахтованного воздушного судна до его вылета из пункта отправления постольку, поскольку это приводит к задержке рейса. В таком случае неисправное воздушное судно должно быть заменено фрахтовщиком на другое судно того же типа.

§5. Права и обязанности фрахтователя

Предоставление воздушных судов, предусмотренных договором, для выполнения конкретных рейсов осуществляется по заявкам фрахтователя. Поэтому одной из обязанностей фрахтователя является подача заявки, которая должна включать полное наименование фрахтователя, номер и дату заключенного договора, пункты и маршрут перевозки, количество пассажиров, массу и характер груза, наименование грузополучателя, обязательство выполнять установленные правила перевозок, порядок и гарантию оплаты.

Предоставление воздушных судов по чартеру для международных авиаперевозок осуществляется без дополнительных заявок, а согласно графику, прилагаемому к договору. В графике указывается дата, время и аэропорт предоставления воздушного судна.

Фрахтователь обязан обеспечить определенный минимум загрузки зафрахтованного воздушного судна. В случае невыполнения обязательств по плановой загрузке фрахтовщик имеет право расторгнуть договор. Такого правила не предусматривается в проформах чартеров Аэрофлота для выполнения его воздушными судами чартерных рейсов по заказам иностранных фрахтователей.

Фрахтователь может предоставить вместимость зафрахтованного им воздушного судна другим лицам (в субчартер) только с согласия фрахтовщика. При внутрисоюзных перевозках фрахтовщику предоставляется право расторгнуть договор и отказаться от выполнения рейса в случае выявления попытки провоза лиц и грузов сторонних организаций. Проформы чартеров для международных перевозок вообще запрещают фрахтователю передавать свои права и обязанность по чартеру каким-либо другим лицам или организациям.

Фрахтователь обязан своевременно внести плату, предусмотренную договором. Плата за фрахтование при осуществлении внутренних перевозок осуществляется согласно специальным, утверждаемым МГА Тарифам на перевозки пассажиров, грузов и почты заказными рейсами. Тарифы устанавливаются в зависимости от типа воздушного судна, группы воздушных линий, исходя из стоимости одного часа полета. Имеется две группы воздушных линий. Ко второй группе относятся все линии между пунктами, не связанными железными дорогами на территории областей Крайнего Севера и ряда районов Сибири и Дальнего Востока. Все остальные линии на территории СССР относятся к первой группе. По воздушным линиям, проходящим по районам разных групп, оплата исчисляется по сумме тарифов с учетом протяженности пути по территории каждой группы и по ставкам соответствующих групп.

В случаях необходимости перегонки самолета в аэропорт начала выполнения заказного рейса и возврата его обратно, время, затрачиваемое на перегонку и возврат его обратно, оплачивается фрахтователем по тем же тарифам.

При отсутствии у фрагователя загрузки в обратном направлении оплата за полет в этом направлении взимается по кратчайшему маршруту по тарифам, установленным для заказных рейсов.

При выполнении одним заказным рейсом перевозки пассажиров и груза нескольких фрагователей и при совпадении их аэропортов отправления и назначения плата за заказной рейс взимается с каждого фрагователя пропорционально предъявленному к перевозке количеству пассажиров и груза.

При осуществлении чартерных рейсов за границу цены за фрагование могут определять на базе соответствующих соглашений Аэрофлота с иностранными авиакомпаниями. В договоре чартера предусматривается возможность изменения цены в случае изменения цен на горючее на мировом рынке.

Полная плата за фрагование, как правило, вносится до начала выполнения чартерного рейса. Оплата производится обычно по безналичному расчету. До 5-го числа каждого месяца фрагователь перечисляет фраговщику аванс в размере 50 % стоимости предстоящих в соответствующем месяце перевозок. При частичной уплате аванса фраговщик выполняет рейсы в объеме пропорционально внесенной сумме. В случае задержки уплаты аванса или оплаты счета фраговщик может прекратить выполнение рейсов.

Плата за фрагование воздушных судов для осуществления международных рейсов производится до начала перевозки в срок, установленный договором. Предоставление авансов типовыми проформами не предусматривается. В пассажирской проформе имеется условие о задатке в размере 10 %, который вносится фрагователем на счет фраговщика и не возвращается фрагователю в случае отказа последнего от договора. В случае расторжения договора по инициативе фраговщика последний обязан уплатить фрагователю двойную сумму задатка.

Фрагователь обязан обеспечить своевременную доставку пассажиров, багажа, груза или почты к месту отправления воздушного судна. В случае невыполнения этого обязательства фраговщик имеет право расторгнуть договор и отказаться от выполнения рейса.

Доставка пассажиров в аэропорт отправления производится фрагователем заблаговременно, к началу регистрации. Регистрация и посадка производятся по предъявлении авиабилетов, списков пассажиров, подписанных руководителем организации фрагователя. Фрагователь обязан назначить ответственное лицо – старшего группы пассажиров. При фраговании судна двумя или более фрагователями со стороны каждого из них назначается ответственное лицо. Задержка вылета воздушного судна из-за неявки отдельных пассажиров или сопровождающих груз не допускается. Фрагователь обязан принять все меры к тому, чтобы посадка в воздушное судно и оформление перевозки происходило организованно.

Груз на коммерческий склад аэропорта отправления должен быть доставлен фрагователем не позднее чем за 5 ч до назначенного времени вылета. С поступлением груза на коммерческий склад аэропорта отправления оформляется грузовая накладная при условии оплаты за фрагование. Погрузочно-разгрузочные работы обычно производятся фраговщиком, однако могут выполняться и силами фрагователя. В этом случае фраговщик обеспечивает руководство работами.

Груз, предъявленный к перевозке, должен быть упакован и промаркирован в соответствии с требованиями Руководства по грузовым перевозкам на внутренних воздушных линиях СССР, другими действующими на воздушном транспорте правилами. Фрахтовщик имеет право отказать в перевозке груза и багажа, если будет установлено, что их характер, свойства, габариты, масса или упаковка не соответствует предъявляемым требованиям и условиям договора. Выполнение рейса осуществляется, как правило, с сопровождающим представителем фрахтователя (не более 4-х человек), который прибывает в аэропорт отправления одновременно с грузом.

В аэропорту назначения фрахтователь обязан обеспечить получение груза в течение 3-х ч с момента прибытия воздушного судна. В этот же срок должна быть произведена выгрузка, если она выполняется силами фрахтователя.

Время задержки и простой воздушного судна по вине фрахтователя или грузополучателя (грузоотправителя), а также размер штрафа за простой определяется в соответствии с действующими на воздушном транспорте правилами применения тарифов и договором, которые предусматривают в этих случаях штраф в размере 25 % стоимости летного часа за каждый час задержки. Время задержки считается: в аэропорту отправления – с момента истечения срока вылета, указанного в суточном плане полетов; в промежуточном аэропорту – по истечении 1 ч с момента прибытия; в аэропорту назначения (обратного вылета) – по истечении 3-х ч с момента прибытия. Однако при использовании воздушного судна фрахтователем для перевозок в обратном направлении неоплачиваемый простой в ожидании обратной загрузки в договоре может быть увеличен до 7 ч с момента прибытия в аэропорт.

Фрахтователь должен обеспечить соблюдение порядка и правил, установленных на воздушном транспорте.

Проформы чартеров Аэрофлота для выполнения международных рейсов предусматривают ряд условий, отражающих специфику организации международных перевозок. Устанавливается обязанность фрахтователя получить разрешение на полет и визы для экипажа у иностранного государства, обеспечить наличие у пассажиров необходимых документов на въезд и выезд из страны или транзит, а также соответствующих документов на груз. Фрахтователь обязан обеспечить доставку пассажиров, багажа, груза в аэропорт отправления в срок, установленный в договоре. В случае задержки вылета по вине фрахтователя он должен уплатить Аэрофлоту за каждый час простоя 20 % стоимости летного часа, принятой в расчет стоимости чартерного рейса, но не более чем за 8 ч. Пассажирская проформа чартера не предусматривает в этом случае штрафных санкций, а возлагает на фрахтователя обязанность возместить фрахтовщику (Аэрофлоту) убытки.

Фрахтователь имеет право расторгнуть договор в любое время с уплатой неустойки. Проформы чартеров, заключаемых для осуществления международных перевозок, устанавливают размеры неустойки: при отказе от чартерного рейса за 15–21 день до согласованной даты вылета фрахтователь уплачивает 25 % стоимости чартерного рейса; при отказе за 8–14 дней – 50 %, а при отказе менее чем за 7 дней – 75 % стоимости чартерного рейса. В случае отсутствия в договоре условий об уплате неустойки фрахтовщик имеет право на возмещение ему убытков, наличие и размер которых он должен доказать. Фрахтовщик имеет также право на возмещение ему убытков в части, непокрытой неустойкой, поскольку иное не предусмотрено законом, инструкцией или договором.

При внутренних перевозках фрахтователь имеет право расторгнуть договор или отказаться от выполнения рейса без уплаты неустойки или какой-либо иной компенсации фрахтовщику в случае задержки предоставления фрахтовщиком воздушного судна более

чем на 5 ч, несоблюдения фрахтовщиком условий сохранности перевозимых грузов и багажа пассажиров, замены фрахтовщиком одного типа воздушного судна другим, если это не обеспечивает перевозки того количества пассажиров или грузов, которое предусмотрено в договоре или в заявке.

§6. Ответственность сторон договора

Стороны чартера несут ответственность за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора, произошедшее по их вине. Бремя доказывания отсутствия вины лежит на стороне, нарушившей обязательство.

Фрахтовщик не несет ответственности перед фрахтователем в случае непригодности воздушного судна к эксплуатации, возникшей не по вине фрахтовщика, действий непреодолимой силы, различных актов органов государственной власти и управления, стихийных бедствий, неблагоприятных метеорологических условий, препятствующих выполнению полета, запрета полетов, не зависящего от него отсутствия авиатоплива, временной непригодности аэродрома, другим причинам, не зависящим от фрахтовщика.

Ответственность фрахтовщика перед пассажирами, отправителями и получателями при осуществлении им перевозок, порядок и сроки предъявления претензий и исков определяются соответствующими нормами законодательства, которые регулируют ответственность перевозчика. Таким образом, ответственность фрахтовщика при внутренних чартерных перевозках регулируется положениями гл.VIIBK СССР, включая и нормы об ответственности за невыполнение плана перевозок. Порядок предъявления претензий и исков определяется также Правилами перевозки пассажиров и Правилами применения тарифов на воздушных линиях СССР.

При выполнении международных чартерных перевозок ответственность фрахтовщика перед пассажирами грузовладельцами регулируется соответствующими положениями гл.VIIIBK СССР. Однако указанные нормы ВК СССР применяются только в тех случаях, когда международная чартерная перевозка не попадает под действие положений Варшавской конвенции или Гаагского протокола (см. разд.VIII, гл.2).

Нередко при фрахтовании, аренде, взаимобмене воздушных судов возникают ситуации, когда договор воздушной перевозки заключает одно предприятие (авиакомпания), а фактически перевозит другое. Например, одна авиакомпания, заключив договор с пассажиром, фрахтует у другого авиапредприятия самолет. Первая в этом случае является фрахтователем, а вторая – фрахтовщиком, у которого нет договора перевозки с пассажиром, но которая фактически осуществляет перевозку. Чтобы избежать положения, когда ответственность такого фактического перевозчика ввиду отсутствия договора перевозки между ним и пассажиром могла оказаться не ограниченной положениями Варшавской конвенции, дополнительно к ней в 1961г. разработана, принята и ныне действует Гвадалахарская конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору. В конвенции участвуют 64 государства. СССР ратифицировал указанную конвенцию 15 августа 1983г. (см.: Ведомости Верховного Совета СССР 1984, №7, ст.113). Гвадалахарская конвенция распространяет на фактического перевозчика (то есть перевозчика, не заключившего с пассажирами и грузовладельцами договора перевозки, но в действительности осуществляющего перевозку) действие Варшавской конвенции или Гаагского протокола.

Ответственность Аэрофлота перед пассажирами, отправителями и получателями, предъявление претензий и исков при международных чартерных авиаперевозках более детально регулируется Правилами международных перевозок (см. разд.VII, §2, гл.2).