

ZRAKOPLOVNI ČARTER LET (Pozivni referat)

Prof. dr. Rajko Kasagić, e-mail: prof.rajko.kasagic@gmail.com
Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, Bosna i Hercegovina

Pregledni članak

Sažetak: Čarter letovi omogućavaju brze i sigurne komunikacije. Od industrijske revolucije saobraćaj se toliko usavršio zbog čega se njegov razvoj može svrstati u grane ljudske djelatnosti koje se najbrže razvijaju. Prema putu kojim se odvija saobraćaj se dijeli na: vođeni, kopneni i zračni (vazdušni). Razvojem ekonomskih odnosa u svijetu saobraćaj se usavršava kako sredstva prevoza tako prevozni putevi. Prevoz zrakoplovom se pojavio znatno kasnije od ostalih. Prednost zračnog saobraćaja je u njegovoj brzini. Za sada ovaj prevoz je ograničen uglavnom na prevoz putnika, dok je prevoz robe ograničen na prevoz poštanskih pošiljki, odnosno manje količine robe većih vrijednosti, ili lako pokvarljivog tereta. Zračni prevoz kao i sam čarter ima prvenstveno međunarodni karakter. Njegova stvarna namjena i njegova ekonomska prednost dolazi do punog izražaja u dužem zračnom prevozu iznad teritorija više država. Sa izuzetkom velikih država male države imaju prvorazredni interes za korištenje čartera u zračnom prostoru iznad drugih država. I pored velikog značaja čarter letova međunarodne organizacije, koje regulišu zračni saobraćaj, još nisu ovu materiju regulisali jedinstvenim međunarodnim pravnim aktom radi utvrđivanja jedinstvenih standarda za ovu vrstu prevoza putnika i robe.

Ključne riječi: Prevoz, čarter, ugovor o čarteru, saobraćaj, turistička agencija

AIRCRAFT CHARTER FLIGHT

Summary: Charter flights enable fast and secure communications. Since the industrial revolution, traffic has improved so much that its development can be classified as the fastest growing branch of human activity. According to the road on which the traffic takes place, it is divided into: water, land and air (air). With the development of economic relations in the world, traffic is improving both the means of transport and the transport routes. Air travel appeared much later than the others. The advantage of air traffic is its speed. For now, this transport is limited mainly to the transport of passengers, while the transport of goods is limited to the transport of postal items, ie smaller quantities of goods of higher value, or perishable cargo. Air transport as well as the charter itself has primarily an international character. Its real purpose and its economic advantage come to full expression in longer air transport over the territories of several countries. With the exception of large states, small states have a first-class interest in using airspace charters over other states. Despite the great importance of charter flights of the international organization, which regulates air traffic, they have not yet regulated this matter with a single international legal act in order to determine uniform standards for this type of transport of passengers and goods.

Keywords: Transport, charter, charter agreement, traffic, travel agency

1. Izvori prava zrakoplovnog prevoza

Prevoz putnika i robe zračnim putem, zbog velikog međunarodnog značaja, je vrlo rano regulisano međunarodnim konvencijama. U Parizu je 1919. godine donesena Konvencija o regulisanju zračne plovidbe. U Madridu je 1926. godine potpisana Konvencija o zračnoj plovidbi, zatim u Havani 1928. godine Panamerička konvencija o trgovačkoj avijaciji. Međunarodna konferencija privatnog zrakoplovnog prava je 1925. godine je osnovala stalni komitet stručnjaka.

Zahvaljujući radovima ovog komiteta 1929. godine je u Varšavi usvojena Konvencija o unifikaciji (izjednačavanju) izvjesnih prava koja se odnose na međunarodni zračni prevoz. Ova Konvencija posebnu pažnju posvećuje odgovornosti za neizvršene ugovorene obaveze¹. Konvencija se primjenjuje na svaki međunarodni prevoz putnika, prtljaga ili robe, koji se vrši zrakoplovom na osnovu naknade. Ona se primjenjuje i na besplatni prevoz koji vrši preduzeće za zračni saobraćaj. Konvencija ne obrađuje pitanje o čarter letovima, pa se ne može smatrati izvorom prava za ovu vrstu međunarodnog transporta. Haški protokol 1955. godine se pojavio kao dodatni dokument, odnosno revizija Varšavske konvencije. Ipak su neke države ostale vjerne Varšavskoj konvenciji, pa stoga Konvencija i Protokol de facto mogu imati samostalnu pravnu sudbinu. U Čikagu je 1944. godine usvojen Sporazum o tranzitu, garantujući neofanzivno nadlijetanje i pravo slijetanja zbog tehničkih razloga. Ova Konvencija je zamijena Pariške konvencije i sadrži dvije vrste pravila: normativna pravila o regulisanju navigacije i određene aspekte zrakoplovnog prava, dok se drugim pravilima osniva Organizacija za međunarodnu civilnu navigaciju (OACI) sa sjedištem u Montrealu, kao specijalizovana organizacija Ujedinjenih nacija. Zahvaljujući ovoj Organizaciji od 1947. do 1975. godine doneseno je sedam međunarodnih sporazuma u oblasti privatnog zrakoplovnog prava popunjavajući praznine koje do tada nisu regulisale ovu materiju, nastojeći da se utvrde jedinstveni standardi u međunarodnim zrakoplovnim letovima.

2. Pojam zrakoplova

Čikaška konvencija nema definiciju zrakoplova. Međutim, u njenom aneksu zrakoplov je definisan kao „naprava koja se može držati u atmosferi pomoću reakcije zraka“. Potrebno je za pojam zrakoplova da sprava u atmosferi stoji pomoću zraka, i to bilo da je od njega lakša ili da pomoću njega leti².

Prema zlanu 27 Zakona o zračnoj plovidbi Jugoslavije zrakoplovom se smatra svaka sprava izgrađena i snabdjevena potrebnim uređajima koji joj omogućuju sigurno letenje³.

Podijelu na državne i civilne zrakoplove je značajna što se na državne zrakoplove ne odnose međunarodne konvencije niti bez posebne dozvole mogu prelijetati teritoriju druge države. Sa dozvolom prelijetanja ovi zrakoplovi uživaju imunitet, dok privatni zrakoplovi takav imunitet ne uživaju. Prema Čikaškoj konvenciji svaki zrakoplov koji se koristi u međunarodnoj plovidbi mora nositi odgovarajuće znakove državne pripadnosti i moraju biti registrovani u državi kojoj pripadaju⁴.

Plovidbenost zrakoplova potvrđuje se uvjerenjem izdato u zemlji u kojoj je zrakoplov registrovan, u skladu sa međunarodnim standardima.

¹ Prema članu 17 Varšavske konvencije zrakoplovna kompanija će biti odgovorna za štetu, povredu ili smrt, koja se dogodila dok međunarodni transport traje u zrakoplovu ili u toku svih operacija ukrcavanja i iskrcavanja.

² Jakšić, B. Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969. str. 127.

³ Sl. List SFRJ br. 23/1978.

⁴ Vidi član 20 Čikaške konvencije.

3. Korištenje zrakoplova

Korištenje zrakoplova ima veliki ekonomski značaj za svaku državu zbog brzog prevoza putnika, pošte i robe što posebno dolazi do izražaja u prevozu na dužim relacijama⁵. U Prvom svjetskom ratu zrakoplovi su se, po prvi put, koristili u vojne svrhe. Od tada svaka država ulaže znatna sredstva za izgradnju i dalji razvoj zrakoplova, od čega zavisi ne samo ekonomska nego i odbranbena moć države. Zračni prevoz robe je manjeg značaja zbog male nosivosti zrakoplova i visokih prevoznih troškova.

Na međunarodni razvoj zrakoplova bitan uticaj ima međuzavisnost država i sve prisutnije u svijetu da se, u svom tehničkom smislu na jedinstven način reguliše: oprema aerodroma, kontrola letenja i vođenje zrakoplova, bezbjednost, obuka kadrova za letenje i održavanje zrakoplova, spasavanje u slučaju udesa.

Čarter transport je doživjeo veliki razvoj poslije donošenja Čikaške konvencije 1944. godine, jer je svojim ekonomskim prednostima, a pogotovo nižim cijenama, postao nerazdvojni pratilac turističke privredne djelatnosti.

Velike države sa svojim prostranim teritorijama (SAD, Rusija, Kanada, Brazil, Kina, Australija) ne daju veliki međunarodni značaj čarter letovima koristeći ih prvenstveno za prevoz putnika, robe i dr. na svojoj teritoriji. Međutim, međunarodni čarter prevoz je od velikog značaja za male države zbog zračnog preleta iznad drugih država. Pored ekonomskog razloga za međunarodni zrakoplov, odnosno međunarodni čarter postoje i razlozi tehničke prirode za koje ne postoje klasične garancije između država kao kod drugih vrsta saobraćaja. Korištenje ugovora o međunarodnoj razmjeni zahtijeva da se međunarodni ugovor o čarteru, kao izvor prava, proteže i na međunarodno pravo. Regulisanje pravnih odnosa iz čartera na jedinstven međunarodni način, dovelo bi pravnu sigurnost korisnicima ovih letova i doprinosilo bi daljoj opštoj bonifikaciji zrakoplovnog prava. U ovoj materiji ne postoji tačno određen pravni izvori koji bi služili kao osnov za zaključivanje ugovora o čarteru, pa se izvori moraju tražiti u postojećim konvencijama, koje se neposredno ili posredno mogu primijenjivati na čarter. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovu, u dijelu o trgovačkoj avijaciji, indirektno govori o čarteru. U drugom dijelu ova Konvencija govori o međunarodnom neredovnom saobraćaju, a to je:

- Ulaz u drugu zemlju (pravo nadletanja i pravo spuštanja u tehničke svrhe) za neredovne (čarter) letove,
- Ista prava (ulazak, nadletanje i spuštanje u tehničke svrhe) za neredovne trgovačke svrhe.

Neredovni zrakoplovni letovi ne moraju tražiti dozvolu država za preletanje pa su stoga prilgovane u odnosu na reovne letove. Naime, Konvencija je liberalnija prema neredovnim letovima. Sve države nisu prihvatile ovakav stav. Stoga je Sekretarijat Međunarodne organizacije civilnog zrakoplova (ICAO, OACI) 1951. godine objavio da potpisnice imaju diskreciono pravo

⁵ Članice Evropske unije Francuska, Velika Britanija, Njemačka i Španija uložili su 11 milijardi dolara za proizvodnju putničkog aviona A 380 (AIRBUS). Avion je predstavljen u Tuluzu januara 2005. godine kao simbol ekonomske znage i tehnološke inventivnosti članica Evropske unije. Avion A 380 može da primi 550 putnika i 70 automobila, a ima 850 sjedala na dva sprata što je maksimum za prijem putnika. Potrošnja goriva po putniku je manja nego potrošnja goriva automobilom

da nameću svoje uslove i zakonske odredbe svim kategorijama međunarodnog neredovnog saobraćaja. Od tada su zemlje svojim zakonima uvele protekcionizam prema redovnim, pa shodno tome i neredovnim zrakoplovnim prevoznicima. Naime, zrakoplov je obavezan da pribavi dozvolu svoje države kao i države u kojoj leti.

Čikaška konvencija definiše međunarodni zračni prevoz uopšte, što pada u oči da prema ovoj formulaciji, čarter ne bi spadao u međunarodni prevoz⁶. Ovakav zaključak, iako logičan, ne bi bio prihvatljiv, jer čarter u najvećem broju slučajeva, kao izvršenje ugovora o čarteru, sadrži prevoz putnika ili robe.

Među dokumentima Međunarodne organizacije za civilni saobraćaj treba istaći Rezoluciju 045 iz 1945. godine kojom se pored „Affinity charter“ u praksi koristi i „Split charter“ (podijeljeni čarter i čarter raznih grupa putnika). Ova Rezolucija se odnosi na nekoliko pitanje u vezi sa čarterom zrakoplovne kompanije, članicama IATA (The International Air Transport Association – Međunarodna asocijacija za zračni prevoz), a prije svega o pitanjima koji se dio kapaciteta zrakoplova može koristiti za sopstvene i druge potrebe, poslije izdavanja u podzakup izdavanjem u podčarter.

4. Ugovor o čarteru

Ugovor o čarteru je u osnovi ugovor o zakupu primjenjen u oblasti zrakoplova. Kao termin ugovor o čarteru je nastao u SAD gdje je prvi put upotrebljen zakonodavnim rječnikom 1934. godine (Air Commerce Regulations) što je prihvaćeno i u drugim jezicima, pa se naglo počeo širiti. To je ugovor o zakupu samo u pogledu pravne prirode, pa se zbog svoje specifičnosti u ostalim elementima potpuno osamostalio, a to je: drugačija odgovornost ugovornih strana, uobičajene klauzule, sam odnos vlasnika zrakoplova. Prema prirodi ugovor o čarteru obuhvata kombinaciju elemenata izvršenja pravnih poslova zakupa zrakoplova i transporta zračnim putevima.

Ugovor o čarteru je sui generis. Bez obzira na svoje osobine, konkretne obaveze, prava ugovornih strana, on se ne naslanja na ugovor o zakupu i ako ima neke sličnosti. U osnovi pretpostavlja saglasnost volja dviju strana o sticanju prava i obaveza. Tako posmatrano to je ugovor o zakupu zrakoplova ili prostora u zrakoplovu, sa posadom ili bez posade, koji se zaključuje između vlasnika zrakoplova i korisnika, zakupca ili čarterera. Na osnovu njihove saglasnosti oko bitnih elemenata ugovora (zrakoplov, zakupnina, način korištenja zrakoplova, angažovanje posade) vlasnik prepušta svoje prevozno sredstvo na određeno vrijeme ili određeni put na upotrebu čartereru, izvan redovne linije.

ICAO (Organizacija međunarodnog civilnog vazduhoplovstva – International Civil Aviation Organization) je iznio svoje mišljenje o čarteru kao neredovnom letu: „Termin čarter je ovdje upotrebljen u posebnom značenju, koji je stekao u oblasti prevoza, označavajući kupovinu cijelog prostora na jednom zrakoplovu, namijenjen specifičnom letu ili letovima u korist kupca (pojedince ili grupe). Prema tome, ovaj prevoz pokriva različite forme specijalizovanih

⁶ Vidi član 96 Čikaške konvencije.

zrakoplovnih transportnih operacija od taxi leta, gdje se prevozi jedan ili dva putnika, do većeg broja putnika ili tereta, na duži period na osnovu privatnog ili vladinog ugovora“.

Rezolucijom 045 IATA daje se ovlaštenje članicama te organizacije da se, u okviru svoje djelatnosti, mogu baviti i chartering – izdavanjem u podzakup čitavog kapaciteta jednog aviona. Prilikom zaključivanja ugovora sa čartererom dozvoljeno je prevoziocu da predvidi mogućnost da će prostor u avionu, kojeg čarterer ne iskoristi sa njegovom dozvolom, iskoristiti sam prevoznik za prevoz robe ili pošte u saglasnosti sa IATA tarifom⁷.

Ugovor o čarteru je osnov i uslov nastanka čartera, odnosno pravni izvor regulisanja odnosa koji se pojavljuju kod čartera. Čarter se može posmatrati sa pravnog aspekta kao izvršenje ugovornih obaveza, ali isto tako i sa ekonomsko tehničkog i drugog aspekta. Ugovor o čarteru predstavlja pravni osnov za uključivanje zrakoplova u neredovni zračni prevoz. U teoriji se postavlja pitanje o pojmu međunarodnog transporta. Da li je međunarodni zračni prevoz kada su u pitanju dvije ugovorne strane koje pripadaju različitim državama ili se međunarodni karakter prevoza veže za prevoz koji slijedi iz ugovora o čarteru. Ugovor se može zaključiti između dvije strane koje pripadaju različitim državama, ali se prevoz može izvršiti između dvije tačke u istoj zemlji. Moguće je da vlasnik zrakoplova i njegov zakupac pripadaju istoj državi, a da se prevoz po ugovoru o čarteru vrši u inostranstvu. Ipak je međunarodni karakter transporta jedini pravi kriterijum međunarodnog čarter leta, a ne državljanstvo vlasnika zrakoplova čartera, putnika i pošiljaoca robe⁸.

Kod čarter prevoza postoje dva izvora: prethodni ugovor o čarteru ili zakup zrakoplova i kasniji ugovor o prevozu, kao posljedica i dio ostvarenja prvog ugovora. Razgraničenje ugovora o čarteru zrakoplova i ugovora o redovnom prevozu putnika i transportu robe u zrakoplovu ima svoj suštinski pravni sistem, jer ovi ugovori imaju poseban pravni tretman u pogledu slobode ugovaranja, djelimično u pogledu primjene međunarodnih konvencija. Posebni pravni tretman se ogleda i u pogledu odgovornosti ugovornih strana i položaju trećih lica koja se mogu pojaviti kod izvršenja ugovornih obaveza. Ugovor o čarteru mora da se odnosi na tačno određeni zrakoplov i određenu namjenu za njegovo korištenje.

5. Domen primjene ugovora o čarteru i vrste ugovora o čarteru

Domen primjene ugovora o čarteru je veoma širok. Ne može se poistovjetiti Inclusive tour⁹ jer se radi o javnom saobraćaju gdje se putnicima javno prodaju karte po individualnim cijenama, dok se kod čarter leta ne radi o javnom saobraćaju. Razlika je u tome što se kod Inclusive tour karte putnicima ne prodaje prevoznik nego agencija¹⁰.

⁷ Predma uslovima za prevoz robe, Odjeljenje za tarife i poslove IATA je 1. novembra 1975. godine je ograničilo vrijednost pošiljki u međunarodnom zračnom transportu, koje se mogu prevoziti jednim zrakoplovom na milion dolara. Ako pošiljka prelazi tu vrijednost, ona mora biti podijeljena na više zrakoplova.

⁸ Kasagić, R. Saobraćajno pravo, Internacionalni univerzitet Travnik u Travniku, 2015., str. 143.

⁹ Kod aranžmana Inclusive tour se putnicima individualno prodaju usluge prevozom avionom, smještaj, ishrana u hotelu, turističko razgledanje s tom što je sve uračunato u kompletnu čarter kartu.

¹⁰ Trajković, M., Saobraćajno pravo, Beograd, 1985., strana 368.

Česta upotreba avio letova i nagli porast trgovinskog neredovnog avio saobraćaja imalo je za posljedicu i specijalizovanu podijelu letova, samim tim i čarter letova.

Klasični oblik ugovora o čarteru je kad se dvije zrakoplovne kompanije dogovore da prva iznajmi drugoj pod zakup (čarter) avion sa posadom. Na osnovu ugovora o čarteru, kompanija čarterer zaključuje ugovor o transportu putnika i praktično se pojavljuje kao prevoziac.

Zrakoplov može da se iznajmi po ugovoru o čarteru na određeno vrijeme ili ugovor o čarteru na određeni put. Kod prvog ugovora se koristi vremenski kriterijum, a kod drugog određeni put, gdje su pokazatelji kilometar ili milje, u čemu je cijena bitni element ugovora.

Zrakoplov po osnovu ugovora o čarteru može se iznajmiti sa posadom ili bez posade. Davanje posade na uslugu sa korištenjem zrakoplova u čarteru je novi element ugovora koji ovaj pravni posao razlikuje od ugovora o zakupu u građanskom pravu. Ugovor o čarteru bez posade je rijedi u praksi, pa se često ističe da se ovdje ne radi o pravom ugovoru o čarteru, jer nedostaje element zakupa posade. Stoga je ovaj ugovor bliži ugovoru o zakupu stvari u građanskopravnom poslu. Ipak se i u ovom slučaju radi o čarteru jer se posada ne daje u zakup nego na pružanje usluga u struci koji su obučeni za upravljanje i rukovanje zrakoplovom. Kod čartera sa posadom čarter je odgovoran za postupke svoje posade u toku leta dok je kod čartera bez posade čarterer odgovara, a ne vlasnik zrakoplova.

Ugovor o čarteru za lične potrebe se najčešće koristi u SAD. Ugovor zaključuje zrakoplovne kompanije i pojedinci za prevoz porodice, prijatelja ili za prevoz robe na određenoj razdaljini. Cijena se plaća za cijeli prostor zrakoplova bez obzira da li je sav prostor iskorišten ili nije. Zajednička osobina ovih ugovora je što nema individualne prodaje karata, nego se od čarterera naplaćuje cijela zakupnina.

Ugovorom o čarteru može se zakupljenim zrakoplovom vršiti prevoz drugih osoba ili prevoz tuđe robe. To su posrednički ugovori, takozvani individualni prevoziac. Praksa pokazuje da je u ulozi čarterera uglavnom agencija koja zarađuje na razlici između zakupnine aviona i individualne cijene karata.

Ugovor o čarteru može se zaključiti između velikih i malih kompanija. Velikim kompanijama se ne isplati da angažuju svoje zrakoplove na kratkim linijama zbog čega daje malim kompanijama u zakup avion bez posade. Velika kompanija i dalje zadržava pravo da izdaje putne isprave pod svojim imenom, a čarterisani zrakoplov i dalje nosi njegove oznake. Jedino posada nosi oznake čarterera.

Agencija koja zaključi ugovor sa vlasnikom zrakoplova bez posade, a ova ga opremi sa posadom i daje pod čarter drugom čartereru, zrakoplov se prepušta u novi zakup. U ovom slučaju radi se o odnosima o podzakupu, odnosno podčartereru kao posebnoj vrsti čarterera. Kod podčarterera se postavlja pitanje ko od ove dvojice zakupaca i podzakupaca predstavlja pravog prevozioca i snosi odgovornost, koja iz tog statusa proizilazi. U direktnoj pravnoj vezi ne mogu da budu podčarter i vlasnik zrakoplova, jer nisu zaključili ugovor koji bi ih pravno obavezao. Odsustvo pravnog odnosa između vlasnika zrakoplova i podčarterera ogledao bi se u uskrađenosti za direktnu tužbu između ovih lica. Vlasnik bi mogao da tuži podčarterera jedino ako bi čarterer prethodno na njega

građanskopravnom cesijom prenio svojstvo povjerioca koje ima prema podčartereru. Izbjegavajući neregulisane odnose Međunarodno udruženje zrakoplovnih povjerioca i mnoge zrakoplovne kompanije izbjegavaju davanje zrakoplova u podčarter, time što u ugovoru o čarteru unesu klauzulu o takvoj zabrani.

6. Faze u razvoju čartera

Kao i svaka nova društvena oblast mora proći kroz nekoliko faza da bi se izdvojila i osamostalila. Takav slučaj je i sa čarterom mada, kako smo vidjeli, još uvijek nedostaje jedinstvena pravna regulativa za ovu oblast. Kako se taj naziv i praksa prvo pojavio u SAD logično je da je u toj državi prošao kroz nekoliko faza da bi se karakteristike ugovora o čarteru samostalno iskristalisale. U prvoj fazi je donešen zakon Civil Aeronautic Act, 1938. godine. Ovaj zakon i Civil Aeronautic Authority su preteča osnivanja Civil Aeronautics Board (CAB) – Uprava za civilni zrakoplov. CAB je blagonaklono gledala na čarter prevoziocima nazivajući ih „neredovnim prevoziocima“. Čarter prevozioci su bili oslobođeni da ispunjavaju posebne uslove, ili odgovore zahtijevima koji su traženi od redovnih prevozioca (specijalne dozvole, oprema, kvalifikacija personala). Krajem Drugog svjetskog rata neredovni prevozioci su bili podvrgnuti obavezi podnošenja izvještaja o svojim letovima, što je bio početak zaoštavanja kriterija za čarter transport.

Druga faza o tretmanu čarter prevoza je počela 1947. godine kada su čarter prevoznici dobili ime „neregularni transport“. U ovoj fazi razvoja čarter kompanije su svrstavane u više kategorije, prema vrsti dozvole koje su dobijale i prema veličini aviona koji su koristili za transport. Osnovna ideja je da se pooštri odgovornost čarter prevozioca i da se približi odgovornosti redovnih zrakoplovnih kompanija. Na osnovu Economic Regulations od 10. decembra 1948. godine ukinute su sve ranije opšte povlastice neredovnih transporterata, a oslobađanje od obaveza ubuduće rješavalo se od slučaja do slučaja. Novi zakon Public Law 87-528 je usvojen 1962. godine kada je počela treća faza u razvoju američkog čartera. Čarter je definisan kao dopunski zračni prevozilac koji mora da posjeduje poseban certifikat da bi mogao da se bavi čarter transportom, i to samo u mjeri kojoj se nadopunjuje aktivnost redovnih prevozilaca. U Velikoj Britaniji čarter prevozioci svrstani su u kategoriju „samostalnih transporterata“. Oni se bave čarter prevozom, inclusive tours, zračnim taksi prevozom, snimanjem iz zraka, čak i redovnim letovima na određenoj liniji. Novim britanskim izvorima Civil Aviation Act od 1960. godine se ukida monopol velikim zrakoplovnim korporacijama i stvara novo tijelo – Uprava za zračni saobraćaj sa pravom izdavanja dozvola za sve vrste letova i to svim transporterima na principu jednakosti i najbolje ponuđenim uslovima. Procedura izdavanja dozvola je pogodovala razvoju čartera.

Po francuskom pravu čarterer je obavezan da prije otpočinjanja prevoza zakupljenim avionom obezbijedi finansijske garancije dovoljne da bi se stekao utisak o njegovoj solidnoj materijalnoj i građanskopravnoj odgovornosti. Jugoslavija je bila liberalna zemlja u izdavanju dozvola za čarter letove. Ova materija je bila regulisana Zakonom o obligacionim i osnovnim materijalnopravnim odnosima u zračnoj plovitbi. Materija o ugovorima o čarteru je uređena u poglavlju „Zakup zrakoplova“. Takav ugovor mora biti u pismenoj formi. Zrakoplov može da se da u zakup čarteru sa posadom ili bez posade. Čarterer ima pravo da mijenja posadu.

7. Prednost angažovanja čartera

U prethodnom izlaganju mogu se primijetiti prednosti angažovanja zrakoplova po osnovu ugovora o čarteru, pa ćemo ih pokušati izložiti na jednom mjestu radi isticanja značaja takvoj vrsti saobraćaja.

Prednosti se ogledaju u sljedećem:

- Prevoz putnika, lični prevoz, prevoz robe, poštanskih pošiljki vrši se na osnovu pokazane potrebe što daje prednost u odnosu na linijski prevoz;
- Ako čarterer nema stručno osoblje kadar, odnosno posadu za zračni saobraćaj, angažovaće osoblje vlasnika zrakoplova, pogotovo ako zrakoplov treba da sleti na jedan od neobičnih zračnih luka, gdje je slijetanje i uzletanje vrlo rizično, pa su potrebni piloti istančanim osjećajem za upravljanje i navigaciju zrakoplova¹¹;
- U praksi se događa da se naglo poveća potrošnja određene uvozne robe (vina) trgovac kao uvoznik će angažovati čarter za uvoz tih proizvoda kako bi zadržao potrošače.

Izvori

- [1] Jakšić, B., Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1967,
- [2] Aržek, Zvonimir „Unifikacija saobraćajnog prava“, Zbornik radova Fakulteta za vankstu trgovinu, Zagreb, 1967,
- [3] Sarić, S., Jankovec, I., Trajković, M., Đurđev, D., Saobraćajno pravo, Novi Sad, 2006,
- [4] Kasagić, R., Saobraćajno pravo, Travnik, 2015,
- [5] Krstić, Đ., Savremena tendencija u unifikaciji međunarodnog vazduhoplovnog prava, Beograd, 1966.
- [6] Jankovec, I., Filipović, V., Šuleić, P., Stanković, P., Saobraćajno pravo, Beograd 1979.
- [7] Trajković, M., Saobraćajno pravo, Beograd, 2015,
- [8] Poor, Wharton, American Law of Charter, New York, 1966.

¹¹ Na zračnoj luci Gustav III, poznat kao aerodrom „Bartolomej“, pod upravom i kontrolom Francuske, na koji slijeću samo mali regionalni zrakoplovi; najkraća staza za slijetanje na otoku Saba – holandija duga je 396,5 m. Prilikom slijetanja i uzlijetanja piloti se moraju boriti sa snažnim vjetrovima; aerodrom Princess Airport Julijana smješten je na otoku Caint Martin na Karibima. Pista započinje 12 metara od plaže. Mala greška pilota bi uvela zrakoplov u vodu. Pista je duga 2180 metara. Na istoku Nepala u gradu Lukla nalazi se aerodrom na nadmorskoj visini od 2900 metara. Izgrađen je između brda u blizini stenbenih objekta. Na francuskim alpima aerodrom Kruševl je poznat po kratkoj pisti 525 metara. U škotskoj zrakoplovi slijeću na plažu Trač Mor. Kada je plima pista je prekrivena vodom.