

ПОЈАВА И РАЗВОЈ ЧАРТЕРА У МЕЂУНАРОДНОМ ВАЗДУХОПЛОВНОМ ПРАВУ

Уговор о чартеру (закупу) ваздухоплова и сам чартер, као специфичан облик нередовног ваздушног превоза путника и робе на закупљеном авиону, данас несумњиво представљају једно од најактуелнијих питања теорије и праксе међународног ваздухопловног права. Обрада овог питања, код кога се испреплићу компоненте стварног и трговачког права, а затим у пуном обиму долазе до изражаја и особине нових правних грана — саобраћајног и ваздухопловног права — налаже и коришћење историјског метода, својственог проучавања развоја сваке правне институције.

Према томе, предмет овог чланка је разматрање кратке, полувековне историје ваздухопловног права и специфичних односа у друштву који су довели до појаве чартера, као правне комбинације елемената уговора о закупу и уговора о транспорту ваздушним путем.

I. Рани развој

1. — Ваздухопловно право је најмлађа грана права у оквиру „породице“ транспортних права. Поморско право, речно, железничко и аутомобилско, а нарочито поморско, имају за собом далеко дужу историју, захваљујући, пре свега, ранијем развоју саобраћајних средстава, изградњи комуникација или коришћењу природних саобраћајних путева. Ваздухопловно право је, међутим, имало срећу да се појави у веку највећих техничких изума човека и да у свом кратком развоју у много чему превазиђе друге гране транспорта⁽¹⁾.

Ваздухопловство се у ствари рађало кроз пробне и редовне летове балона и дирижабла знатно пре XX века, да би прави продор учинило и стекло право грађанства почетком нашег века⁽²⁾. Званичан почетак модерног ваздухопловства везује се за браћу Рајт, чији је први тип ваздухоплова „*Kitty Hawk*“ летео неколико пута, задржавајући се највише у ваздуху 59 секунди, на даљини која не прелази распон крила данашњег

(1) *M. Hudson* је 1930. године писао у чланку „*Aviation and International Law*“, *American Journal of International Law*, р. 28: „Авијација и радиотелеграфија су вероватно још у свом детињству; међутим, изгледа да су у кратком периоду започели своју револуцију, која се може поредити са оном, коју су пре једног века изазвали железница, пароброд и телеграф. Ако нас први утисак не vara, њихов утицај на међународу заједницу биће чак и већи“.

(2) Детаљније о развоју ваздухопловства: *M. Jeanjean, Les étapes de l'aviation*, Paris, 1948.

модерног прекоокеанског авиона. Пре њиховог лета било је других, мање савршених летилица, као што је прва летећа справа — балон браће Монголфије, пуњен топлим ваздухом још 1783. године. Према казивању историчара, прва компанија за ваздушну пловидбу основана је у Њујорку 1865. године, док је први редован ваздушни саобраћај у Европи уведен 1910. године, отварањем линије дирижабла грофа фон Цепелина између Фридрихсхафена и Диселдорфа у Немачкој. После овога почеле су, једна за другом, да се отварају нове линије: 1914. између Ст. Пересбурга и Темпе у Флориди, 1918. поштанска ваздушна служба између Њујорка и Вашингтона, чине се слични покушаји у Италији и Аустро-Угарској и др.

2 — Први летови праћени су и првим правним актима, уредбама о безбедности саобраћаја и законима, затим, споровима на суду⁽³⁾, и, најзад, као последица овог развоја — и првим редовима из области доктрине ваздухопловног права. Иако је ваздухопловство било у рађању, а после лета браће Рајт у најранијем детињству, теорија овог времена показује живо интересовање за нове проблеме и покреће дискусије, од којих су многе остале актуелне до данашњих дана. (нпр. о статусу ваздухоплова и команданта ваздухоплова, о одговорности за штету коју ваздухоплов нанесе трећим лицима на земљи, о цивилној одговорности на основу уговора о превозу авионом итд.).

Међутим, у тим првим законским одредбама и судским случајевима, као и у теоријским написима правника са почетка нашег века, нема ни помена о чартер летовима. Ваздухопловство је још увек на примитивном ниивоу, а превоз авионима опасан и ризичан, тако да више има третман спортске активности него правног транспорта. Колективна путовања су ретка и у њима нема никаквих елемената закупа туђег превозног средства, будући да је број ваздухоплова и путника мали. Укратко, не постоји могућност ни потреба за изнајмљивањем авиона ван редовне линије, кад се ни редовне много не користе. Било је потребно више од двадесет година развоја ваздухопловног транспорта да се у новим условима створи идеја о примени уговора о закупу грађанског и облигационог права на односе у младом ваздухопловном праву.

(3) Први познати јавни текст државних органа јесте наредба поручника *Leinoir-a* у Паризу 1784. године, којом се забрањују летови балона без дозволе. После овога јављају се и други слични прописи: већа градова Ипра и Намира у Белгији (1785), Сената Хамбурга (1786), Сенског департмана, затим града Кисими у Флориди (1908) итд. Први закон из области ваздухопловства донели су Американци 1910. године — тзв. Закон о авионском прелошењу поште. Ближе видети: *An Historical Survey of the Law Flight*, Montreal, 1961, објављено у Институту за упоредно право у Београду, под називом „Историјски развој ваздухопловног права“, 1963, стр. 5—7.

Први судски спорови су веома интересантни, а са данашњег становишта и забавни. Нпр., 1822. године, Њујоршки врховни суд је осудио једног авијатичара (овде је, свакако реч, не о авиону, већ о некој другој врсти летилице, која је у прошлом веку претходила појави модерног ваздухоплова, рецимо о балону) за „незаконито продирање на туђу непокретност“, јер се авијатичар принудно спустио на тужиочево земљиште и својом појавом привукао огромну масу света, која је на имању направила штету. Други један пилот у Француској 1852. године, ослобођен је одлуком Француског касационог суда од кривичне одговорности за спуштање на тужиочево имање, јер је позивао у помоћ, а то је, наводно, значило да се није спустио намерно, него услед више силе.

II. Развој између два светска рата

1. — Историје летова највећих светских компанија и званични извештаји земаља са ваздухопловном традицијом не пружају довољне податке на основу којих би се утврдио почетак праксе чартер летова. Колективна путовања, као што је, на пример, оно на првој међународној ваздушној линији Париз — Лондон, 8. фебруара 1919, у организацији француско-немачке компаније, на апаратима од по 12 путничких седишта, и друга, такође не излазе из оквира редовног ваздухопловног саобраћаја.

Чартер се појавио тек као последица развоја трговачке авијације (commercial aviation), која је претпостављала прва техничка усавршавања ваздухоплова. У првим данима постојања трговачке авијације, после првог светског рата, зачеци чартер летова могли би да се назру у нередовном трговачком ваздушном транспорту на авионима из рата, у оквиру великих савезничких земаља, којим су се бавили авантуристи првог реда, звани »gipsy fillers«.

Године су пролазиле, авиони су се усавршавали и ускоро је пракса ваздушног саобраћаја знала три начина за закључивање уговора о превозу ваздухопловом: издавањем путничке карте, издавањем товарног листа и склапањем споразума о чартеру⁽⁴⁾. Први податак, који би требало да се односи на чартер лет како га данас схватамо, јесте један лет у Америци, септембра 1927. године између Њујорка и Чикага⁽⁵⁾. После овога, закуп авиона, у почетку наравно искључиво за домаћи саобраћај, почиње да се појављује и у Европи, у Немачкој, Француској, Данској и другим земаљама.

2. — Јакоб Сундберг, вероватно најбољи познавалац чартера у међународном ваздухопловном праву, бавећи се историјом ове институције, дошао је до закључка да је уговор о чартеру, још пре 1930. године, закључиван на три начина⁽⁶⁾. Најпростији, најмање познат, а у ствари, изгледа и најмање сличан данашњем чартеру, био је тзв. ваздушни такси, којим се бавио специјализовани ваздушни такси превозилац (air taxi operator). Превоз се обављао ad hoc, ван редовних линија, а уговор је закључиван предавањем карте, после усменог договора о цени и лету.

Друга врста уговора је тзв. интерпревозничка трансакција (inter-carrier transaction). О овој могућности је писао Рипер (Ripert) још 1924. године, наводећи да је у питању закупљивање авиона од стране једне ваздухопловне компаније код друге компаније „која не користи све своје апарате... тако да их неко други привремено може искористити“. По свему судећи, овај облик је сасвим близак данашњем, јер у себи садржи основну карактеристику — закуп авиона ради његовог коришћења.

Трансакције међупревозничког чартера нису биле дугог века и ускоро су пале у немилост законодаваца већих европских земаља. Таквом раз-

(4) Француски закон о ваздушној пловидби из 1924. године предвиђа да „уговор о превозу путника мора бити констатован издавањем карте“, док за превоз робе каже да „може бити констатован товарним листом или потврдом“ (члан 39).

(5) Pudney, *The Tomas Cook Story*, London, 1953, p. 148: „То није био редован путнички лет између два града (Њујорк, Чикаго), какав је постојао у то време, него је лет изведен специјалним авионом, узетим под чартер...“

(6) I. Sundberg, *Air charter, part: A piece of Aviation History*, Stockholm, 1961.

воју ствари у приличној мери је погодовала и Париска конвенција од 1919. из области јавног ваздухопловног права, својим формулацијама о каботажу у 16. члану и принципом о националности ваздухоплова. Французи су на основу овакве конвенције практично забранили страним авионима да се ангажују у Француској на услугама каботаже⁽⁷⁾, чиме је француским превозицима остао јако сужен домен за узимање под чартер авиона страних власника. Немачка је, такође, док није приступила Конвенцији, донела унутрашње одредбе, према којима је за ускраћивање издавања дозволе ваздухопловном превозиоцу била довољна чињеница да овај намерава да користи ваздухоплов који није регистрован у Немачкој као његово власништво. Дакле, у оба случаја донете су мере против евентуалних уговора о чартеру, којима би се узимали по закуп авиони из иностранства⁽⁸⁾. Међу скандинавским земљама једино је шведско законодавство нерадо гледано на чартер авион, дестимулишући давање ваздухоплова под закуп, пошто су по одредбама закона шведски власници авиона одговарали и за превозиоца у случају несреће у транспорту. То је, такође, био ударац развоју чартера, јер су од тог времена домаће компаније нерадо једна другој давале авионе под закуп. Велика Британија је била наклоњена овој врсти интерног чартера међу компанијама, и зна се да су странке због подршке закона најрадије прибегавале овом чартеру. Поменути уговор је такође обилазио коришћен у Сједињеним Америчким Државама, земљи у којој је настао, мада је после доношења Civil Aeronautic Act-а 1938. године администрација једно време нерадо гледала на чартер уопште.

Трећи облик чартера у периоду између два рата, одвијао се изван уобичајеног ваздушног транспорта, тако што је уговором предвиђен специјални лет (*special flight agreement*). Овде се као типични специјални летови на закупљеним авионима помињу транспорт већих сума новца и злата за време политичких криза, затим разне врсте специјалних експедиција или закуп авиона којим се иде у трагање за изгубљеним авионима, као што је био случај кад је шведска влада узела под чартер специјални авион да би трагала за изгубљеним ваздухопловом у поларној области. Коришћење оваквог чартера било је врло ограничено и нерентабилно, тако да није обећавало никакву будућност. Осим тога, овај чартер је морао да остаје по страни, јер су напори земаља и влада у то време усмерени на јачање редовних линија и њихово популарисање.

III. Развој после другог светског рата

1. Други светски рат је пресекао развој чартера, који је између два рата имао променљиву судбину, бележећи у крајњој линији, ипак, напредак. Уопште узев, авијација је у току савезничког рата, као најефикаснији вид армије, веома напредовала. Уз ратно ваздухопловство, међутим, наставила је да се развија трговачка авијација, нарочито у Сједињеним

(7) Чланови 4, 5, 8. и 9. поменутог Закона (*La Loi sur la navigation aérienne*).

(8) Правни писци овог времена, међутим, будућност чартера виде у његовом међународном карактеру, а то, пре свега, значу у либералнијем законодавном регулисању изнајмљивања авиона из иностранства. Видети: *dr D. Goedhuis, National Airlegislation and the Warsaw Convention, The Hague, 1937, p. 134.*

Америчким Државама, које нису биле под фашистичком окупацијом, а имале су потребе да комуницирају са војним базама, изграђеним на најудаљенијим тачкама света.

Вероватно делује парадоксално, али је елемената уговора о чартеру било усред ратног врелога и то у САД, које нису биле приморане да комплетну трговачку авијацију ставе на располагање Армији. Америчко министарство рата је ваздухопловне компаније обавезивало уговором да превозе људе и храну до ратних зона и других стратегијских пунктова у свету⁽⁹⁾. У неким судским споровима, који су, поводом оваквих уговора, вођени после рата, амерички судови су изричито стајали на становишту да је реч о правом уговору и уговорним обавезама, у којима се компанија појављује као превозилац⁽¹⁰⁾. Оваква пракса, створена за време рата, настављена је после ослобођења, тако што одређене државне институције узимају под чартер авионе трговачке авијације и користе и за превоз својих људи и материјала⁽¹¹⁾.

2. — После другог светског рата дошло је до правог бума чартер лета у ваздухопловном транспорту. Број ваздухоплова и слободних пилота, које је по завршетку рата требало искористити, био је само један од фактора који је утицао на развој чартера. Психолошко растерећење од ратне опасности и изолације, праћено нормализацијом цивилног живота и повећаном потребом и жељом да се путује због посла или туристички, такође се наводе као узрок важног развоја чартера.

Изнајмљивање ваздухоплова постаје веома рентабилно за туристичке агенције, групе и појединце, а посебно привлачно за мање ваздухопловне компаније⁽¹²⁾. Уговор о закупу авиона се у овој грани више практикује него уговор о куповини и продаји, за који су, у годинама после рата, нарочито у европским земљама, потребна велика материјална средства⁽¹³⁾. Осим овог разлога, за такав развој чартера могу се навести и два друга економска објашњења. Прво, у области авионске индустрије технологија се мења великом брзином да само велике компаније могу мењати апарате без великог размишљања о њиховом времену амортизовања. Други разлог

(9) Први ратни уговор овог типа склопљен је са компанијом *United Airlines*, 4. априла 1941.

(10) *Jackson v. Northwest Airlines*, 1949 USAVR 225, 2 Avi 14.437; *Gill v. Northwest Airlines*, 2 Avi 14.890; *Alansky v. Northwest Airlines*, 2 Avi 14.377.

(11) Тако је, на пример, у време Корејског рата, Америчка, управа за цивилно ваздухопловство (*Civil Aeronautical Board*) овластила изврстан број нередовних ваздушних превозилаца да са Армијом закључује уговоре о чартер-превозу људства и материјала из једне базе у другу. У том циљу биле су основане три асоцијације: *Air Transport Association*, *Air Coach Transportation Association* и *Independent Airlines Association*. Видети судски спор: *Twentieth Century Aircraft, Inc. v. United States of America, United States Court of Appeals, Ninth Circuit*, September 30, 1965, *Aviation Cases 1964—1968*, n. 17.816.

(12) На пример, UAT (*Union Aeromaritime de Transport*) је на основу чартер уговора изнајмила грчкој компанији *Olympic Airways* ваздухоплове са опремом, али је посада била мешовита, састављена са обеју страна, да би грчки пилоти могли да се обучавају. Ево још неколико примера послератних чартер аранжмана између компанија: *CAVE* (венецелска компанија) и *US Overseas Airlines* (америчка) из 1951; *BOAC* је 1955. године узела под чартер неколико „*Super Constellation*“ од компанија *Seaboard* и *Western Airlines* ради прекоатлантских летова; такав је уговор о чартеру са америчким компанијама закључила и белгијска компанија *SABENA* итд.

је релативно кратко годишње доба, у коме компаније и други организатори путовања и транспорта, имају велику потражњу услуга⁽¹⁴⁾. Зато је међу ваздушним превозиоцима чартер популарнији у време сезоне, када сопствени капацитети нису довољни да подмире потребе на тржишту⁽¹⁵⁾.

Нова економска рачуница доводи и до стварања „резерви“ у ваздухопловима код већих, богатијих компанија, којима би могло да се интервенише када порасте потражња чартера.

Са развојем индустрије и дизањем животног стандарда оживели су и специјални летови који се јављају под новим именом нередовних летова. Тако се, рецимо, сада чартер лет користи у случају хитности, када некога треба пребацити или скупу робу превести у друго место (такође превоз спортског клуба, групни одлазак на конгрес, пут истраживачке експедиције, превоз чувених оригинала и раритета, лов, специјално снимање из авиона итд.). Развој пољопривреде и савременији начин снабдевање тржишта свежим пољопривредним производима такође доводе до већих ангажовања чартер летова. У Америци се јако развио и превоз редовне робе чартером, тзв. „air cargo“. Посебан пораст чартер бележи у туризму, нарочито код дужих и преокеанских групних путовања, којих је све више у послератним годинама туристичког просперитета⁽¹⁶⁾. Код тих путовања се у последње време све више користи повратни лет. Новија ствар су тзв. „inclusiv tours“«, или „tout compris“, код којих путник плаћа цену која покрива пут, хотел, храну, разгледање града и све остале трошкове. Овим уговор о чартеру постаје још компликованији, јер се, поред познатих појављују и нови правни односи.

Велика експанзија трговачке авијације, а посебно слободна пракса чартера, довели су до сложених, скоро замршених узајамних односа између власника ваздухоплова, превозиоца и корисника чартера. Уско схваћена економска рачуница и велика конкуренција на тржишту, изазивају појаву различитих посредника, изигравање услова за стицање дозвола и шпекулације. Међународно удружење ваздушних превозилаца ИАТА је више пута интервенисало у погледу услова за вршење ваздушног превоза и тарифа, али то није увек имало пуног ефекта⁽¹⁷⁾.

(14) Узимање авиона под чартер (закуп) посебно је било значајно у Западној Немачкој, која до 1955. године, на основу одлуке савезничких сила, није могла да производи авионе. Немачке фирме у области трговачке авијације узимале су иностране авионе под чартер на одређено време, а затим расположиве капацитете издавале у подзакуп (*subcharter*) другим немачким интересентима.

(14) Економски разлози доводе у овој области до богате међународне сарадње међу државама и изван званичних постојећих организација. На пример, SAS (*Scandinavian Airlines System*), *Air Afrique*, *East African Airways*, итд.

(15) Нпр., према подацима Европске конференције цивилног ваздухопловства само је у 1966. години чартер летовима у Европи прегезено 4,130.000 путника. У 1968. години је близу милион путника превезено на линији Европа — Сједињене Државе преко Северног Атлантика и то само у форми чартера, који су организовале чланице Међународног удружења ваздушних превозилаца. — *Annual Report of the Council to the Assembly for 1970*, Doc 8918, March 1971, p. 17.

(16) *C. Postel, Bulletin Interdis.* април 1967, предвиђа да ће у 1975. години највећи део ваздухопловног саобраћаја бити туристички, у искључивој организацији туристичких агенција.

(17) Нпр., 0,45 *Charter Resolution*, од 22. маја 1950. године није дала потпуне резултате у погледу тарифа и услова за чартер летове, јер је превозиоци, који нису чланови ИАТА-е (Међународног удружења ваздушних превозилаца) нису прихватили, а неки чланови су је у пракси изиграли.

3. — Историја путничког чартера, посматраног засебно, изван развоја авијације, могла би и другачије да се исприча. Према речима Ј. Газдика, који је проучавао настанак ове институције⁽¹⁸⁾ чартер је у почетку био индивидуалан. Појединац је закупљивао авион да би превезао своју породицу или пријатеље, а у ретким случајевима, као послодавац, и своје службенике. У тој фази развоја чартера није се постављало питање давања дела ваздухоплова под закуп, или препродаје карата другим путницима, пошто је закупца авиона закључивао уговоре о чартеру искључиво за своје личне потребе.

Следећа етапа у развоју доводи до тзв. „чартер група“, јер се дошло до закључка да узимање авиона под закуп може, поред личних, задовољити опште интересе у друштву. Настао је принцип познат на Западу под именом „affinity group charter“, на основу кога се захтева да путници који лете чартером имају за тај пут заједнички интерес. У Сједињеним Америчким Државама добијање дозволе за чартер лет, Управа за цивилно ваздухопловство је дуго условљавала захтевом да група буде „школска, религијског карактера или са истом чартер мотивацијом“. „Affinity“ критеријум се у пракси лако изигравао, јер је одиста било тешко стриктно га поштовати. Колико је тај стандард данас растегљив најбоље показује пример америчке Управе за цивилно ваздухопловство, према коме би јединствену групу за цивилне чартер летове могли да представљају сви који раде у највећој згради на свету Empire State Building у Њујорку, а њих је преко 16.000. На овом нивоу развоја чартера већ су се, као закупци, појавили посредници: ваздухопловне компаније које узимају авионе других компанија под чартер и тиме свој редован саобраћај појачавају ванредним чартер летовима, или путничке компаније којима је коришћење чартерисаног авиона значајан део редовне туристичке делатности. Осим овога, чартерима, такође, почињу да се називају нередовни летови редовних ваздушних превозилаца, који путнике, по међународним или законским критеријумима „affinity group“, превозе сопственим авионима. Овде нема закупа ваздухоплова и, стриктно говорећи, није реч о уговору о чартеру, него само о уговору о превозу. Међутим, пошто је реч такође о нередовним летовима и пошто се примењују правни и други стандарди, предвиђени за чартере, овакве превозе такође стављамо међу чартер превозе, али их у теоријском смислу сматрамо правном категоријом чартера у ширем смислу.

После чартера јединствених група дошли су чартери код којих се авион не даје у закуп само једној групи путника⁽¹⁹⁾. Појава овог новог облика чартер лета, званог „split charter“, објашњава се практичним тешкоћама које су компаније имале код тражења засебних група, довољно великих да заузму цео расположиви простор у ваздухоплову. Треба рећи да је „split charter“, непопуларан међу компанијама — чланицама Међународног удружења ваздушних превозилаца (ИАТА), јер се, због своје учеста-

(18) J. Thomka — Gazdik, *Are inclusiv tour charters scheduled or non-scheduled services?* in *The Freedom of the AIR*, Leydon 1968, p. 106—122.

(19) Уз *affinity group charter*, америчка теорија и пракса познају тзв. *split charter*, који представља подељени закуп ваздухоплова, односно правни однос, у коме ваздухоплов самостално користе две групе путника.

лости, појављује као опасан конкурент редовном превозу веће слободe у одређивању тарифа). Тако је у јулу и августу 1969. године ИАТА повела организовану акцију против чартера, који су возили преко Северног Атлантика, не поштујући принцип „affinity”, и тиме прекршили резолуцију о чартеру⁽²⁰⁾.

И најзад, последња етапа, највише дискутована у теорији и судској пракси, јесте ова са „inclusiv tour” чартерима, о којима је напред било речи. Оваква путовања у ствари представљају посебне аранжмане, на основу којих власник ваздухоплова даје своје превозно средство под закуп путничкој агенцији, а ова затим публици, по индивидуалним ценама, продаје читав пакет услуга⁽²¹⁾. Правници су подељени око тога да ли „inclusiv tour” треба сматрати правим уговором о чартеру или не. Ми се придружимо мишљењима која код овог посла у целини виде елементе закупа, али не у толикој мери да би ови, уз елементе превоза били основна правна карактеристика као код других облика уговора о чартеру. Пре би се могло рећи да је реч о новом специфичном уговору о обављању низа туристичких услуга путницима, који је сама пракса створила, и који не треба на силу стављати у постојеће класификације уговора. Ако већ треба направити некакву класификацију, онда је логичније уговору о „inclusiv tour”-у тражити место код широке категорије уговора о делу, уместо код уског и, у основи, такође врло специфичног уговора о чартеру. Такво теоријско разврставање има и свој практични значај, јер знатно поједностављује анализу уговора и њихово тумачење на суду поводом неизвршења или делимитичног извршења обавезе.

Др Миодраг Трајковић

РЕЗЈУМЕ

Возникновение и развитие чартера в международном воздушном праве

Желая установить первоисточники чартера как специфичной нерегулярной воздушной перевозки пассажиров и грузов на зафрахтованных воздушных судах, автор подвергает рассмотрению правоотношения в полувековой истории международного воздушного права.

В самом раннем периоде, со дня изобретения самолета и первых лет воздушного сообщения, о чартере нет упоминаний. Во втором периоде между двумя мировыми войнами чартер отмечает свои первые шаги, а уже в третьем периоде, после 1945 года, достигает своего полного развития.

Автор останавливается на анализе экономических и общественных отношений этого последнего периода и дает разбор проблем юридической классификации отдельных видов чартера.

⁽²⁰⁾ Из извештаја генералног директора ИАТА-е на 25. годишњем заседању у Амстердаму. Видети: *IATA Bulletin*, October 1969, p. 60.

⁽²¹⁾ J. Газдик, *op. cit.*, п. 113.

SUMMARY

Origin and Development of Charter in International Air Law

Trying to find the origin of the charter, as a specific kind of extraordinary air transport of passengers and cargo by a leased airplane, the author goes into the legal matters of the half a century long history of the international air law.

In the earliest stage, from the invention of the airplane and the first years of air transport, there is no mention of charter. In the second period, between the two world wars, charter marks its first appearances, to reach the real boom in the third period, after 1945.

Analyzing the economic and social relationships of the latest period, the author discusses also the problem of the legal classification of some charter contracts.

RÉSUMÉ

L'apparition et le développement du charter dans le droit aérien international

Dans ses recherches de l'origine du charter, en tant que transport irrégulier spécifique des voyageurs et des marchandises sur un aéronef pris à louage, l'auteur étudie les rapports juridiques dans l'histoire semiséculaire du droit aérien international.

Dans la première période, à l'époque de l'invention de l'avion et des premiers temps du transport aérien, il n'est même pas question du charter. Dans la deuxième période entre les deux guerres mondiales, on aperçoit les premiers embryons du charter et dans la troisième, après 1945, c'est un véritable boom de charter transport qui se produit.

En s'arrêtant à l'analyse des rapports économiques et sociaux, l'auteur analyse aussi le problème de la classification juridique de certaines formes du contrat relatif au charter.