Министерство транспорта Российской Федерации

Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации

Контрольная работа

Тема:

**Международное правовое регулирование сервиса на воздушном транспорте**

Выполнил: Сацик М.В.

Студент ЗФ ОАП 980211

Санкт-Петербург

2010 г.

**Оглавление**

1. Участники международного, воздушного транспорта
2. Правовое обеспечение международных авиаперевозок
3. Международные и региональные органы
4. **Участники международного, воздушного транспорта**

Воздушный транспорт является одной из наиболее быстро и динамично развивающихся отраслей мирового хозяйства и с каждым годом занимает все более прочные позиции в общемировой транспортной системе.

Сейчас в мире насчитывается более 1300 авиакомпаний. В среднем в год на авиарейсах перевозится около 1,5 млрд человек. Международные воздушные сообщения обеспечивают сейчас свыше 470 перевозчиков, около 250 из них совершают международные регулярные авиарейсы. В обслуживании международных воздушных сообщений участвует свыше 1000 аэропортов мира, около 650 из них обслуживают международные регулярные авиаперевозки.

*Крупнейшими авиакомпаниями мира* по количеству перевозок считаются: французская «Air France», американские «Delta Air lines», «Southwest Airlines», «American Airlines», «United», австралийская «Qantas», немецкая «Lufthansa», британская «British Airways». Крупной авиакомпанией считается «Аэрофлот — российские авиалинии».

Однако в систему международного воздушного транспорта входят не только международные авиаперевозчики и аэропорты, но и государства, связанные международными воздушными линиями и обеспечивающие эти сообщения, а также международные организации в области воздушного транспорта, принимающие меры к обеспечению его эффективного функционирования и безопасности. Сеть международных перевозок в настоящее время охватывает все географические регионы и более 150 государств мира.

*Основными участниками* воздушного транспорта являются:

• государства (в лице их правительств и авиационных администраций);

• авиакомпании и авиапредприятия;

• аэропорты;

• туристские фирмы и другие организации - агенты авиакомпаний по продаже авиаперевозок;

• организации-партнеры авиакомпаний и аэропортов по обслуживанию самолетов, пассажиров и грузоотправителей (топливозаправочные фирмы, организации, предоставляющие техническое и коммерческое обслуживание и бортпитание, автотранспортные фирмы, гостиницы и другие обслуживающие организации.

Основными целями этих организаций и предприятий являются:

♦ обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;

♦ упорядочение развития гражданской авиации;

♦ поощрение конструирования, эксплуатации воздушных средств и развития воздушных трасс, аэропортов и пр.;

♦ обеспечение регулярности и эффективности воздушных перевозок;

♦ экономически грамотное развитие гражданской авиации;

♦ обеспечение уважения прав договаривающихся государств в области воздушных сообщений;

♦ содействие развитию авианавигации и др.

Большинство рынков авиаперевозок во многих странах полностью или частично регулируются государством. Многие авиакомпании зависят или полностью контролируются правительствами. Однако финансовая поддержка авиакомпаний со стороны правительств весьма ограничена. Авиаперевозки считаются достаточно прибыльным видом бизнеса, поэтому в перспективе многих стран предполагается рост приватизации авиакомпаний, но поскольку авиатранспорт является транспортом быстрого реагирования, правительства заинтересованы в сохранении своего влияния на авиакомпании. Поэтому взаимоотношения авиакомпаний с правительствами, которые их контролируют, весьма важный фактор, влияющий на развитие рынка авиационных перевозок.

1. **Правовое обеспечение международных авиаперевозок**

При осуществлении международных авиарейсов неизбежно пересечение самолетами границ воздушного пространства иностранных государств. Именно поэтому порядок осуществления воздушного сообщения между двумя странами определяется соответствующими межгосударственными соглашениями, предварительные переговоры о которых обычно проводятся с участием министерств иностранных дел, юстиции и транспорта соответствующих стран и могут быть весьма продолжительными.

Воздушное право носит комплексный характер, т. е. включает нормы, относящиеся к государственному, административному, гражданскому праву. Основанием объединения их в рамках воздушного права служат, с одной стороны, специфика, а с другой - единство регулируемых общественных отношений, связанных с воздушными перевозками. Воздушный кодекс является центральным нормативным актом в этой области.

Существуют два вида воздушного права:

•*национальное (внутригосударственное) воздушное право.* Оно определяется воздушным кодексом конкретного государства и является приоритетным для национальных авиакомпаний;

•*международное воздушное право,* которое определяется межправительственными соглашениями и многосторонними соглашениями в области воздушного права.

Национальное воздушное право устанавливает правовые основы использования воздушного пространства страны, а также нормы и требования по лицензированию авиаперевозчиков, работающих как на внутренних, так и на международных маршрутах.

Основные принципы распространения действия национального воздушного права:

1. Национальное воздушное право действует не только на территории государства, но и за его пределами (на борту национальных воздушных судов, в национальных авиационных представительствах за рубежом) и в той мере, в какой это определено самим законом.

2. Национальное воздушное право регулирует полеты в воздушном пространстве страны всех гражданских воздушных судов, включая иностранные.

3. Национальное воздушное законодательство распространяет свое действие на все виды летательных аппаратов.

С ростом внутренних и международных авиаперевозок становится необходимым их *национальное регулирование.* Основными причинами являются обеспечение безопасности пассажиров, уменьшение шума и загрязнения окружающей среды. Все это требует контролирования авиаперевозок и наличия лицензии на этот вид деятельности.

Кроме того, воздушный транспорт, как уже говорилось выше, оказывает большое влияние на экономику региона или страны. Поэтому многие правительства предпринимают определенные шаги для поощрения маршрутов, которые приносят экономическую выгоду и сокращают услуги на тех маршрутах, которые не загружены с достаточной полнотой.

Политика регулирования авиаперевозок предусматривает: поддержку конкуренции между авиакомпаниями, препятствование монопольному повышению тарифов на определенных маршрутах, поддержание доходности национальных флаг-перевозчиков — авиакомпаний первого эшелона. В России, например, национальным флаг-перевозчиком является авиакомпания «Аэрофлот - российские авиалинии».

Среди нормативных документов Российской Федерации в области авиационного права основными являются: Воздушный кодекс Российской Федерации (от 1997 г., в редакции 1999, 2004 и 2005г.); федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к организациям, осуществляющим деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов (ОООП)» (от 1999-2000 гг.); Инструкция о порядке проведения, аккредитации представительств иностранных авиакомпаний, фирм, учреждений и организаций, действующих в области гражданской авиации на территории Российской Федерации (от 1997 г.); Правила международных воздушных перевозок пассажиров и багажа (от 1986 г.).

Все полеты любого иностранного воздушного судна над территорий какого-либо государства подчинены полному и исключительному его суверенитету, т.е. полеты иностранных самолетов в воздушном пространстве, расположенном над сухопутной и водной территорией государства, включая его территориальные воды, могут осуществляться только с согласия данного государства.

Международное воздушное право - совокупность правовых норм, регулирующих отношения между государствами в сфере использования воздушного пространства с целью осуществления международного воздушного сообщения и обеспечения его безопасности, а также устанавливающих режим воздушных сообщений.

Международные воздушные полеты выполняются в целях перевозки пассажиров, груза, почты и багажа по международным воздушным трассам.

В рамках международного воздушного права можно условно выделить межправительственное и международное регулирование.

*Межправительственное регулирование -* это регулирование воздушных маршрутов, основанное на соглашениях между правительствами соответствующих стран. Конкретные соглашения об авиасообщении между странами обычно определяют конкретное количество разрешенных маршрутов и пассажиро-мест, возможности для расширения объемов перевозок в будущем, а также правила аккредитации представительств зарубежных авиакомпаний и т. д. Соглашениями также могут определяться конкретные аэропорты, использование которых разрешено самолетам другой страны.

Межправительственное регулирование обусловлено наличием ряда специальных документов, заключенных странами, между которыми осуществляются авиаперевозки. Например, для России такими документами являются: Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Соединенных Штатов Америки о воздушном сообщении (от 1994 г., с изменениями от 1999 г.), Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством государства Израиль о специальных мерах по обеспечению гражданской авиации (от 1997 г.), Соглашение между Правительством Российской Федерации и Межгосударственным авиационным комитетом об условиях его пребывания на территории Российской Федерации (от 1995 г.) и т. п.

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении строятся на односторонней или много сторонней основе. Они определяют и содержат:

1. Основные условия, принципы организации и выполнения полетов между государствами.
2. Требования соблюдения равенства и взаимности сторон в установлении наиболее приемлемых условий для навигации, обеспечения аэродромами, техническими средствами, метеорологической информацией и т. д.
3. Коммерческие права.
4. Право на транзитные полеты в третьи страны.
5. Требования соблюдения законов и правил данного государства, освобождения от таможенных пошлин на отдельные виды продуктов (топливо, ликероводочные изделия и продукты питания для обслуживания экипажей и пассажиров).
6. Право на открытие представительств на территории другого государства.

Эти соглашения касаются как регулярных полетов (по расписанию) и дополнительных рейсов, так и нерегулярных (эпизодических) - некоммерческих, специальных, технических, чартерных.

*Регулярные рейсы* выполняются в соответствии с опубликованным расписанием по договорным авиалиниям на основе соглашений о воздушном сообщении между договаривающимися государствами. В расписании указаны маршрут полета, промежуточные пункты посадок, время вылета и прилета и каждый пункт маршрута, частота движения и тип самолета. Изменение этих условий выполнения регулярных рейсов может быть произведено только при взаимном согласии договаривающихся стран.

*Нерегулярные рейсы* выполняются на разовой или групповой основе в соответствии со специальным разрешением. Они, в свою очередь, делятся на дополнительные, специальные и чартерные.

*Дополнительные рейсы* выполняются по тем же авиалиниям, что и регулярные, но по особому расписанию. Дополнительный рейс может быть выполнен с согласия партнера, при условии, что загрузка не может быть перевезена регулярными рейсами партнеров. Дополнительный рейс, как правило, выполняется в тот же день, что и регулярный, но в любом случае не позже и не ранее, чем за 24 ч от времени выполнения регулярного рейса, указанного в расписании полетов.

*Специальные рейсы* выполняются со специальным заданием, как по маршруту регулярных рейсов, так и по особому маршруту. Как правило, разрешение на выполнение специальных рейсов запрашивается по дипломатическим каналам.

*Чартерные рейсы* выполняются на коммерческой основе в соответствии со специальным договором чартера между перевозчиком (фрахтовщиком) и заказчиком (фрахтователем). Перевозки на нерегулярной коммерческой основе получили название авиафрахтовых перевозок.

Приведенная выше классификация международных рейсов по форме выполнения полетов должна быть дополнена классификацией по цели полета, в соответствии с которой полеты разделяются на полеты с коммерческими и некоммерческими целями.

*Полет воздушного судна с коммерческими целями —* это полет и посадка воздушного судна:

- в предусмотренный расписанием полетов или разовым разрешением пункт, до которого перевозчик имеет коммерческие права, вне зависимости от изменения коммерческой загрузки самолета;

- в не предусмотренный расписанием или разовым разрешением пункт (запасной аэропорт) с изменением коммерческой загрузки без продолжения дальнейшего полета в пункт назначения согласно расписанию.

Полет воздушного судна с некоммерческими целями — это полет и посадка воздушного судна:

- в пункт, предусмотренный расписанием, но до/от которого перевозчик не имеет коммерческих прав (техническая посадка) и коммерческая загрузка самолета остается неизменной;

- на запасной аэродром при условии, что коммерческая загрузка остается неизменной;

- при полетах воздушных судов государственных ведомств, не имеющих на борту платной коммерческой загрузки;

- при полетах поисково-спасательных судов;

- при испытательных и тренировочных полетах;

- вынужденные посадки судов по причине неисправности материальной части, в случае применения насилия или других причин, но при условии неизменности коммерческой загрузки.

Посадка выполняется только в международных аэропортах, где есть таможня, карантинная и другие службы.

В качестве запасных могут быть использованы только те аэродромы, которые выделены государством и перечислены в сборнике аэронавигационной информации. Выполнять посадку на них разрешается только в крайних случаях из-за метеоусловий или неисправности материальной части самолета.

Полет над территорией иностранного государства должен выполняться согласно правилам и нормам, установленным этим государством.

**Правила полетов над территорией государства включают:**

1. Условия пересечения государственной границы.

2. Ширину воздушных трасс и высоту полета по ним.

3. Запретные и опасные зоны, зоны с особым режимом полетов и др.

4. Правила аэронавигации, связи и сигнализации.

5. Правила использования аэродромной сети.

6. Требования к полетной документации.

7. Нормы запаса топлива.

8. Систему счисления времени.

Признание за воздушным судном государственной принадлежности является свидетельством того, что оно находится под юрисдикцией определенного государства и пользуется правами, предоставляемыми законами этого государства. Юридическим документом, удостоверяющим государственную принадлежность воздушного судна, является свидетельство о регистрации, которое выдается после внесения воздушного судна в государственный Реестр. При этом государство берет на себя следующие обязанности по организации международных полетов:

1. На каждом воздушном судне должны быть нанесены и отчетливо видны национальные и регистрационные знаки.

2. Воздушное судно не должно использоваться в целях, не совместимых с целями Чикагской конвенции.

3. Все воздушные суда должны соблюдать законы, правила и процедуры иностранных государств, регламентирующие международные полеты и перелеты.

4. Не перевозить на территорию или через нее никакого военного имущества без разрешения данного государства.

5. Признавать удостоверения о летной годности воздушных судов, свидетельства о полномочиях и правах, выданные или признанные действительными другими государствами, в которых зарегистрированы воздушные суда, при условии, что требования, на основании которых они выданы или признаны действительными, равны или превышают минимальные требования стандартов Международной организации гражданской авиации (ICAO).

6. Предоставлять другим договаривающимся государствам или Совету ICAO в случае их запроса сведения, касающиеся регистрации или принадлежности воздушных судов, внесенных в Реестр государства.

7- Обеспечивать наличие на борту каждого воздушного судна, внесенного в государственный Реестр и выполняющего международный полет, всех необходимых документов.

Международный полет может выполняться только при наличии на борту воздушного судна судовой и полетной документации.

**Перечень судовой и полетной документации, необходимой для выполнения международного полета:**

1. Свидетельство о государственной регистрации воздушного судна.

2. Удостоверение о годности воздушного судна к полетам.

3. Разрешение на бортовые радиостанции, находящиеся на воздушном судне.

4. Удостоверение о годности гражданского воздушного судна по шуму на местности.

5. Свидетельство эксплуатанта воздушной трассы.

6. Специальное положение по эксплуатации.

7. Лицензия на выполнение полетов по маршруту или видов работ (на эксплуатацию воздушной линии).

8. Страховые полисы на членов экипажа воздушного судна и ответственности за причинение ущерба третьим лицам.

9. Форма донесения: об авиационном происшествии, инциденте, опасном сближении.

10. Загрузочная ведомость.

11. Генеральная декларация.

12. Пассажирский манифест.

13. Грузовой манифест.

14. Сертификат о дезинсектизации.

15. Бортовой журнал воздушного судна и санитарный бортовой журнал (для судна иностранного производства может быть на английском языке).

16. Руководство по летной эксплуатации воздушного судна (для судна иностранного производства может быть на английском языке).

17. Контрольные карты проверок.

18. Документы аэронавигационной информации (карты захода на посадку и аэронавигационные карты для использования членами экипажа, штурманский бортовой журнал, план полета и т. д.).

19. Руководство по производству полетов (включая справочник маршрутов) или часть его, касающаяся конкретного полета.

20. Задание на полет.

21. Папка с паспортами к магнитофонной ленте МСРП1, тренировочные (полетные) графики.

22. Справка о наработке воздушного судна и двигателей (эксплуатации).

23. Сборник рекомендаций для экипажа по неисправностям и действиям в особых случаях полета.

24. Каталог наиболее часто встречающихся технических дефектов, классификация поиска и устранения отказов и неисправностей на ВС.

25. Требования на заправку горюче-смазочными материалами (ГСМ).

26. Наставления по производству полетов в гражданской авиации (НПП ГА). В соответствии с АИП2 конкретной страны, перечень документов может быть расширен. Судовые документы, указанные в пунктах 5-8, 19, могут быть представлены в ксерокопиях. Судовые и полетные документы, указанные в пунктах 1-14, должны иметь копии на английском языке. При выполнении полетов по внутрироссийским воздушным линиям из судовой и полетной документации могут быть изъяты документы, указанные в пунктах 4, 9, 11-14.

*Международное регулирование -* это установление правил эксплуатации и тарифов на регулярные авиарейсы взаимным договором между участвую-щими авиакомпаниями разных стран при посредничестве Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) или третьего лица. Основой международного регулирования служат базовые международные соглашения (конвенции), принятые еще в первой половине XX в.

*Право регулярных полетов* предоставляется государством при заключении соглашения о международном воздушном сообщении, где указывается, с какой частотой и по каким договорным маршрутам и трассам будут осуществляться полеты.

Предварительным планом полета для выполнения рейсов является расписание, согласованное обеими сторонами. Для выполнения конкретного рейса по расписанию требуется за 30 мин. до полета подать диспетчеру план полета (флайт-план) в двух экземплярах.

Изменение расписания или введение дополнительных рейсов оформляются дополнительной договоренностью между государствами, если эта процедура не оговаривается в соглашении. В этом случае составляется предварительный план полета - заявка на выполнение полета в сроки, указанные в соглашении, но не позднее чем за 24 часа до вылета.

*Право эпизодических полетов* предоставляется государством путем выдачи разовых разрешений на каждый полет. В соглашении обычно оговаривается процедура выполнения эпизодических полетов. Для выполнения такого полета через Министерство иностранных дел подается заявка в установленной форме послам тех стран, где находятся запасные аэродромы и над территорией которых будет проходить полет (пролет) или производиться посадка. Заявки подаются в сроки, указанные в соглашении.

Получение разрешения на полет от диспетчерской службы является основанием для его выполнения, а также свидетельством предварительного разрешения полета государством.

Данная система обслуживания воздушного движения распространяется только на гражданские воздушные суда. Полеты государственных воздушных судов (военных, полицейских, таможенных и др.) выполняются по международным линиям только по специальному разрешению.

При *полетах над открытым морем* действует принцип *свободы полетов,* в соответствии с которым воздушные суда всех государств (прибрежных и неприбрежных) вправе свободно совершать полеты над открытым морем.

Все государства в отношении воздушного пространства над открытым морем имеют право:

1.Беспрепятственно осуществлять полеты и гражданских, и военных воздушных судов.

2.Осуществлять юрисдикцию над воздушными судами и экипажами.

Применять аэронавигационные средства.

3.Наблюдать с воздушных судов за обстановкой в море в военных, промысловых и научно-исследовательских интересах.

4.Преследовать иностранные торговые суда в открытом морс за нарушение законов и правил прибрежного государства.

5.Привлекать воздушные суда для борьбы с пиратством и работорговлей.

При этом государства обязаны:

1. Соблюдать правила полетов, установленные ICAO.

2. Предотвращать загрязнение окружающей среды.

1. Предотвращать инциденты в открытом море.
2. Оказывать помощь терпящим бедствие кораблям и воздушным судам.
3. Не допускать полетов военных и гражданских ВС без опознавательных и регистрационных знаков.
4. Воздерживаться от угрозы применения силы.
5. Полеты в воздушном пространстве над открытым морем осуществляются в строгом соответствии со стандартами ICAO.

Выполнение международных соглашений о воздушном сообщении доверяется национальным авиакомпаниям. Им выдается лицензия на эксплуатацию международной воздушной трассы, на основании которой авиакомпания размещает свои представительства в сотрудничающих странах.

*Представительство национальной авиакомпании* выражает ее интересы перед учреждениями, органами и предприятиями страны пребывания и выполняет следующие функции:

• осуществляет непосредственные связи с авиационными, авиатранспортными, туристскими, торговыми и другими организациями и предприятиями страны пребывания для обеспечения коммерческого, технического и другого обслуживания воздушных судов своей и сотрудничающих с ней авиакомпаний;

• контролирует безопасность и регулярность полетов своих воздушных судов, качество их обслуживания;

• обеспечивает экипажи своих воздушных судов питанием, ночлегом и транспортом;

• готовит экипажи своих воздушных судов к вылету, графики вылета и прилета, выполняет загрузочные и центровочные расчеты и производит загрузку;

• организует и ведет коммерческую и рекламную деятельность;

• решает спорные вопросы с представителями учреждений и организаций страны пребывания.

Предполетная подготовка в иностранных аэропортах и прохождение экипажами воздушных судов иммиграционного и таможенного контроля осуществляются в присутствии представителя авиакомпании, который должен прибыть в аэропорт за 1-1,5. часа до посадки воздушного судна этой авиакомпании, а при вылете - за 2 часа для организации приема и выпуска судна. Представители авиакомпаний обязаны своевременно обеспечивать экипажи судов метеорологической информацией и полетной документацией в установленном объеме.

Международное регулирование авиаперевозок включает большое количество международных соглашений, подписанных между странами за много лет.

Принципы и нормы, используемые для регулирования воздухоплавания, получили закрепление в Международной (Парижской) конвенции о воздушных передвижениях 1919 г., Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, 1929 г., Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г., Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других действиях на борту воздушного судна 1963 г., Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. Тому же вопросу посвящены заключенные в 1933 г. Римские конвенции о правилах предупредительного ареста воздушного судна и об ущербе, причиненном воздушным судном третьим лицам на поверхности (ныне действует в редакции 1952 г.), а также Брюссельская конвенция 1938 г. об унификации некоторых правил относительно оказания помощи воздушным судам и их спасания или помощи и спасания посредством воздушных судов на море.

Кроме того, основой современного международного воздушного права являются:

• Гаагский протокол 1955 г., дополнивший Варшавскую конвенцию;

• Гвадалахарская конвенция 1961 г., которая дает право осуществлять перевозки на арендуемых воздушных судах;

• Римская конвенция 1962 г., принявшая решение о возмещении пассажирам и авиакомпаниям ущерба, причиненного на территории любого государства;

• Женевская конвенция 1948 г., касающаяся международного признания прав воздушных судов;

• Бермудское соглашение 1946 г. по трансатлантическим рейсам.

БЕРМУДСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ 1946 (Bermuda agreement) послужило моделью для заключения между двумя странами (США и Великобританией) двустороннего соглашения (bilateral agreement) о воздушном сообщении, которое имеет приоритетное значение в регулировании международной воздушной перевозки.

Двусторонние соглашение о воздушном сообщении подписываются двумя участниками (signed between two participants) с одинаковой выгодой для двух договаривающихся государств (equal profit for two contracting states) и предусматривают:

- правила выполнения полетов (flight's rules);

- обеспечение безопасности полетов (safety);

- сохранность ВС и персонала (aircraft, personnel);

- назначение одной (single designation) или нескольких (multiple designation) авиакомпаний на договорные линии;

- коммерческие права, предоставляемые каждой стороне (commercial rights);

- частоту полетов (capacity of services);

- провозные емкости воздушного судна (aircraft version);

- характер коммерческой загрузки (what kind of traffic may be carried);

- пары городов (city - to - city pairs), между которыми перевозится коммерческая загрузка;

- получение лицензии авиакомпанией на выполнение регулярных полетов (government's license);

- согласование и контроль тарифов на воздушную перевозку (controlling air carrier fare), которые должны утверждаться государственными органами;

* виды наземного обслуживания (ground handling) в зарубежных аэропортах.

В 1977 г. Бермудское соглашение было пересмотрено и ратифицировано в 1980 г. Новое соглашение 1986 г. расширило фактическую нагрузку на маршруты через Атлантику, ограниченную двумя британскими и двумя американскими перевозчиками.

Одним из первых правовых документов в области международной гражданской авиации явилась Варшавская «Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок», принятая в 1929 г. В этом нормативном акте даны:

* определение международной воздушной перевозки;
* порядок осуществления перевозок пассажиров и багажа авиа
* перевозчиками по воздушному пространству;
* основные перевозочные документы, подтверждающие договор на перевозку;
* порядок ответственности перевозчика;
* порядок присоединения государств к участию в настоящей
* конвенции.

Впоследствии Варшавская конвенция нашла развитие в дополнениях и изменениях, внесенных Гаагским протоколом 1955 г., Гватемальским протоколом 1971 г. и Монреальским протоколом 1975 г.

Важным пунктом Варшавской конвенции является пункт об ответственности перевозчика за смерть или нанесение ущерба здоровью пассажира и за утрату и повреждение багажа. Согласно этому документу, ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажиров на международных рейсах в большинстве случаев ограничивается суммой 10 000 $ США.

Ответственность за утрату и повреждение багажа для большинства международных перевозок (включая внутренние отрезки международной перевозки) ограничивается суммой 20 $ США за килограмм зарегистрированного багажа и 400 $ США за незарегистрированный багаж в отношении каждого пассажира.

В 1971 и 1975 гг. было разработано и подписано ряд документов международного воздушного права, целью которых было увеличение пределов ответственности

перевозчика, независимой от его вины, введение в качестве расчетной единицы Специальных Прав Заимствования (СПЗ) – расчетной единицы МВФ и т.п. Российская Федерация в них не участвует.

4 ноября 2003 г. вступила в силу Монреальская конвенция, (заключенная под эгидой ICAO в 1999 г.), которая отменила лимиты, установленные Варшавской конвенцией по выплатам пострадавшим в авиакатастрофе и их родственникам. Более того, эта конвенция ввела двухуровневую систему ответственности. На первом уровне, сразу же после наступления страхового случая, авиакомпания (или ее страховщик) должна выплатить около 135 000 S США каждому пострадавшему — даже если вина перевозчика не доказана. Если же авиакомпания будет признана виновной в происшествии, наступит второй уровень ответственности, при котором сумма выплат ущерба вообще не ограничивается. Увеличена также ответственность перевозчика за багаж пассажиров.

Официально Россия не присоединилась к новому документу, поэтому в нашей стране при реализации международных авиаперевозок пока действует Варшавская конвенция. Тем не менее некоторые перевозчики, особенно частные, уже начали увеличивать свои расходные статьи в соответствии с новыми веяниями международных стандартов. Естественно, что позволить себе это в состоянии только стабильные и крупные авиакомпании, которые могут предоставлять большие гарантии и страхующие самолеты на суммы 750 млн — 1 млрд $ США (за такие деньги возмещение может быть более чем достаточным). Остальные компании будут ждать правительственных решений.

Многие эксперты полагают, что присоединение России к конвенции — дело времени. Затягивание данного процесса будет способствовать потере позиции отечественных авиакомпаний на международном рынке. Российские граждане могут переметнуться к иностранным перевозчикам, которые за неприятности на борту заплатят приличные деньги. Кроме того, поскольку международные полеты требуют соблюдения принятых международных нормативов, авиационные администрации стран, подписавших конвенцию, имеют право не пускать на свою территорию самолеты из государств, не подписавших пока еще данный документ. Аналогичные события имели место в ситуации, связанной с ограничением по шумам: страны, принявшие международные стандарты, ограничивающие полеты шумных самолетов, показали, что не намерены вникать в экономическое положение России, и уж тем более под него подстраиваться.

Следует отметить, что только шестая часть из 187 государств-членов IСАО к моменту вступления в силу Монреальской конвенции ратифицировала ее, поэтому Россия в принципе не оказалась в одиночестве. Новые правила не будут действовать также и на территории большинства европейских стран до ратификации данного документа их правительствами, поскольку принятие конвенции является исключительно прерогативой правительства той или иной страны.

**Варшавская система и пределы ответственности перевозчика**

ГААГСКИЙ ПРОТОКОЛ

1955 г.

за пассажира **250000** PF (20000$)

груз, багаж (за 1кг) **250** PF(20$)

вещи при пассажире **5000** PF(400 $)

ГВАТЕМАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ

рр 1971г.



за пассажира **1500000** PF (120000$)

ержка пассажира задержка пассажира

и багажа **6200** PF (5000$)

багаж **15000** PF (1200$)

груз **250**  PF (20$)

ВАРШАВСКАЯ КОНВЕНЦИЯ

1929 г.

за пассажира **125000**  PF(10000$)

груз, багаж (за 1 кг) **250** PF(20$)

вещи при пассажире **5000** PF(400$) $$СОГЛАШЕНИЕ 1966 г.

$)

ДОПЛНИТЕЛЬНЫЙ

МОНРЕАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ

№ 3 1975 г.

за пассажира **100000** СПЗ

задержка пассажира

и багажа **4150** СПЗ

багаж **1000** СПЗ

груз **17** СПЗ

ДОПЛНИТЕЛЬНЫЙ

МОНРЕАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ

№ 2 1975 г.

за пассажира **16600** СПЗ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ

МОНРЕАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ

№ 1 1975 г.

за пассажира **8300** СПЗ

груз, багаж (за 1кг) **17** СПЗ

вещи при пассажире **332**СПЗ

вещи при пассажире **5000** PF(400 $)

ГВАДЕЛАХАРСКАЯ

КОНВЕНЦИЯ 1961 г.

Положения в отношении фактических перевозчиков (фрахтователи, арендаторы или экспедиционные агентства)

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ МОНРЕАЛЬСКИЙ ПРОТОКОЛ

№ 4 1975 г.

груз (за 1кг) **17** СПЗ

МОНРЕАЛЬСКОЕ

СОГЛАШЕНИЕ 1966 г.

(при перевозке, затрагивающей территорию США)

за пассажира **75000** $

**5800** $ без судебных издержек

*Другим* *важным документом международного воздушного права в области регулярного воздушного сообщения* является Чикагская Конвенция о международной гражданской авиации» 1944 гв дискуссии по принятию которой принимали участие 80 стран, содержит соглашение по стандартизации миграционных процедур, воздушного сервиса на авиалиниях между странами. В ходе принятия этой конвенции были достигнуты два важных результата:

1) образована Международная организация гражданской авиации (ICAO);

2) установлены 5 принципов «свобода воздуха»

В большинстве стран мира при заключении межправительственных соглашений придерживаются принципов, определенных Чикагской конвенцией:

*Принцип 1.* Право одной страны на пролет ее самолетов через воздушное пространство другой страны без посадки.

*Принцип 2.* Право самолетов одной страны садиться в аэропортах другой страны для заправки, смены экипажей и других технических целей.

*Принцип 3.* Право одной страны на посадку ее самолетов в другой стране для высадки пассажиров и выгрузки почты и грузов, принятых на борт в стране отправления.

*Принцип 4.* Право одной страны принимать на борт своих самолетов на территории другой страны пассажиров, почту и грузы, направляющиеся в первую страну.

*Принцип 5.* Право одной страны принимать на борт своих самолетов в другой стране пассажиров, направляющихся в третью страну, а также грузы и почту или высаживать пассажиров, выгружать грузы, почту из таковой третьей страны.

*Принцип 6* (Дополнение к Чикагской конвенции). Право самолетов одной страны совершать полеты между другими странами с короткими остановками в родной стране.

Эти принципы были приняты для обеспечения основы двусторонних соглашений между странами. В то время как часть стран выразила удовлетворение политикой «открытого неба» в регулировании воздушного движения, большинство их потребовало контроля над ним.

*Международное транзитное соглашение по воздушным услугам,* которое подписали более 90 стран, обеспечивает действие первых двух принципов, в то время как остальные принципы предписывает для взаимного согласования в индивидуальных двусторонних соглашениях между странами.

В соглашении было оговорено *не регулировать чартерные перевозки,* разрешая странам применять индивидуальное регулирование и условия, по которым они принимают и обслуживают чартерные рейсы.

Несмотря на декларируемые выше права и принципы, на практике ситуация обычно такова, что беспосадочные рейсы, осуществляемые авиакомпанией конкретной страны, начинаются или заканчиваются на территории этой страны. Из этого, в частности, следует, что нельзя напрямую лететь из Москвы в Нью-Йорк рейсом компании «Lufthanza». Другое дело, что самолеты и «Lufthanza», и «Finnair», и «Air France» летают в Нью-Йорк с пересадкой на территории своих стран, но это уже не беспосадочные рейсы.

Позднее эти принципы были расширены правом осуществлять перевозки пассажиров, почты и грузов между партнером по Соглашению и третьей стороной в обоих направлениях через свою территорию или по воздушной линии, не проходящей над территорией своей страны, а также правом осуществлять перевозки пассажиров и грузов по внутренним линиям другой страны — участницы Соглашения.

Несмотря на то, что принятые Чикагской конвенцией права государств по осуществлению международных полетов на практике ограничиваются некоторыми рамками, они создают необходимые условия для осуществления воздушных сообщений между государствами, обеспечивают безопасность полетов, а также способствуют благоприятным отношениям между странами и развитию туризма.

*Женевская конвенция 1948 г.* касается международного признания прав в отношении воздушных судов. Она разработана для обеспечения признания на международной основе права собственности и других прав в отношении воздушных судов с тем, чтобы при пересечении воздушным судном государственной границы интересы носителя таких прав были бы защищены.

*Римская конвенция 1952 г.* касается причинения иностранным воздушным судном ущерба третьей стороне на поверхности земли. Конвенция включает принцип исключительной ответственности эксплуатанта воздушного судна за ущерб, причиненный третьей стороне на поверхности, но устанавливает ограничения суммы компенсации. Она также предусматривает обязательное признание и исполнение решений иностранных судебных инстанций.

Дипломатическая конференция 1978 г. дополнила Римскую конвенцию Монреальским протоколом, который упростил Конвенцию и установил пределы ответственности.

Гаагская конференция 1970 года (Hague conference) по пресечению (suppression) незаконного захвата (unlawful seizure) ВС (Hijacking convention).

Вступила в силу (enter in force) 14. 10. 71 г. при 150 участниках.

Монреальская конференция 1971 года (Montreal convention) по пресечению незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации (unlawful acts against the safety of civil aviation). Вступила в силу (enter in force) 26. 01. 73 г., ратифицирована (ratification) 151 государством.

Для ***регулирования деятельности в мировом воздушном пространстве***были созданы несколько международных организаций, целью которых стала разработка основных стратегических направлений в развитии международного авиационного сообщения.

1. **Международные и региональные органы**

В широко разветвленной системе международной ГА, в различных сферах ее деятельности действуют различные международные и региональные организации ГА.

К наиболее значимым организациям относятся Международная организация гражданской авиации ICAO (International Civil Aviation Organization) и Международная ассоциация воздушного транспорта IATA (International Air Transport Association).

|  |
| --- |
| Основные международные организации ГА.  • Международная организация ГА (ICAO - ИКАО).  • Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA - ИАТА).  • Международный совет эксплуатантов аэропортов (AOCI - МСА).  • Международная ассоциация гражданских аэропортов (ICAA).  • Международная федерация ассоциаций линейных пилотов авиакомпаний (1FALPA - ИФАЛПА).  • Международная ассоциация авиационных грузоперевозок (TIACA).  • Международная федерация фрейт - форвардеров (FIATA).  • Международный институт подготовки авиационных кадров (IAMTI).  • Международная организация гражданской полиции (ИНТЕРПОЛ). |

Все международные и региональные организации ГА одной из приоритетных задач своей деятельности считают обеспечение авиационной безопасности (АБ) и безопасности полётов (БП) международных воздушных перевозок (МВП) и содействуют выполнению основных целей и задач ИКАО - основной международной организации ГА, членами которой являются на начало XXI века 187 государств мира.

ИКАО имеет статус специализированного учреждения ООН и в своей деятельности руководствуется Конвенцией о международной гражданской авиации, подписанной 52-мя участниками-государствами учредительной международной конференции, созванной 7 декабря 1944 года в Чикаго (США) для обсуждения проблем послевоенного развития ГА и разработки принципов дальнейшего сотрудничества государств в области мирового воздушного транспорта.

ИКАО имеет свой официальный флаг, окрашенный в голубой и белый цвета Организации Объединенных Наций (ООН) с изображением земного шара с материками, обрамленного двумя оливковыми ветвями - символами мира. К этим символам ООН ИКАО добавила изображение крыльев, символизирующих роль международной организации ГА в деле объединения народов мира в борьбе за мир.

Штаб-квартира ИКАО находится в столице Канады г. Монреале.

Российская Федерация является членом ИКАО как правопреемник Советского Союза (СССР), вступившего в ИКАО в ноябре 1970г., и имеет при ИКАО свое представительство.

ИКАО представляет собой механизм международного сотрудничества в области авиации, успешные результаты которого зависят от готовности государств к взаимным уступкам, совместным усилиям и соглашениям.

Рабочие языки ИКАО: Английский, Французский, Испанский, Русский (The working languages ICAO: English, French, Spanish, Russian),

В круг основных вопросов, рассматриваемых ICAO, входят:

* разработка унифицированных правил навигационных систем
* для самолетов;
* координация деятельности летных служб, безопасность воз
* душного пространства, в том числе выдача лицензий на регулярные перевозки;
* техническая помощь странам — участникам организации и т. п.

На ИКАО возложены задачи координации действий государств при эксплуатации международных воздушных линий, содействия развитию воздушного транспорта и обеспечения безопасности международных полетов.

**Уставом ИКАО** является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации Присоединение государств к Чикагской конвенции 1944г. влечет за собой автоматическое вступление в ИКАО, поскольку уставные положения ИКАО, как специализированного учреждения ООН, являются неотъемлемой составной частью Чикагской конвенции. Другой процедуры вступления в ИКАО, кроме присоединения к Чикагской конвенции, просто не существует.

**Структура ИКАО:**

Высший орган - Ассамблея ИКАО. Собирается раз в три года.

В работе Ассамблеи могут принимать участие все страны-члены ИКАО. Каждая страна имеет один голос по каждому вопросу. Принцип вето, действующий в ООН, не существует. Каждая страна - член ИКАО имеет равный голос при голосовании. Предпочтение отдается необходимости ведения переговоров по спорным вопросам и созданию коалиций между Государствами-Членами.

Ассамблея разрабатывает 3-х летнюю программу для Совета.

Руководящий исполнительный орган - Совет ИКАО (Президент Совета), избираемый Ассамблеей на 3-летний срок и состоит из представителей 33 государств. Проводит совещания в течение всего года.

Выполняет рабочую программу, принятую Ассамблеей. Организует работу Комиссий и Комитетов по изучению проблем, представленных в ИКАО странами-участницами.

Ведет работу по совершенствованию Приложений к Чикагской конвенции. Совет принимает технические условия в виде приложений, известных как международные Стандарты и Рекомендуемые практические Правила (Рекомендуемая практика) ИКАО для последующего включения в качестве приложений к Чикагской конвенции. Действует в качестве арбитра между странами. Расследует проблемы, возникающие в деятельности международной гражданской авиации.

Осуществляет регистрацию международных авиационных соглашений. Ведет работу по совершенствованию структуры и правил процедур Совета и т. п. Членство в Совете базируется на одной из *3-х категорий:*

* Страны наибольшего значения для гражданской авиации.
* Страны, вносящие наибольший вклад своими объектами аэронавигации.
* Страны, членство которых обеспечивает глобальное географическое представительство.

Деятельность ИКАО развивается в трех основных областях:

* технической,
* экономической,
* правовой.

В технической области эта деятельность осуществляется по линии разработки и принятия единых международных стандартов и рекомендаций, направленных на обеспечение наибольшего единообразия правил в области международной аэронавигации.

Одной из важнейших задач ИКАО является стандартизация - установление Международных стандартов, Рекомендуемой практики и процедур, охватывающих такие технические области авиации, как:

1. Выдача свидетельств персоналу [PEL] - Экипажам ВС, диспетчерам службы УВД персоналу службы технического обслуживания.

2. Правила полетов и УВД [RAC] - Выполнение полетов с визуальной ориентировкой и по приборам.

3. Метеорологическая служба - Службы обеспечения международных полетов.

4. Аэронавигационные карты [MAP] - Технические условия для международных карт.

5. Единицы измерения - Лазерные системы для воздушной и наземной эксплуатации.

6 Эксплуатация воздушных судов - Обеспечение максимального уровня безопасности при эксплуатации (выполнение международных воздушных сообщений (OPS).

7. Регистрация воздушного судна - Требования к регистрации и опознанию (национальная принадлежность ВС и регистрационные знаки (REG)

8. Летная годность ВС [AIR] - Единая форма выдачи сертификатов и инспекции.

9. Упрощение формальностей при оформлении пассажиров - Технические условия оформления прибытия в страну и отправления из страны воздушного судна, людей, грузов и т. д.

10. Электросвязь в авиации (Авиационная электросвязь) - Стандартизация оборудования, систем и процедур связи (авиационная связь и радиосредства для навигации [СОМ])

11. Службы воздушного движения - Управление воздушным движением, информация о полете, служба аварийного оповещения.

12. Поисково-спасательные работы (поиск и спасание [SAR]) - Организация и эксплуатация оборудования и служб.

13. Расследование авиационных происшествий - Единая форма оповещения, докладов и расследования происшествий.

14. Аэродромы - Технические условия на проектирование и эксплуатацию.

15. Навигационная информация - Методы сбора и распространения

16. Защита окружающей среды (авиационный шум) - Сертификация по шуму воздушного судна и выбросу газов от двигателей.

17. Служба безопасности (Авиационная безопасность [AVSEC]) - Система защиты от актов незаконного вмешательства.

18. Транспортировка опасных грузов (безопасная перевозка опасных грузов) - Маркировка, упаковка и перевозка опасных грузов.

Международные стандарты и рекомендуемая практика оформляются в виде Приложений к Конвенции и международной ГА (Чикагская конвенция 1944 г.), являющейся Уставом ИКАО.

*Что такое «международный стандарт ИКАО»?*

Стандарт - это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации, и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции, в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету ИКАО в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со Статьей 38 Конвенции.

*ПОЯСНЕНИЕ:* Если в каком-либо тексте ИКАО не указана конкретная Конвенция, под этим словом понимают основную конвенцию ИКАО - Чикагскую Конвенцию 1944 года, являющуюся базовым документом ИКАО.

*Что такое «международная рекомендуемая практика»?*

Рекомендуемая практика - это любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

Будучи принятым, стандарт подлежит соблюдению на территории каждого Договаривающегося государства ИКАО.

В связи с быстрым развитием авиационной техники стандарты постоянно пересматриваются и по мере необходимости изменяются. В ИКАО действует определенный механизм перевода положений из Рекомендуемой практики в Стандарт и пополнения Рекомендуемой практики новыми положениями.

Приложение 9 к Чикагской конвенции содержит следующие разделы: прибытие и вылет воздушных судов, прибытие и убытие пассажиров и их багажа, ввоз и вывоз грузов и других предметов; загрузка, следующая транзитом через территорию договаривающегося государства; средства и службы, предназначенные для обработки загрузки в международных аэропортах; посадка в немеждународных аэропортах; прочие положения по упрощению формальностей. Кроме того, в Приложении приведены рекомендованные ИКАО единые перевозочные документы, такие как: генеральная декларация, грузовая ведомость, карточка посадки/высадки, свидетельство члена экипажа, рекомендация Совета таможенного сотрудничества, стандартная форма торговых документов ООН. Таким образом, целью Приложения 9 является стандартизация и унификация процедур и документов, применяемых государствами при международных перевозках. Однако государства далеко не всегда следуют этим стандартам и рекомендациям ИКАО, соблюдая свои национальные интересы. Стандарты и рекомендации ИКАО по упрощению формальностей на практике неизбежно выливаются в две формы: I) «негативная» форма, когда государства не устанавливают национальных требований свыше определенного максимума в отношении документации, ограничения свободы передвижения и. т. д.; 2) «позитивная» форма, когда государства предоставляют определенный минимум средств для удобства пассажиров, для транзитных перевозок и т. д. Когда речь идет о «негативном» положении, предполагается, что государства по возможности устанавливают требования ниже максимального уровня, оговоренного в стандартах и рекомендациях ИКАО. Когда речь идет о «позитивном» положении, предполагается, что государства по возможности предоставляют больший объем средств по сравнению с минимумом, установленным ИКАО. В этой связи в соответствии со статьей 38 конвенции договаривающимся государствам предлагается сообщать в ИКАО обо всех имеющихся расхождениях между их национальными правилами и процедурами и международными стандартами, содержащимися в Приложении 9. Кроме того, государства должны публиковать в изданиях по аэронавигационной информации различия между национальными правилами и практикой и соответствующими стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО.

Деятельность ИКАО в экономической области осуществляется, главным образом, по линии сбора статистических данных о перевозках, их объеме, а также разработке мер по упрощению и сокращению времени на выполнение административных формальностей при международных воздушных перевозках заключается во внесении поправок к Чикагской конвенции, разработке новых конвенций по международному воздушному праву, анализе судебных решений государств, арбитраже и т.п.

В рамках ИКАО в декабре 1970 г. в Гааге была проведена международная дипломатическая конференция, на которой рассматривались вопросы безопасности воздушного движения, связанные с участившимися случаями попыток захвата и угона ВС. На конференции была выработана Конвенция о борьбе с незаконным захватом ВС, основная цель которой - обеспечить неотвратимость наказания лиц, виновных в незаконном захвате ВС.

Международные воздушные сообщения, как регулярные, так и нерегулярные осуществляются в целях перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты за плату, т.е. носят коммерческий характер.

В сентябре — октябре 2001 г. в Монреале (штаб-квартире ICAO) состоялась

очередная, 33-я Ассамблея ICAO, призвавшая разработать глобальную стратегию повышения безопасности полетов и авиационной безопасности в международной гражданской авиации всвязи с трагическими событиями 11 сентября в США. На Ассамблее было решено с 2004 г.: 1) расширить Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов; 2) создать Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов; 3) укрепить Программу технического сотрудничества ICAO; 4) разработать принципы международного механизма в области авиационного страхования от военных рисков. Помимо этого, Ассамблея приняла резолюцию, обусловленную тем, что в последнее время увеличилось количество серьезных инцидентов, совершаемых недисциплинированными пассажирами на борту гражданских воздушных судов. Согласно этой резолюции, всем государствам предлагается принять соответствующие законы и положения, позволяющие преследовать нарушителей в судебном порядке, где бы ни было совершено правонарушение.

*В* *области экологической безопасности* Ассамблея одобрила решение Совета ICAO принять новый, более жесткий, стандарт для снижения шума. Этот стандарт был введен в действие с I января 2006 г. в отношении вновь конструируемых воздушных судов.

*В* *вопросах аэронавигации* была достигнута договоренность о введении с 1 февраля 2002 г. новой структуры авиамаршрутов через Северный Полюс, что позволяет существенно сократить дальность полетов, связывающих Европу и Северную Америку с Центральной и Юго-Восточной Азией; снизить полетное время; составить более удобное расписание полетов; снизить экологический ущерб окружающей среде и принести экономическую выгоду пассажирам и авиакомпаниям.

**Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)** является международной отраслевой организацией регулярных авиакомпаний, обеспечивающих более 95% мировых регулярных международных авиаперевозок под флагами более чем 130 независимых государств, объединяющая в настоящее время 272 авиакомпании. Из отечественных авиакомпаний членами IATA на настоящий момент являются «Аэрофлот», «Пулково», «Сибирь», «Трансаэро», «Волга — Днепр», «Самара» и «Юте-Эйр»

ИАТА (IATA - International air transport association) - крупнейшая неправительственная международная ассоциация воздушных перевозчиков (biggest поп governmental organisation) была организована в 1945 году в Гаване. ИАТА размешается в Монреале (Канада), второй офис ИАТА находится в Женеве (IATA is located in Montreal, second office in Geneva).

Членство в ИАТА делится на активное и ассоциированное.

Активный член ИАТА - авиакомпания, выполняющая регулярные международные полеты, оплачивающая членские взносы придерживающиеся правил ИАТА.

Ассоциированный член ИАТА - авиакомпания, выполняющая регулярные внутренние перевозки.

Основные задачи ИАТА (main tasks):

- развивать безопасные, регулярные и экономичные воздушные перевозки,

- способствовать воздушной коммерции (разработка процедур продажи ВП (work out procedures air carriage sale));

- обеспечивать взаимодействие (interaction) авиакомпании, связанных с МВП;

- подготовка персонала;

- регистрация агентов, которых перевозчик уполномочил продавать воздушные перевозки;

- разработка авиационных тарифов;

- разработка рекомендации по обслуживанию пассажиров (recommendation for passenger service);

- решение коммерческих проблем между авиакомпаниями (commercial problems between airlines);

- разработка систем розыска багажа (baggage handling system), например, типа "World Тгасег" и др.

- разработка и издание (work out and issue) тарифных справочников (tariff books);

APT (airline passenger tariff), в котором указаны основные правила и правила перевозчика (carrier's special regulations)

TACT (the air cargo tariff) справочник по грузовым тарифам;

Решения и документы ИАТА носят рекомендательный характер для государств и авиакомпаний - членов ИАТА.

ИАТА значительное место в своей деятельности отводит организации обслуживания международных перевозок. Эта деятельность направлена на то, чтобы помочь авиакомпаниям минимизировать расходы и максимизировать обслуживание клиентуры с помощью разработки и воплощения стандартов обслуживания пассажиров и клиентуры, а также процедур обслуживания в аэропортах. Информация об этих стандартах распространяется в более чем 50 публикациях ИАТА, а также с помощью сети компьютеров. Эти стандарты ИАТА используются во всем мире, как персоналом авиакомпаний, так и обслуживающими агентами и другим персоналом, участвующим в воздушном транспорте.

IATA оказывает помощь авиакомпаниям, туристической индустрии и организациям-партнерам в повышении рентабельности их работы и улучшении качества обслуживания пассажирских и грузовых перевозок.

*В* *финансовой области* службы IATA предоставляют:

* услуги по эффективному проведению в кратчайшие сроки платежей по взаимным обязательствам авиакомпаний;
* возможность производить взаиморасчеты посредством мировой информационной сети Интернет в ежедневном, еженедельном или ежемесячном режимах;
* авиакомпаниям централизованно управлять денежными потоками и выручкой из различных стран мира, конвертировать и выполнять перевод денежных средств.

IATA проводит активную политику, направленную *на снижение всевозможных аэронавигационных и аэропортовых сборов.* взимаемых с участников воздушного движения (так, благодаря лоббистским усилиям IATA удалось на 7,5 % снизить сборы за посадку и стоянку воздушных судов в новом афинском аэропорту Спарта); содействует тому, чтобы взимаемые в виде сборов средства использовались для развития авиационной инфраструктуры.

В центре внимания IATA находятся вопросы, связанные со *снабжением подвижного состава топливом,* так как доля затрат на топливо составляет в среднем 15 % эксплуатационных расходов авиакомпаний.

В связи с этим Ассоциация рассматривает следующие вопросы: 1) проводит совещания с поставщиками топлива для улучшения взаимопонимания; 2)разрабатывает правила и стандарты, связанные с закупками топлива; 3) осуществляет контроль за всеми аспектами снабжения топливом и т.д.

*В* *области реализации услуг* IATA является законодательным органом по всем вопросам, связанным с разработкой тарифов на международные пассажирские перевозки; устанавливает правила регистрации пассажиров, порядок бронирования мест, обработки, оформления и выдачи багажа; устанавливает стандарты обслуживания пассажиров в полете, включая требования к организации работы бортпроводников и их подготовке, требования к обеспечению питанием в полете, к оборудованию и к организации медицинской помощи на борту.

IATA разрабатывает *процедуры аэропортового обслуживания* пассажиров и багажа; проводит конференции по координации расписания авиакомпаний и проблемам загруженности аэропортов; предоставляет возможность коллективного обсуждения авиакомпаниями соответствующих правил и процедур.

IATA предоставляет *консультационные услуги* по вопросам воздушных перевозок; занимается информационной деятельностью — публикует тарифы на международные рейсы, издает руководство TIM (Travel Informational Manual), в котором содержатся требования к документации, сопровождающей воздушные перевозки, санитарные и таможенные правила и другую необходимую документацию (всего свыше 360 специфических для отрасли воздушного транспорта изданий).

При IATA создан Институт профессиональной подготовки и повышения квалификации работников воздушного транспорта, предлагающий полный комплекс учебно-тренировочных программ и методик для обучения и повышения квалификации работников ведомств гражданской авиации, персонала авиакомпаний и аэропортов, организаций, занятых в сфере грузовых перевозок, а также работников туристского сектора.

Важной сферой деятельности IATA является работа, направленная на *обеспечение безопасности полетов и* *авиационной безопасности.* Для этого ею разрабатываются и вводятся в действие новые требования к эксплуатационной деятельности авиакомпаний и к авиационному оборудованию, нацеленные на повышение безопасности полетов; ежегодно публикуются отчеты **о** состоянии безопасности полетов турбореактивных и турбовинтовых самолетов; проводятся семинары **и** конференции по проблемам безопасности полетов и роли человеческого фактора; разрабатывается система безопасности, при которой осуществляется однократная проверка пассажиров, что облегчает прохождение пассажиром формальностей в аэропорту, и т.д.

Помимо этого IATA разрабатывает и внедряет в практику *стратегические программы развития отрасли* с учетом проблемы защиты окружающей среды; защищает юридические интересы авиакомпаний; предоставляет услуги в сфере грузовых перевозок; взаимодействует с правительственными и международными организациями; поддерживает связь со средствами массовой информации, разъясняя позицию своей отрасли по различным вопросам.

Кроме международных структур, регулирующих деятельность воздушного транспорта, существует ряд региональных межправительственных организаций, занимающихся вопросами развития гражданской авиации.

К их числу относятся:

|  |
| --- |
| Основные региональные организации ГА.  • Европейская конференция ГА (ЕСАС - ЕКГА).  • Ассоциация эксплуатантов аэропортов (АОА).  • Единая европейская авиационная администрация (JAA).  • Европейская ассоциация региональных авиакомпаний (ERA).  • Конференция генеральных директоров ГА (ГДГА).  • Ассоциация европейских авиалиний (АЕА) - Брюссель, Бельгия.  • Авиатранспортная ассоциация Америки (АТА) Вашингтон, США.  • Ассоциация африканских авиалиний (AFRAA) - Найроби, Кения.  • Организация арабских авиаперевозчиков (ААСО) - Бейрут, Ливан.  • Ассоциация Южно - Тихоокеанских авиалиний (ASPA) - Сува, Фиджи.  • Международная авиатранспортная ассоциация Латинской Америки (AITAL) - Богота, Колумбия. |

Целью всех этих объединений является решение задач, связанных с повышением безопасности полетов в своих регионах, с координацией авиационной деятельности соответствующих государств, совершенствованием системы контроля воздушной навигации в регионах. Так, например, осенью 2001 г. Европейская организация побезопасности аэронавигации сообщила о своей новой программе «Воздушное пространство свободных маршрутов», которую она планирует ввести в действие в недалеком будущем. Смысл этой программы состоит в том, что в небе над Западной Европой не будет воздушных коридоров и что самолеты авиакомпаний, попав в зону «открытого неба», смогут двигаться к аэропорту назначения не по строго определенному маршруту (как это принято сейчас), а по кратчайшему. По расчетам специалистов, это значительно повысит интенсивность использования воздушного пространства, сэкономит авиаперевозчикам около 60млн евро в год, а также облегчит работу диспетчеров УВД.

Использование международных аэропортов малыми авиакомпаниями и потребность облегчить доставку и передачу пассажиров в сферу деятельности крупных авиакомпаний вызывает настоятельную необходимость малых авиакомпаний в достижении тех же самых стандартов обеспечения АБ, выполняемых крупными авиакомпаниями.

Разработка мер, удовлетворяющих требования АБ без применения недопустимых ограничений и значительных расходов дешевых малых авиакомпаний, является одной из проблем, решаемых региональными ассоциациями авиакомпаний.