Министерство образования РФ

Московский Университет МВД России

Тульский филиал

Курсовая работа

на тему

Договорные отношения в бизнес-авиации

Выполнила: студентка 3 курса

ФДФО, отделения гражданского права,

группы № 85 (№зачетной книжки 130)

Головко Дарья Александровна

Тула 2010

Содержание

Введение

* 1. Нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность гражданской авиации в РФ
	2. Характеристика авианакладной
	3. Бизнес-авиация в РФ
	4. Особенности регулирования деятельности деловой авиации и авиации общего назначения в зарубежных странах

Заключение

Список литературы

Введение

Сегодня мы можем наблюдать за тем, как динамично формируются, укрепляются и развиваются международные деловые отношения между РФ и другими странами, основной движущей силой которых, безусловно, являются представители частных и юридических лиц как со стороны Российской Федерации, так и со стороны прочих стран. Международные деловые отношения предполагают задействие тех или иных средств транспорта для осуществления международного делового общения и сообщения. И одним из наиболее востребованных среди них является транспорт воздушный.

В 90-х годах прошлого века начала формироваться потребность в развитии отрасли гражданской коммерческой авиации. За десять лет эта отрасль успешно развилась и, с каждым днем преобретала все большие и большие масштабы, так что, мы уверенно можем сказать, что гражданская коммерческая авиации является одним из перспективнейших и приоритетных направлений развития авиации РФ.

Так же следует отметить и ту степень важности, которую занимают грузовые авиаперевозки в современном бизнесе. Будучи одним из наиболее безопасных способов доставки грузов они с каждым днем становятся все более и более востребованы. В данной работе мы бы хотели рассмотреть юридические особенности воздушной перевозки грузов и частных лиц, а именно, особенности регламентации деятельности бизнес – авиации, так как считаем данную тему весьма актуальной, в силу темпов развития воздушного транспорта за последнее десятилетие.

* 1. Нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность гражданской коммерческой авиации

На сегодняшний день главным нормативно-правовым актом, регулирующим деятельность гражданской авиации является Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97 г., а именно его, статьи с 21 по 39-ую включительно.

Согласно данному кодексу, Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.[[1]](#footnote-1) Но так же следует отметить, что законодатель выделяет особую ветвь гражданской авиации – коммерческую, в сфере которой и лежит наше исследование. В ГК РФ дается следующее ее определение: гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и (или) выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации.[[2]](#footnote-2)

Законом, регулирующим деятельность авиаперевозки, так же является ФЗ № 114 “ О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию” от 15.08.1996 в редакции от 23.07.2010., Таможенный Кодекс РФ от 27.11.2010, и прочие нормативно-правовые акты, наиболее важные из которых мы сочли необходимым в данной работе перечислить по степени их значимости.

- Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 года) и комментарии к ней.

- Конвенция для унификации некоторых правил касающихся международных воздушных перевозок (Варшавская конвенция 1929 года)

- Федеральный закон N 60-ФЗ от 19 марта 1997 г. Воздушный кодекс Российской Федерации и комментарий к нему.

- Постановление Правительства РФ от 18 июня 1998 г. N 605 о государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации

- Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 30 октября 1998 г. N 342 об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов (ОООП)

- Приказ ФСВТ РФ от 6 мая 2000 г. N 121 об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов

- Приказ Минтранса РФ от 17 мая 2001 г. N 88 о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации

- Приказ Минтранса РФ от 4 февраля 2003 г. N 11 об утверждении Федеральных авиационных правил Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации

- Приказ Минтранса РФ от 17 апреля 2003 г. N 118 об утверждении Федеральных авиационных правил. Положение о порядке допуска к эксплуатации единичных экземпляров воздушных судов авиации общего назначения

- Приказ Минтранса РФ от 23 июня 2003 г. N 150 об утверждении Федеральных авиационных правил Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты

- Приказ Минтранса РФ от 28 ноября 2005 г. N 142 об утверждении Федеральных авиационных правил Требования авиационной безопасности к аэропортам

Правила перевозки, НПП

Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР (НПП ГА-85)

Инструкция о порядке оформления перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушных судах при выполнении авиационных работ в народном хозяйстве

Приказ Минтранса РФ от 12 октября 1995 г. N ДВ-110 о введении в действие Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов

Аэронавигация

Распоряжение ФАВТ Минтранса РФ от 14 января 2005 г. N ШН-1-р Порядок взаимодействия ФАВТ и ОАО ЦПДУ ГА "Аэротранс" по согласованию, оформлению и обеспечению выполнения международных нерегулярных полетов, осуществляемых российскими и иностранными пользователями воздушного пространства РФ

Распоряжение ФАВТ Минтранса РФ от 5 марта 2005 г. N АН-47-р(фс) Порядок оформления разовых разрешений на полеты гражданских воздушных судов

Распоряжение Минтранса РФ от 20 ноября 2002 г. N Пр-27-р о мерах по повышению регулярности и безопасности полетов при перевозках российских туристов чартерными рейсами российских авиакомпаний.

Приказ Минтранса РФ от 2 октября 2000 г. N 110 об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов эксплуатантов Российской Федерации в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации

Таможенное оформление ВС

Приказ ГТК РФ от 27 декабря 2001 г. N 1255 об утверждении Правил таможенного оформления и таможенного контроля воздушных судов

Постановление Государственной Думы Федерального Собрания РФ от 18 июня 1998 г. N 2633-II ГД об оснащении российских авиакомпаний перспективными воздушными судами

Экипаж ВС

Постановление Минтруда РФ от 5 марта 2004 г. N 29 об утверждении квалификационного справочника должностей руководителей и специалистов организаций гражданской авиации

Приказ Минтранса РФ от 21 ноября 2005 г. N 139

Приказ Минтранса РФ от 22 мая 2003 г. N 137 Должностная инструкция бортпроводника службы сервиса на борту

ОСТ 54-8-233.78-2001

Перевозочные документы строгой отчетности на воздушном транспорте. Требования и порядок их регистрации

Резолюция 600а Авианакладная

Стандарты IATA по заполнению авианакладной.[[3]](#footnote-3)

Итак, подробно ознакомившись с рядом выше указанных источников, мы пришли к следующим заключениям:

- наиболее важными документами, регламентирующими деятельность гражданской и бизнес – авиации в Российской Федерации являются:

ст.44 Чикагской конвенции 1944г.[[4]](#footnote-4)

ст.7, 9, гл.2 Федеральный закон "О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию" от 15 августа 1996 года N 114-ФЗ[[5]](#footnote-5)

Варшавская конвенция 1929 года (ст.3-16 - перевозочные документы ст.17-30- ответственность перевозчика)[[6]](#footnote-6)

Постановление Правительства РФ от 18 июня 1998 г. N 605 о государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации (ст.15-25 - обеспечение функционирования и развития единой системы)[[7]](#footnote-7)

Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 30 октября 1998 г. N 342 об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов (ОООП) (ст.3, п. 1-15 - требования к техническому оснащению ВС)[[8]](#footnote-8)

Приказ ФСВТ РФ от 6 мая 2000 г. N 121 об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил , Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов ст. 2- требования, предъявляемые к заявителю, п. 2.1. - 2.8.1.[[9]](#footnote-9)

Приказ Минтранса РФ от 17 мая 2001 г. N 88 о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации ч.8., п. 8.1. - 8.13 - правила по проведению аккредитации в системе сертификации гражданской авиации РФ,

12.1 - 12.4. - ч. 12.Нормативные и организационно-методические документы системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации[[10]](#footnote-10)

Мы полагаем, что перечень выше приведенных НПА является базовым, однако, нами было обнаружено около восьми десяти различных актов, направленных на регулирование деятельности гражданской авиации, полный список которых мы не сочли необходимым указывать. Однако, стоит отметить, что за сравнительно не долгое время существования гражданской авиации в РФ, законодатель детальнейшим образом проработал и обозначил необходимые требования во всех аспектах ее деятельности, в т. ч., сертификацию, что, на наш взгляд и является основной причиной признания воздушного транспорта одним из самых безопасных.

Тем не менее, сравнивая Воздушный Кодекс РФ с американским (считающимся эталонным среди Воздушных Кодексов мира), Federal Aviation Act 1958[[11]](#footnote-11), становится очевидным тот факт, что первый нуждается в серьезнейших доработках по причине того, что еще не полностью охватывает тот круг специфик гражданско-правовых отношений, возникающих при использовании воздушных перевозок.

* 1. Характеристика авианакладной

Товарная накладная – первичный бухгалтерский документ, оформляющий операции по отпуску и приему товаро-материальных ценностей. Является ценной бумагой.[[12]](#footnote-12) Накладная является наиболее важным и существенным документом при перевозке любого груза любым из видов транспорта и имеет наибольшую юридическую силу в сравнении с прочими прилагающимися к транспортируемому грузу документами.

В соответствии с резолюцией международной ассоциации воздушных перевозок (IATA) установлены списки необходимой документации для воздушных перевозок.[[13]](#footnote-13) Образец накладной и правила ее оформления, мы приводим ниже с комментариями:

Содержание граф авианакладной, подлежащих заполнению:

Графа "Наименование и адрес отправителя"

Указывается наименование и полный адрес грузоотправителя. Дополнительно может быть указан телефон грузоотправителя, номер телекса или телефакса. При отправлении груза юридическим лицом указывается его наименование, почтовый индекс, название города и точный адрес. Если отправителем груза является физическое лицо, указываются фамилия, имя, отчество, почтовый индекс и адрес его постоянного места жительства.

Графа "Наименование и адрес отправителя"

Указывается наименование и полный адрес грузополучателя. Дополнительно может быть указан телефон грузополучателя, номер телекса или телефакса. При получении груза юридическим лицом указывается его наименование, почтовый индекс, название города и точный адрес. Если получателем груза является физическое лицо, указываются фамилия, имя, отчество, почтовый индекс и адрес его постоянного места жительства.

Графа "Наименование агента и город"

Указывается наименование агента (агентства), оформившего грузовую накладную и его местонахождение (аэропорт/город).

Графа "Куда"

Указывается трехбуквенный код пункта назначения (аэропорта/города) либо трехбуквенный код пункта трансфера при перевозке груза по сложному маршруту.

Графа "Первым перевозчиком" (Маршрут и пункт назначения)

Указывается наименование перевозчика (может указываться как код, так и полное наименование перевозчика), выполняющего перевозку груза на первом участке маршрута.

Графа "Аэропорт назначения"

Указывается полное наименование аэропорта назначения или города.

Графы "Бронирование на рейс/дату"

Графы заполняются при бронировании перевозок на конкретные рейсы. Указывается 2-х символьный код перевозчика, номер рейса и, через косую черту, дата отправки груза. Дата состоит из числа и месяца. Число указывается двумя цифрами, месяц - трехбуквенным кодом.

Графа "Информация по оплате"

Указывается форма оплаты за перевозку груза: - при оплате наличными вписывается слово "НАЛ";

- при оплате по безналичному расчету указывается код и номер платежного документа, число, месяц и год его выписки, наименование организации (предприятия);

- коды платежных документов (ПП - платежное поручение; АК - аккредитив; ЧК - чек; ВЗ - служебное требование, №; МСО - №, клиент.

- при оплате по кредитной (пластиковой) карте указывается код "КК", код платежной системы и номер кредитной карты, например: КК VI 1234 1234 1234 1234;

- при комбинированной форме оплаты указывается код каждой формы оплаты и, в скобках, сумма, оплаченная по данной форме. Суммы указываются в валюте оплаты. Сумма оплаты по всем формам должна быть равной по значению сумме, указанной в графе 38.

При оформлении возврата груза из аэропорта назначения в данной графе новой грузовой накладной указывается номер первоначально выданной грузовой накладной, номер документа о распоряжении грузоотправителя на возврат груза, а также номер и дата документа по оплате возвращаемого груза.

В случае, когда валюта, в которой назначен тариф не совпадает с валютой оплаты за перевозку, указывается курс перевода валют и могут быть приведены расчеты по оплате.

Графа "Валюта"

Указывается трехбуквенный код валюты, в которой оплачена перевозка.

Графа "Ценность, объявленная для перевозки"

Указывается объявленная грузоотправителем ценность груза для перевозки. Если ценность не заявлена, графа не заполняется.

Графа "Объявленная ценность для таможни"

Графа заполняется при перевозке грузов на международных авиалиниях. Указывается объявленная грузоотправителем ценность груза для таможни. Если ценность не заявлена, графа не заполняется.

Графа "Сумма страхования"

Указывается сумма страхования груза. Если страхование не производится, графа не заполняется.

Графа "Информация по обработке груза"

Вносятся специальные указания по обработке груза, которые могут потребоваться при его погрузке, выгрузке, перевозке и хранении. При перевозке опасных грузов в графу вносится запись: "Декларация грузоотправителя на опасный груз прилагается" или "Декларация грузоотправителя на опасный груз не требуется". При перевозке специальных грузов указываются наименования сопроводительных документов, приложенных к грузовой накладной, таких как "Сертификат на перевозку живых животных" и др. При перевозке груза с сопровождающим в графе указываются ФИО и номер авиабилета лица, сопровождающего груз. Вписывается имя, портовый адрес и один или более способов контакта (номер телефона, телекса или телефакса) с лицом, которое должно быть уведомлено о прибытии партии грузов наряду с грузополучателем.

Графа "Количество мест"

Указывается количество мест груза, принятого к перевозке по данной накладной. Для грузов, к которым применяется одинаковый тариф, указывается общее количество мест. Для грузов, к которым применяются разные тарифы, количество мест указывается по каждому применяемому тарифу. При наличии нескольких строк - в нижней части графы (под чертой) указывается общее количество мест, в противном случае нижняя часть графы не заполняется.

Графа "Вес брутто"

Указывается фактический вес брутто груза, принятого к перевозке. Для грузов, к которым применяется одинаковый тариф, указывается общий фактический вес брутто. Для грузов, к которым применяются разные тарифы, фактический вес брутто указывается по каждому применяемому тарифу. При наличии нескольких строк - в нижней части данной графы (под чертой) указывается общий вес брутто, в противном случае нижняя часть графы не заполняется.

Графа "Вес, подлежащий оплате"

Указывается вес груза, подлежащий оплате, по каждому применяемому тарифу. При перевозке груза по сложному маршруту вес груза указывается по каждому участку маршрута по каждому применяемому тарифу. В данной графе указывается фактический вес брутто груза. Для легковесных грузов указывается вес, рассчитанный исходя из объемных параметров груза. Для грузов, у которых фактический вес меньше минимального, установленного перевозчиком, указывается минимальный вес.

Графа "Всего"

Указывается сумма оплаты за вес груза, равная произведению веса груза, подлежащего оплате и величины применяемого тарифа. Сумма оплаты за вес груза указывается по каждому применяемому тарифу и в той же строке, где указан класс и величина применяемого тарифа, а также вес груза, подлежащего оплате. При перевозке груза по сложному маршруту сумма оплаты за вес указывается по каждому участку маршрута. При наличии нескольких строк - в нижней части данной графы (под чертой) указывается общая сумма сбора за вес груза, в противном случае нижняя часть графы не заполняется.[[14]](#footnote-14)

Далее, после заполнения выше указанных граф накладной, согласно правилам “IATA”, три ее экземпляра направляются следующим сторонам:

* Оригинал 1 (зеленого цвета), сохраняется у перевозчика, выдающего авиагрузовую накладную для учета и как документальное подтверждение заключения договора на авиаперевозку между перевозчиком и грузоотправителем.
* Оригинал 2 (розового цвета), сопровождает партию груза до конечного места назначения и выдается грузополучателю после доставки.
* Оригинал 3 (голубого цвета), выдается грузоотправителю и, помимо подтверждения договора об авиаперевозке, является доказательством приема груза к перевозке.

Помимо этого, так же направляются пять ее копий:

* Копия 1 (желтого цвета) – следует с грузом, подписывается грузополучателем и остается у перевозчика в качестве расписки в получении груза и подтверждения договора на перевозку.
* Копии 2,3,4 (белого цвета) – используются для служебных целей, в том числе – для таможенной очистки товара и страхования груза.
* Копия 5 (белого цвета) – остается у экспедитора или страхового агента, оформлявшего накладную.

Итак, подробно ознакомившись с примерным содержанием граф авианакладной, правилами оформления, а так же, списком адресатов, которыми вручаются экземпляры и ее копии, мы делаем вывод, что договор авиаперевозки груза является многосторонним. Однако, под этим мы имеем в виду, что его заключение сопровождают ряд, если можно так выразиться, субдоговоров с третьими лицами, приводящих в исполнение основной договор, заключаемый между отправителем и получателем. Стоит отметить, что, предпринимая попытку дать характеристику данному договору, мы не ссылаемся на каких–либо авторов, излагая лишь собственные выводы по этому поводу.

* 1. Проблемы бизнес–авиации в России

Бизнес-авиация в России начала свое развитие в 90-х годах прошлого века в силу появления круга лиц, возымевших в ней острую потребность. Достаточно долгое время в нашей стране не было четких правил регулирования договорных отношений сторон не только в данной области гражданской авиации, но и всей отрасли в целом, однако, на сегодняшний день, мы имеем достаточно обширную нормативно – правовую базу, включающую в себя, как уже было сказано выше, Воздушный Кодекс, Постановление Правительства №605 от 18.07.1998., и прочие нормативно – правовые акты.

Тем не менее, современная бизнес–авиация, несмотря на быстрые темпы своего развития, “тормозится” не достаточно совершенным законодательством в данной сфере. Мы все еще не имеем четкого алгоритма установления прав собственности и регистрации воздушных судов частными лицами, а так же систем сертификации самолетов типа business-jet. К сожалению, для данных типов самолетов, законодатель все еще требует применения сертификационных норм, созданных для аккредитации лайнеров, совершающих общественные перевозки (от 50 и выше пассажиров). Точно так же обстоит вопрос с должностными инструкциями и инструкциями по технике безопасности для персонала частных самолетов. Ярчайшим примером может служить использование борт - проводником частного самолета Приказа Минтранса РФ от 22 мая 2003 г. N 137 Должностной инструкции бортпроводника службы сервиса на борту ОСТ 54-8-233.78-2001.

Изучив положения данной инструкции, становится ясна абсурдность ее использования в бизнес-авиации из-за общей численности пассажиров, не превышающей, как правило, двадцати человек. Однако, мы полагаем, что ее использование может быть целиком и полностью оправдано при аренде физическим или юридическим лицом крупного авиалайнера, например, вместимостью в 50 пассажиров.

На сегодняшний день, развитие гражданской авиации является приоритетным среди находящихся в ведомстве Минтранса направлений, однако, проанализировав список нормативно-правовых актов, регулирующих ее деятельность, мы не нашли ни одного, чье содержание было бы полностью посвещено какому-либо аспекту из области бизнес-авиации.

Тем не менее, мы полагаем, что создание ВК РФ уже дает нам возможность обозначить правовой режим договорных отношений в области воздушных грузоперевозок и перевозок пассажиров чартерными рейсами. Это означает, что количество авиакомпаний в РФ будет неуклонно расти, что дает надежду сформирования на этом сегменте рынка здоровой конкуренции – основного условия формирования бизнеса в истинно правовом государстве.

Однако, мы полагаем, что возможное отсутствие действий по созданию грамотного законодательства в данной области может привести к необратимым последствиям отставания РФ в данной сфере авиации.

Прежде всего, на наш взгляд, должны проводиться правовые усовершенствования в области мобильности вылетов, сертификации персонала и летного состава, таможенный режим (режим процедуры досмотра, в частности), а так же, как было уже предложено нами выше, усовершенствовать, конкретизировать и ускорить режим процесса оформления права собственности и регистрации воздушных судов деловой авиации.

В следующей части нашей работы, мы бы хотели привести изученные нами удачные примеры разработки воздушного законодательства в США и странах Евросоюза.

бизнес авиация гражданская

* 1. Особенности регулирования деятельности деловой авиации и авиации общего назначения в зарубежных странах

Как уже было сказано выше, Воздушный Кодекс США является эталонным по органичности своего содержания среди прочих воздушных кодексов стран мира. Его отличают:

* Объемность (в данном документе исчерпывающим образом даются определения терминов, перечисление типов ситуаций, при которых гражданско-правовые отношения имеют основания к возникновению, нарушению, изменению, прекращению, а так же большое количество четких норм-санкций для тех или иных случаев). В отличии от ВК РФ, он имеет статьи, посвещенные целиком и полностью регламентированию деятельности компаний, занимающихся бизнес – авиацией. Стоит отметить, что положения о бизнес–авиации закреплены в выше названном документе с 1958 года.
* Обновляемость. Данный документ оперативно обновляется в связи с видоизменениями тех или иных черт общественных отношений, обогащения как мировой, так и американской судебной практик, создания прецедентов, и т.п.

США существует специальный орган, занимающийся деятельностью бизнес – авиации – Федеральное управление гражданской авиацией США. В его компетенцию входит государственное управление деловой авиацией и издание правовых актов, касающихся регулирования подготовки для нее пилотов, технического персонала, их квалификации и сертификации. Федеральное управление гражданской авиации США также разрабатывает и осуществляет государственную политику в области деловой авиации. В его рамках существует также Национальный комитет по безопасности США, который отслеживает и контролирует всю ситуацию с безопасностью перевозок, осуществляемых коммерческими и иными перевозчиками. При возникновении того или иного авиапроисшествия, расследованием так же занимается данное управление.

Так же закон США предусматривает четкое регулирование процедуры приобретения воздушного судна в собственность. Американский закон на этот счет определяет процедуру совершения сделки с воздушными судами, последующую его регистрацию, самостоятельного обслуживания и ремонта воздушных судов. Кроме того, закон регламентирует саму процедуру приобретения воздушного судна, которая включает инспектирование воздушного судна, выставленного на продажу, содержит проформу договора о купле – продаже воздушного судна, определяет форму и содержание документа, устанавливающего право собственности на воздушное судно. В процедуру приобретения входит также выдача закладной, соглашение о гарантиях, выдача свидетельства о регистрации воздушного судна. Особые правила действуют и предусмотрены законом в отношении совместного владения воздушным судном аэроклубами, самостоятельного технического обслуживания и ремонта.[[15]](#footnote-15)

Так же следует отметить, что законодательство США особое внимание уделяет авиастрахованию, а именно вопросы:

* ограничений, связанных с областью применения воздушного судна, суммы страхования воздушных судов административного класса, а также воздушных судов, применяемых в спортивных целях и для отдыха;
* суммы страхования воздушных судов, связанных с осуществлением технической помощи, которая оказывается специализированными компаниями;
* суммы страхования воздушных судов, осуществляющих коммерческие перевозки;
* страховых гарантий пилотов воздушных судов;
* общей суммы риска, покрытой договором страхования воздушного судна;
* общая сумма риска, покрытая договором страхования ответственности;
* суммы страхования, выплачиваемой пилоту воздушного судна, арендующему самолет.

В основе воздушного законодательства Евросоюза лежит Римский договор 1958 года, основной мотивацией заключения которого стала общая либерализация воздушного пространства стран – участников во избежание усиления конкуренции по авиаперевозкам со стороны США. “Единое воздушное пространство” создавалось порядка 20 лет, по истечении которых появилось “Сообщество авиаперевозчиков”, основанное на началах конкуренции авиаперевозок. Хотя вся правовая конструкция «открытого неба» ориентирована преимущественно на регулярный воздушный транспорт, в ней нашлось место для беспрепятственной и эффективной деятельности деловой авиации и авиации общего назначения.

Создание “открытого неба” предоставило возможности решить важнейшие задачи:

- обеспечение регулярных авиатранспортных связей с регионами, перевозки в которые являются заведомо убыточными в силу географического или экономического положения данных регионов;

- предотвращение неоправданной конкуренции на некоторых воздушных линиях и временная поддержка мелких, вновь образовавшихся авиакомпаний;

- защита окружающей среды от вредного воздействия гражданской авиации;

- устранение проблемы перегруженности аэропортов и других объектов авиационной наземной инфраструктуры;

- поддержание на необходимом уровне безопасности полетов.

Сегодня Евросоюз активно сотрудничает с Россией в плане расширения свободного воздушного пространства и либерализации, однако, существует ряд проблем, основной из которых, является недостаточное усовершенствование российского воздушного законодательства.

Заключение

Изучив основные российские и аутентичные нормативно-правовые акты, регулирующие отношения в области авиаперевозок, мы пришли к следующим выводам:

* Современное российское законодательство в области авиаперевозок уступает современным аналогам США и стран Евросоюза, в т.ч. различные технические сертификации.
* В российском законодательстве не достаточно четко прописан алгоритм оформления права собственности на воздушные судна
* Область бизнес – авиации в России не имеет собственного ведомственного органа, являясь компетенцией Минтранса, что нам кажется не совсем корректным в силу обширного ряда компетенций данного органа
* Мы считаем необходимым на первом этапе оптимизировать ВК РФ для более эффективного и масштабного сотрудничества с компаниями – авиаперевозчиками стран Евросоюза, а на втором – расширить и дополнить выше указанный документ согласно стандартам ВК США, так как последний имеет большую правовую объемность в силу большего времени существования, а значит, большую рациональность. (Однако, мы полагаем, что в основе тех или иных трансформаций должна лежать логичность, а не только стремление перенять опыт иностранных законодателей).

Целью данных трансформаций является обогащение отрасли с экономической точки зрения – при облегчении процессов регистрации как ВС, так и юр. лиц, занимающихся данным видом авиаперевозок, оперативности вылетов, возрастет число рабочих мест как среди летного состава, так, возможно, и в области отечественного самолетостроения.

Список литературы:

1. А.П. Сергеев, Ю.К. Толстой - Гражданское право, ч.2., М., изд. Проспект, 1198 г. 778 с.
2. В.А. Телегина – Договорные отношения на транспорте. Хабаровск., Дальневосточный Государственный Университет путей сообщения, - 78 с.

Электронные источники:

Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97. (ст.21., п.1) – www.consultant.ru

Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97. (ст. 21., п.2) – www.consultant.ru

Стандарты IATA по заполнению авианакладной - http://www.aerogruz.ru/index.php?c=pb&id=1

Чикагская конвенция 1944 г., ст. 44-http://www.svavia.ru/info/docs/doc7print.html -

ст.7, 9, гл.2 Федеральный закон "О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию" от 15 августа 1996 года N 114-ФЗ - http://www.consultant.ru/popular/outcome/85\_2.html#p69

Варшавская конвенция 1929 года (ст.3-16 - перевозочные документы ст.17-30- ответственность перевозчика) - http://ozpp.ru/library/norubs/9581/index.html

Постановление Правительства РФ от 18 июня 1998 г. N 605 о государственном регулировании и организации использования воздушного пространства Российской Федерации (ст.15-25 - обеспечение функционирования и развития единой системы) - http://base.garant.ru/12112033/

Приказ Федеральной авиационной службы РФ от 30 октября 1998 г. N 342 об утверждении и введении в действие федеральных авиационных правил по сертификации организаций, осуществляющих деятельность по организационному обеспечению полетов воздушных судов (ОООП) (ст.3, п. 1-15 - требования к техническому оснащению ВС) - http://base.garant.ru/180211/

Приказ ФСВТ РФ от 6 мая 2000 г. N 121 об утверждении и введении в действие Федеральных авиационных правил , Сертификационные требования к юридическим лицам, осуществляющим аэропортовую деятельность по аэродромному обеспечению полетов воздушных судов ст. 2- требования, предъявляемые к заявителю, п. 2.1. - 2.8.1. - http://infopravo.by.ru/fed2000/ch05/akt18868.shtm

Приказ Минтранса РФ от 17 мая 2001 г. N 88 о Системе сертификации в гражданской авиации Российской Федерации ч.8., п. 8.1. - 8.13 - правила по проведению аккредитации в системе сертификации гражданской авиации РФ,

12.1 - 12.4. - ч. 12.Нормативные и организационно-методические документы системы сертификации в гражданской авиации Российской Федерации - http://www.6pl.ru/avia/pMTr\_88FAP.htm

13. Federal Aviation Act 1958, принципы IATA - http://www.iata.org/acts/1958

14. Определение юр. термина “товарная накладная”, юр. словарь - http://law- enc.net/word/Накладная+товарная

http://www.iata.org/workgroups/Pages/cbpp.aspx

15. Образец заполнения авианакладной - http://www.davs.aero/pages/top/informaciya/oformlenie\_avianakladnoyi/

16. Статья о современном развитии международной авиации и ее правовые особенности - http://bizavnews.ru/233/2380

1. Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97. (ст.21., п.1) – www.consultant.ru [↑](#footnote-ref-1)
2. Воздушный Кодекс РФ от 19.03.97. (ст. 21., п.2) – www.consultant.ru [↑](#footnote-ref-2)
3. http://www.aerogruz.ru/index.php?c=pb&id=1 [↑](#footnote-ref-3)
4. http://www.svavia.ru/info/docs/doc7print.html [↑](#footnote-ref-4)
5. http://www.consultant.ru/popular/outcome/85\_2.html#p69 [↑](#footnote-ref-5)
6. http://ozpp.ru/library/norubs/9581/index.html [↑](#footnote-ref-6)
7. http://base.garant.ru/12112033/ [↑](#footnote-ref-7)
8. http://base.garant.ru/180211/ [↑](#footnote-ref-8)
9. http://infopravo.by.ru/fed2000/ch05/akt18868.shtm [↑](#footnote-ref-9)
10. http://www.6pl.ru/avia/pMTr\_88FAP.htm [↑](#footnote-ref-10)
11. http://www.iata.org/acts/1958 [↑](#footnote-ref-11)
12. http://law-enc.net/word/Накладная+товарная [↑](#footnote-ref-12)
13. http://www.iata.org/workgroups/Pages/cbpp.aspx [↑](#footnote-ref-13)
14. http://www.davs.aero/pages/top/informaciya/oformlenie\_avianakladnoyi/ [↑](#footnote-ref-14)
15. http://bizavnews.ru/233/2380 [↑](#footnote-ref-15)