**Содержание**

**1 Источники правового регулирования международных железнодорожных перевозок** **…………………………………………..............3**

**2 Международная транспортная документация при международных железнодорожных перевозках грузов …………………………………….......5**

**3 Организация международных железнодорожных перевозок....................6**

**4 Прием груза к перевозке……………………………………………………...8**

**5 Международная транспортная документация при международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа……………………….9**

**6 Международные воздушные перевозки………………………...11**

**Понятие, виды и источники правового регулирования международной воздушной перевозки………………………………………………………….11**

**7 Лицензирование международных воздушных перевозок………………12**

**8 Понятие и виды международных чартерных авиаперевозок………….16**

**9 Документация при международных воздушных перевозках………......18**

**10Документы международной воздушной перевозки пассажиров……...18**

**11 Документы международной воздушной перевозки грузов………........20**

**12 Организация международной воздушной перевозки** **грузов……….....22**

**13 Страхование при международных воздушных перевозках…………...25**

**Список литературы……………………………………………………….…...29**

|  |
| --- |
| Международные железнодорожные перевозки **1 Источники правового регулирования международных железнодорожных перевозок**  Бернские конвенции о железнодорожных -перевозках 1980 г., получившие в настоящее время наименование «Соглашение КОТIF, относятся к числу наиболее важных международных соглашений в области железнодорожного транспорта. Их участниками являются все страны ЕС, а также ряд стран Азии и Северной Африки. Соглашение КОТIF имеет два приложения: Первое Приложение А определяет условия перевозок пассажиров и называется «Единые правила МРК»; Второе Приложение Б — определяет условия перевозки грузов — «Единые правила МGK».  Основным нормативным актом, регулирующим международные железнодорожные перевозки грузов и пассажиров в Восточной Европе и Азии, является «Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении» (СМГС) и «Соглашение о международном железнодорожном пассажирском» сообщении (СМПС) 1951 г. Республика Беларусь присоединилась *к* ним в 1993 г.  СМГС состоит из восьми разделов: «Общие положения», «Заключение договора перевозки», «Выполнение договора перевозки», «Изменение договора перевозки», «Ответственность железных дорог», «Претензии ииски. Претензионная давность», «Расчеты между железными дорогами» и «Общие постановления», а также четырнадцати приложений.  Все другие международные соглашения в этой области можно разделить на 4 группы:  *1. Пограничные соглашения,* которыми определяется порядок работы пограничных железнодорожных станций двух граничащих между собой государств.  *2. Служебные межведомственные инструкции,* которыми определяются условия и порядок выполнения персоналом железнодорожных операций, связанных с транспортировкой грузов международных сообщений.  *З. Соглашения о взаимном пользовании железнодорожным подвижным составом.*  *4. Соглашения о взаимных расчетах* между железными дорогами за выполненные перевозки и оказанные услуги.  Для решения вопросов взаимодействия в рамках СНГ образовано Координационное транспортное совещание на постоянной основе в составе министров транспорта, которому поручалось разрабатывать концепции развития транспорта, единые принципы построения тарифов, проекты законов, подзаконных актов и т.д. Соглашением о координационных органах железнодорожного транспорта СНГ учрежден Совет по железнодорожному транспорту, состоящий из глав администрации и органов управления железнодорожным транспортом государств СНГ. Совет по железнодорожному транспорту является органом, координирующим работу железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне. Им создана Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД).  ОСЖД разработаны и действуют следующие нормативные акты:  • Соглашение «О совместном использовании грузовых вагонов и контейнеров собственности государств-участии - ков ОСЖЦ;  • Тарифное соглашение железнодорожных перевозчиков государств-участников;  • Схема единого транспортного пространства государств- участников СНГ (железнодорожный транспорт) и некоторые другие.    **2** **Международная транспортная документация при международных железнодорожных перевозках грузов**  В соответствии с положениями СМГС перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении оформляются документом единого образца.  На перевозку грузов заполняется *накладная, состоящая обязательно из 5 листов:*  (1) оригинал накладной;  (2) дорожная ведомость;  (3) дубликат накладной;  (4) лист выдачи груза;  (5) уведомление о прибытии груза, а также необходимое количество дополнительных экземпляров дорожной ведомости: два экземпляра для дороги отправления и один экземпляр для каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.  Одновременно с предъявлением груза к перевозке от- правитель для каждой отправки должен представить станции отправления правильно заполненную и подписанную накладную. Накладная должна быть заполнена в строгом соответствии с пояснениями по заполнению накладной СМГС, изложенными в Приложении 12.5.  Оригинал накладной, дорожная ведомость, лист выдачи груза и лист уведомления о прибытии груза сопровождают груз до станции назначения. дубликат накладной возвращается отправителю после заключения договора перевозки. Этот лист не имеет силы оригинала накладной.  Не полностью заполненная или не подписанная отправителем накладная возвращается отправителю для требуемого заполнения. Неправильно, неточно или нечетко заполненная накладная с расхождениями в сведениях, внесенных в нее, с исправлениями, в виде зачеркивания, заклеивания текста и т.п., с подчистками и помарками, должна быть возвращена станцией отправителю с требованием заполнить новую накладную.  Из дополнительных экземпляров дорожной ведомости первый экземпляр (корешок) остается на станции отправления, один экземпляр остается на выходной пограничной станции дороги отправления и по одному экземпляру остается на выходной пограничной станции каждой участвующей в перевозке транзитной железной дороги.  Если отправитель заполняет дополнительные экземпляры дорожной ведомости, то станция отправления должна проверить, приложил ли отправитель к накладной необходимое количество этих экземпляров и соответствуют ли все данные в этих экземплярах данным, содержащимся на всех листах накладной. При недостаточном количестве дополнительных экземпляров дорожной ведомости станция отправления должна потребовать у отправителя представить недостающие экземпляры.  Перевод сведений в накладной на язык соответствующей страны производится в случае необходимости входными пограничными станциями транзитных дорог или дороги назначения.  Железная дорога не может изменять или дополнять текст сведений, которые вносит отправитель в предназначенные для него графы накладной, за исключением проставления в графе «Наименование груза» номера группы и пункта или номера позиции номенклатуры грузов в соответствии с применяемым для данной международной перевозки транзитным тарифом, а также внесения в накладную изменений при выполнении заявлений или указаний отправителя или получателя относительно изменения договора перевозки или в случае возникновения препятствий к перевозке или вьщаче груза. Первоначальные данные должны быть зачеркнуты так, чтобы их можно было прочитать.  Если отправитель в накладной в графе «Наименование груза» не указал в отношении груза соответствующий номер группы и пункта или номер позиции номенклатуры грузов применяемого тарифа или указал их неправильно, то станция отправления должна сама внести эти данные в накладную или исправить их в ней, заверив эти исправления подписью своего работника и станционным штемпелем.  Если отправитель должен прикрепить к накладной дополнительные листы, то станция отправления должна проверить, прикрепил ли отправитель по одному экземпляру дополнительных листов к каждому из пяти листов, составляющих накладную, и к каждому дополнительному экземпляру дорожной ведомости, а также внес ли он в накладную требуемую отметку.  Если отправитель не прикрепил к накладной дополнительные листы, так как все данные он смог полностью внести в соответствующие графы накладной, а при заполнении дополнительных экземпляров дорожной ведомости необходимы дополнительные листы, то они составляются станцией отправления, о чем ею делается отметка в накладной, если в соответствии с внутренними правилами, действующими на железной дороге отправления, она должна заполнять дополнительные экземпляры дорожной ведомости,  **3 Организация международных железнодорожных перевозок**  Каждая участвующая в СМГС железная дорога обязана перевозить все грузы на условиях этого Соглашения. Перевозки грузов производятся между всеми станциями, которые открыты для грузовых операций во внутренних сообщениях стран, железные дороги которых участвуют в Соглашении: без перегрузки на пограничных станциях железных дорог, имеющих одинаковую ширину колеи, и с перегрузкой грузов или с перестановкой вагонов на колесные пары другой ширины колеи на пограничных станциях.  До приема грузов к перевозке станция отправления должна проверить, подпадает ли перевозка этих грузов под действие положений СМГС.  По указанию соответствующих правительственных органов железная дорога: временно прекращает движение полностью или частично; временно прекращает прием некоторых грузов или допускает прием их только на определенных условиях; временно принимает к перевозке преимущественно определенные грузы.  Если железная дорога хочет временно прекратить прием грузов, или допустить их прием только при соблюдении определенных условий, или объявить, что грузы, уже принятые к перевозке, должны быть задержаны, то объявление об этом запрещении или его отмене заинтересованным железным дорогам должно быть сделано по телеграфу. Кроме этого, железная дорога имеет право принять указанные меры, если они будут необходимы, в связи с  обстоятельствами, которые железная дорога не может предотвратить и устранение которых от нее не зависит. Например, стихийные явления, другие форс-мажорные обстоятельства.  К перевозке в прямом международном железнодорожном грузовом сообщении не допускаются:  1. предметы, перевозка которых запрещена хотя бы одной из стран, железные дороги которой должны участвовать в перевозке;  2. предметы, составляющие монополию почтового ведомства одной из стран, железные дороги которой должны участвовать в перевозке;  3. припасы, кроме охотничьих и спортивных;  4. взрывчатые вещества, *сжатые,* сжиженные или растворенные под давлением газы, самовозгорающиеся вещества, а также радиоактивные вещества;  5. мелкие отправки массой менее 10 кг в одном месте. Это ограничение не относится к грузам, у которых объем одного места превышает 0,1 м3  6. грузы массой более 1,5 т в крытых вагонах с неоткрывающейся крышей в перегрузочном сообщении;  7. мелкие отправки в перегрузочном сообщении на открытом подвижном составе массой менее 100 кг в одном месте; это положение не относится, однако, к грузам, для которых предусматривается максимальная масса одного места менее 100 кг.  Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что приняты предметы, не допускаемые к перевозке, хотя бы и под правильным наименованием, то они задерживаются и с ними поступают по внутренним законам и правилам страны, в которой груз был задержан.  Следующие предметы допускаются к перевозке с соблюдением особых условий:  • железнодорожный подвижной состав (включая железнодорожныё краны) допускается к перевозке на своих осях, если железная дорога отправления установит годность к его передвижению, что она должна засвидетельствовать своей записью в накладной в графе «Наименование груза», одновременно указан допустимую максимальную скорость движения и, в случае необходимости, другие условия перевозки;  • живность перевозится только при проводниках, за исключением мелких животных и птиц, перевозимых мелкими отправками в прочно запертых клетках, ящиках, корзинах и т.п. в бесперегрузочном сообщении;  • скоропортящиеся грузы допускаются кперевозке на основании положений Приложения 4;  • крупногабаритные (нестандартные) грузы допускаются к перевозке только после предварительного согласования между железными дорогами, участвующими в перевозке;  • при предъявлении к перевозке автомобилей, тракторов и других самоходных машин отправитель обязан опломбировать кабину и капот, а в случае свободного доступа — и аккумулятор, запасное колесо и ящики с запасными и легко снимающимися частями, а также с инструментами.  После согласования перевозки этих грузов железная дорога отправления сообщает отправителю согласованные условия перевозки, включая наименования пограничных станций следования груза и при необходимости окружной путь по участвующим в перевозке транзитным дорогам.  **4 Прием груза к перевозке**  Грузы, принятые к перевозке от одного отправителя по одной накладной на одной станции отправления одному получателю на одну станцию назначения, считаются *отправкой.*  Имеются следующие виды отправок: *повагонная отправка, мелкая отправка* и *отправка крупнотоннажного контейнера.*  *Повагонной отправкой* считается предъявляемый по одной накладной груз, для перевозки которого по его объему или роду груза требуется отдельный вагон. Груз, предъявляемый по одной накладной для перевозки в крупнотоннажном контейнере, не считается повагонной отправкой, а является отправкой крупнотоннажного контейнера.  *Мелкой отправкой* считается предъявляемый по одной накладной груз, общая масса брутто которого не должна превышать 5000 кг и под перевозку которого по его объему или роду груза не требуется отдельного вагона.  Груз общей массой брутто до 5000 кг, предъявляемый по одной накладной для перевозки в крупнотоннажном контейнере, не считается мелкой отправкой, а является отправкой крупнотоннажного контейнера. По согласованию между железными дорогами, участвующими в перевозке, груз общей массой брутто более 5000 кг допускается к перевозке на условиях мелкой отправки, если под его перевозку по объему не требуется отдельного вагона.  *Отправкой крупнотоннажного контейнера* считается предъявляемый по одной накладной груз для перевозки в крупнотоннажном контейнере или крупнотоннажный контейнер в порожнем состоянии.  Отправитель в накладной в графе «Род отправки» обязан указать: к повагонной, мелкой отправке или к отправке крупно-тоннажного контейнера предъявляется груз.  Не допускаются предъявление и прием к перевозке в одном вагоне:  • нескольких повагонных отправок вместе;  • повагонной отправки вместе с мелкой или мелкими отправками;  • повагонной отправки вместе с отправкой крупнотоннажного контейнера;  • отправки крупнотоннажного контейнера вместе с мелкой или мелкими отправками.  По одной накладной принимаются к перевозке в качестве повагонной отправки:  • грузы, масса или объем которых не превышают максимальной грузоподъемности или вместимости вагона;  • грузы, для перевозки которых требуется соединить два или более вагонов.  Договор перевозки считается заключенным с момента приема станцией отправления груза и накладной к перевозке. Прием к перевозке удостоверяется наложением на накладную календарного штемпеля станции отправления. Кроме того, станция отправления должна проставить календарный штемпель на дополнительных листах.  Календарный штемпель должен быть наложен *немедленно* после сдачи отправителем всех грузов, перечисленных в накладной, в после оплаты им принятых на себя платежей.  **5 Международная транспортная документация при международных железнодорожных перевозках пассажиров и багажа**  Договор перевозки пассажира является двусторонним. Сторонами по этому договору являются пассажир и железная дорога. Содержание договора составляет совокупность прав и обязанностей сторон. Перевозчик при заключении договора приобретает право на получение от пассажира вознаграждения и берет на себя обязательство его перевезти, пассажир имеет право на перевозку и обязан ее оплатить.  Пассажирский билет является основным, документом, удостоверяющим договор перевозки. В соответствии с законодательством Беларуси на международную перевозку выдается именной билет. Билет может быть выдан на группу лиц.  Форма билета определяется внутренним законодательством страны, железная дорога которой выдала билет.  Чаще всего групповой билет выдается при кольцевых туристических перевозках. Когда пассажир одним и тем же маршрутом направляется в страну (страны) пребывания и возвращается этим же маршрутом в страну отправления.  На отдельных железных дорогах групповой билет может выдаваться семье или другой группе лиц, следующей в одно место назначения.  Заключив с железной дорогой договор перевозки, пассажир с момента приобретения билета получает право на перевозку своего багажа. Это право может быть реализовано пассажиром и тогда, когда он заключит дополнительный договор с железной дорогой на перевозку багажа или грузобагажа. Подтверждением заключения договора на перевозку багажа является багажная квитанция, которая выдается пассажиру на руки после приема от него багажа и оплаты тарифа.  Перевозочные документы для доставки багажа составляются на бланках строгой отчетности и состоят из трех частей:  • багажной квитанции, которая выдается пассажиру (отправителю);  • багажной дорожной ведомости, следующей с багажом до станции назначения;  • корешка багажной квитанции, который хранится в делах станции.  На багажной квитанции указываются номер билета и ПОЧТОВЫЙ адрес, по которому пожеланию пассажира может быть направлено извещение О Прибытии багажа.  В договоре на перевозку багажа не указывается ни фамилия, ни наименование отправителя и получателя груза. Договор заключается между железной дорогой и пассажиром, который одновременно является и отправителем, и получателем багажа. Багаж выдается на станции назначения предъявителю багажной квитанции.  В договоре на перевозку грузобагажа указывается фамилия или наименование отправителя и получателя груза. договор заключается между железной дорогой и отправителем багажа. Багаж выдается на станции назначения отправителю, которому направляется уведомление о прибытии грузобагажа.  **6 Международные воздушные перевозки**  **Понятие, виды и источники правового регулирования международной воздушной перевозки**  Международные воздушные перевозки являются одним из самых скоростных видов перевозки. Они характеризуются большой сложностью в их организации, поэтому в области воздушного транспорта действует большое число международных организаций. Среди них:  • Международный союз авиационных страховщиков (МСАС)— создан в 1934 г.;  • Международная организация гражданской авиации (ИКАО) — учреждена в 1944 г.;  • Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) — основана в 1945 г.;  • Ассоциация европейских авиакомпаний (АЕА) — создана в 1954 г.;  • Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА) — основана в 1954 г.;  • Европейская организация по безопасности воздушной навигации (Евроконтроль) — создана в 1960 г.;  • Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) — основана в 1961 г.;  • Международная ассоциация гражданских аэропортов (ИКАА) — учреждена в 1962 г.;  • Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА) — основан в 1964 г.;  • Ассоциация западноевропейских аэропортов (АЗЕА) — учреждена в 1966 г.;  • Координационный совет ассоциаций аэропортов (ААКК) — основан в 1970 г.;  • Международная ассоциация воздушных перевозчиков (ИАКА) — учреждена в 1971 г.;  • Ассоциация авиакомпаний Европейского сообщества (АСЕ) — создана в 1980 г.  *Международной воздушной перевозкой называется перевозка,* осуществляемая самолетами и другими летательными аппаратами, при которой место отправления и место назначения вне зависимости от того, имеются или нет перерыв в перевозке или перегрузка, расположены либо на территории двух государств, либо на территории одного и того же государства, если остановка предусмотрена на территории другого государства.  Международные воздушные перевозки могут быть регулярные и чартерные, пассажирские или грузовые, по внутренним и международным авиалиниям.  Общие правила осуществления международных воздушнх сообщений определены Чикагской конвенцией «О международной гражданской авиации» 1944 г., к которой Республика Беларусь присоединилась в 1983 г. Этой конвенцией регламентированы следующие вопросы:  • порядок выполнения полетов и процедура регистрации воздушных судов;  • задачи и основные принципы деятельности ИКАО;  • функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб;  • порядок урегулирования споров.  Основной транспортной конвенцией, регулирующей условия воздушных перевозок пассажиров и грузов, является Варшавская конвенция «для унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок» 1929 г., получившая наименование «Варшавская конвенция».  В Гааге в 1955 г. был подписан Протокол об изменении и дополнении некоторых положений Варшавской конвенции. Варшавская конвенция была существенным образом модернизирована Гватемальским протоколом от 8 марта 1971 г. и Монреальскими протоколами от 25 сентября 1975 г.  Чартерные авиаперевозки регулируются Гвадалахарской конвенцией «Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицами, не являющимися перевозчиками по договору 1961 г. (Гвадалахарская конвенция).  Международные воздушные перевозки осуществляются также на основе двусторонних соглашений. Большинство таких соглашений регулируют. такие вопросы, как: взаимное предоставление права на совершение полетов, летнотехническое обеспечение полетов, взаимное предоставлении соответствующих услуг в аэропортах иностранного государства и т.д.  **7 Лицензирование международных воздушных перевозок**  Осуществление перевозок грузов, пассажиров и багажа относится к лицензируемому виду хозяйственной деятельности.  Законодательство о лицензировании носит общий характер по регулированию лицензионной деятельности субъектов хозяйствования, а именно: декрет Президента Республики Беларусь от 14 июля 2003 г. 17 «О лицензировании отдельных видов деятельности и разработанное в соответствии с декретом Положение «О лицензировании деятельности в области авиации\*, утвержденное постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 20.10.2003 г. № 1384.  Выдача лицензий на осуществление деятельности в области авиации, их дубликатов, внесение изменений и (или) дополнений, отказ в выдаче лицензий, приостановление, возобновление, продление срока действия лицензий, прекращение их действия, контроль за осуществлением лицензируемой деятельности осуществляются Государственным комитетом по авиации в соответствии с декретом и Положением.  Лицензируемая деятельность имеет составляющие ее работы и услуги, среди которых:  1. Регулярные и чартерные пассажирские (грузовые) воздушные перевозки по внутренним и международным авиалиниям.  2. Авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве Республики Беларусь и за ее пределами:  • авиационно-химические работы;  • работы, связанные с воздушной съемкой;  • лесоавиационные работы;  • транспортно-связные работы;  • работы, связанные с оказанием медицинской помощи населению и проведением санитарных мероприятий;  • авиационное обеспечение проведения экспериментальных и научно-исследовательских работ;  • выполнение строительно-монтажных работ;  • десантирование парашютистов;  • обзорные полеты.  3. Разработка и производство авиационной техники.  4. Ремонт, модернизации и переоборудование авиационной техники.  5. Техническое обслуживание и ремонт авиационной техники.  6. Агентские услуги по оформлению пассажирских (грузовых) авиаперевозок.  Также лицензированию в области авиации подлежат:  • деятельность по осуществлению и обеспечению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на коммерческой основе;  • деятельность по обслуживанию воздушных судов, пассажиров, багажа, грузов и почты на аэродромах и в аэропортах;  • авиационные работы по обеспечению потребностей юридических и физических лиц, в том числе авиационные работы, выполняемые в воздушном пространстве иностранных государств;  • подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала;  • разработка, производство и эксплуатация, техническое обслуживание, текущий и капитальный ремонт воздушных судов, авиационных двигателей и воздушных винтов, а также и переоборудование, выполнение доработок по бюллетеням разработчика и (или) изготовителя;  • деятельность общественных объединений в области авиации по подготовке специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала для обеспечения полетов воздушных судов авиации общего назначения, предназначенных для спортивных, учебных, рекламных и иных целей.  Решение о выдаче лицензии принимается в течение 30 дней с момента подачи всех необходимых документов. Однако орган, выдающий лицензии, может назначить экспертизу для проверки деятельности субъекта хозяйствования, которая проводится за счет заявителя, в порядке, предусмотренном Министерством финансов Республики Беларусь.  В случае назначения экспертизы, максимальный срок принятия решения о выдаче лицензии не должен превышать 60 дней. Субъекту хозяйствования в 5-дневньтй срок после принятия решения должна быть выдана лицензия. Срок действия лицензии устанавливается органом, выдавшим ее, но этот срок не может превышать 5 лет. Лицензия действует на всей территории Республики Беларусь. Срок действия лицензии по его окончании может быть продлен по заявлению лицензиата на 5 лет.  В случае отказа в выдаче лицензии должен быть дан мотивированный ответ в письменной форме. Этот отказ субъект хозяйствования может обжаловать в суд или хозяйственный суд по месту нахождения лицензирующего органа. Не допускается отказ в выдаче лицензии по мотивам нецелесообразности данного вида деятельности.  Лицензия представляет собой документ строгой отчетности, в котором содержатся следующие реквизиты:  • наименование органа, выдавшего лицензию;  • наименование и адрес субъекта хозяйствования или фамилия, имя, отчество гражданина, осуществляющего предпринимательскую деятельность без образования юридического лица;  • наименование вида деятельности, на который выдана лицензия;  • особые условия и правила ее осуществления;  • регистрационный номер лицензии;  • дата выдачи и срок действия.  Лицензия оформляется в двух экземплярах, один из них передается заявителю, а другой остается у органа, выдавшего ее, заверяется печатью соответствующего лицензирующего органа. К лицензии может прилагаться лицензионная карта в качестве приложения, если у субъекта, осуществляющего лицензируемый вид деятельности, имеются филиалы или представительства. Если субъект хозяйствования желает заниматься несколькими видами деятельности, то он должен получить на каждый из них индивидуальную лицензию.  Лицензионными требованиями и условиями, предъявляемыми к соискателю лицензии (лицензиату), является наличие:  • свидетельства эксплуатанта воздушного судна для коммерческих воздушных перевозок при выполнении регулярных и чартерных пассажирских (грузовых) воздушных перевозок по внутренним и международным авиалиниям;  • свидетельства эксплуатанта воздушного судна для выполнения авиационных работ при осуществлении авиационных работ, выполняемых в воздушном пространстве Республики Беларусь и за ее пределами;  • сертификата организации по разработке, производству, ремонту авиационной техники при разработке, производстве, ремонте, модернизации и переоборудовании авиационной техники;  • сертификата организации по техническому обслуживанию ремонту авиационной техники при техническом обслуживании авиационной техники;  • сертификата агентства но оформлению авиаперевозок при оказании агентских услуг по оформлению пассажирских (грузовых) авиаперевозок  для получения лицензии соискатель лицензии представляет в Госкомавиацию:  • заявление установленного образца;  • копии учредительных документов или свидетельства о государственной регистрации в качестве индивидуального предпринимателя;  • документ, подтверждающий внесение оплаты за выдачу лицензий;  • копию свидетельства эксплуатанта воздушного судна для коммерческих воздушных перевозок;  • копию свидетельства эксплуатанта воздушного судна для выполнения авиационных работ;  • копию сертификата организации по разработке, производству, ремонту авиационной техники;  • копию сертификата организации по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники;  • копию сертификата агентства по оформлению авиаперевозок.  При этом необходимо иметь в виду, что органы, выдающие лицензии, могут устанавливать свои требования к порядку выдачи лицензии.  Выдача соответствующей лицензии авиационному предприятию или индивидуальному предпринимателю может быть обусловлена возложением на него в соответствии с законодательством Республики Беларусь обязанностей по осуществлению социально значимых воздушных перевозок и (или)выполнению социально значимых авиационных работ.  Некоммерческая деятельность в области государственной и гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, может осуществляться без лицензий.  Госкомавиация до принятия решения о выдаче лицензии вправе провести проверку и (или) назначить проведение экспертизы соответствия возможностей соискателя лицензии лицензионным требованиям и условиям в порядке, определенном Советом Министров Республики Беларусь.  Решение о выдаче или об отказе в выдаче лицензии, внесении в нее изменений и (или) дополнений, приостановлении, возобновлении, продлении срока действия лицензии, прекращении ее действия принимается коллегией Госкомавиации и оформляется в установленном порядке приказом.  Лицензия подписывается Председателем Госкомавиации или уполномоченным им заместителем Председателя и заверяется гербовой печатью. Госкомавиация формирует и ведет учет выданных лицензий в реестре лицензий. Лицензирование деятельности в области авиации осуществляется возмездное действие лицензии прекращается вследствие:  • истечения срока ее действия;  • ликвидации (реорганизации) юридического лица;  • смерти физического лица, являющегося индивидуальным предпринимателем.  Приостановление действия лицензии означает временное лишение субъекта хозяйствования права осуществлять указанный вид деятельности, что может последовать за допущенные нарушения в деятельности субъекта хозяйствования, до особого распоряжения лицензирующего органа о возобновлении ее действия. Приостановление действия лицензии осуществляется по решению органа, выдавшего ее, либо по представлению органов, осуществляющих надзор за деятельностью субъектов хозяйствования.  Действие лицензии может приостанавливаться до устранения допущенных нарушений или на определенный срок. Этот срок в общих правилах не предусмотрен, здесь необходимо руководствоваться законодательством о лицензировании отдельных видов деятёльности. Срок приостановления действия лицензии засчитывается в общий срок действия лицензии и не может превышать его.  Аннулирование действия лицензии означает, что возобновить ее действие субъект хозяйствования может лишь в случае ее последующего получения в общем порядке. Аннулирование происходит вследствие повторных или грубых нарушений лицензируемого вида деятельности, а также без предупреждения орган, выдавший лицензию, может аннулировать ее, если в результате деятельности субъекта хозяйствования возникнет опасность аварий, катастроф, угроза гибели людей или нанесение ущерба их здоровью, другие тяжелые последствия.  **8 Понятие и виды международных чартерных авиаперевозок**  *Чартерная перевозка* — это нерегулярная перевозка, выполняемая на основе фрахтования воздушного судна в целом или части ее коммерческой емкости. Зафрахтованную емкость заказчик использует по своему усмотрению.  Согласно Гвадалахарской конвенции фактическим перевозчиком по воздушному чартеру признается лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное им осуществлять перевозку. Как правило, фактическим перевозчиком является авиакомпания, предоставляющая самолет по договору.  Чартерные перевозки выполняются как по маршрутам, совпадающим с существующими на международных авиалиниях, так и любым другим. При этом регулярного воздушного сообщения между сторонами отправления — назначения чартера может и не быть.  На практике различают ряд разновидностей коммерческих чартеров: закрытый чартер; блок-чартер; порейдовый чартер (сплит-чартер); разовый чартер; тайм-чартер и чартерная цепочка.  *Закрытый чартер* — это перевозка, оплачиваемая организацией, покупающей чартер для своих сотрудников обычно по мршруту, не входящему в регулярные перевозки. Однако чартеры такого типа занимают незначительную долю в объеме чартерных перевозок.  *Блок-чартер* — заказчик покупает часть коммерческой емкости самолета — блок мест (30—40 мест) на регулярном рейсе. Заказчик платит за блок в целом вне зависимостьот фактического использования, то есть занятости кресел в данном блоке. Блок-чартерные перевозки выгодны авиакомпаниям только в период спада спроса на перевозки, так как блок мест продается по цене, существенно меньшей, чем его стоимость по нормальным тарифам.  *Порейдовый чартер (Сплит-чартер)* — это смешанная перевозка, в основном грузов, при которой на разных участках маршрута грузы перевозятся регулярными и чартерными рейсами. На сплит-чартере разрешается комбинировать различные группы грузов, следующие с разными целями и даже в разные конечные пункты маршрута.  *Разовый чартер* — это перевозка «туда» или «туда и обратно», когда заказчик заказывает чартер на определенные даты вылета, а в промежутке между чартерными рейсами авиакомпания использует этот самолет по своему усмотрению.  *Тайм-чартер* — самолет фрахтуется на определенный временной период, в течение которого находится в пол ном распоряжении заказчика, вне зависимости от его использования для перевозок. Тайм-чартер выгоден авиакомпаниям, получающим гарантированную плату за фрахт, и удобен заказчику, если последний нуждается в массовых перевозках на определенный период.  *Чартерная цепочка* — это вид чартера, при котором фрахтуемы самолет прибывает в пункт начала чартерных перевозок из этого пункта совершает чартерные рейсы в один или несколько пунктов назначения по схеме «туда— обратно». После окончания чартерных перевозок самолет  используется по усмотрению авиакомпании. Перегон самолет в пункт начала чартерных перевозок и из этого пункта заказчиком не оплачивается, эти полеты для авиакомпании являются холостыми прогонами или загружа ются ею по своему усмотрению.  При чартерных перевозках заключается контракт-договора чартера. Для упрощения осуществления чартерных перевозок разработаны типовые договоры чартерного рейса.  Проформы воздушных чартеров разрабатываются авиакомпаниям и представляют собой примерный договор, которые может дополняться сторонами при его заключении.  Указанные проформы содержат в основном следующие реквизиты: характеристика предоставляемого самолета, размер платежей за его использование, маршрут и расписание полетов, ответственность собственника самолета и т.д.  В договоре указывается тип воздушного судна и конкретные условия перевозки.  В условиях перевозки определяется:  • максимальная коммерческая загрузка чартера: количество пассажиров, масса багажа, груза;  • место отправления и назначения, вылета рейса;  • назначение перевозки;  • права и обязанности перевозчика и заказчика.  Плата за использование самолета именуется фрахтом. Она может исчисляться как за рейс, так и за почасовое использование воздушного судна. В обеспечение уплаты фрахта предусматривается залоговое право на груз.  Положения Варшавской конвенции распространяются на чартерные воздушные перевозки, если фактический перевозчик осуществляет перевозки на условиях данной конвенции.  **9 Документация при международных воздушных перевозках**  Транспортная документация является доказательством заключения договора перевозки, определяет ее условия, выполняет такие важные функции, как расчетная и учетная.  Формы перевозочных документов, применяемые многими авиакомпаниями мира, составлены применительно к типовым проформам, которые разработаны ИАТА.  Согласно Варшавской конвенции 1929 г., договор международной воздушной перевозки оформляется составлением:  *• проездного билета для пассажира;  • багажной квитанции для багажа пассажира;*  *•воздушно-перевозочного документа (авиагрузовой накладно*  *и коносамента) для груза.*  **10 Документы международной воздушной перевозки пассажиров**  Основным документом пассажирских перевозок является *именной проездной билет.*  По общему правилу проездной билет и багажная квитанция объединены в один перевозочный документ, состоящий из нескольких купонов. Авиационный билет должен содержать все требуемые атрибуты: посадочный купон для полета, полетные купоны и пассажирский купон. В билете может быть указано несколько лиц, например членов семьи, кроме того, билеты могут быть групповыми для отдельных групп лиц, например для туристов.  Пассажирский билет также должен содержать:  • указание места отправления и места назначения;  • если места отправления и назначения находятся на территории одного государства, а одна или несколько предусмотренных остановок находятся на территории другого государства, указание, по крайней мере, одной такой остановки;  • уведомление о том, что если пассажир совершает поездку в одном государстве, а одна или несколько остановок находятся в другом, к такой перевозке может применяться постановление Варшавской конвенции и что эта конвенция в большинстве случаев ограничивает ответственность перевозчика.  Отсутствие, неправильность или утеря проездного билета не влияют ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке, который будет подпадать под действие правил Варшавской конвенции. Кроме того, воздушное судно должно иметь список фамилий всех пассажиров с указанием пунктов их отправления и назначения.  Билеты разных авиакомпаний могут быть оформлены по-разному, но во всех билетах должны быть указаны следующие основные атрибуты: фамилия пассажира; маршрут; класс; номер рейса и код авиакомпании; дата и время вылета; срок годности билета; статус.  В качестве дополнительных сведений указываются: дата и место выдачи билета; расчетный тариф; форма оплаты и другие платежи.  Фамилия пассажира на билете пишется по-английски. Перед фамилией женщины пишется Мrs.— миссис, перед фамилией мужчины — Мr. мистер.  Маршрут полета указывается в зависимости от того, делает ли самблетоосадки, меняется ли в пути номер рейса и др. Если в пути самолет делает посадки, но при этом не меняется ни самолет, ни номер рейса, то в билете в графе «маршрут» указывается только начальный и конечный пункты. В случае изменения в пути номера рейса указывается дополнительно пункт пересадки.  Класс авиакомпании в билете указывается буквенными символами А, В, С, Д и т.д.  Номер рейса и класс авиакомпании указывается соответствующими символами: например, В2-124 — это 124-й рейс авиакомпании ВЕLАVIА, Республика Беларусь.  Даты ставятся в графе «туда» и «обратно». При приобретении билета с открытой датой «обратно» Она не указывается, а на обратном полетном купоне ставится «ореn», т.е. «открыто».  Время вылета всегда указывается местное. В некоторых случаях в ряде авиакомпаний указывается и время прилета.  Срок годности билета устанавливается в зависимости от типа билета, но не более одно года с даты его выдачи или в ряде случаев с даты начала поездки: Срок действия (годности) билета указывается в его соответствующей графе.  Продление срока действия билета осуществляется в следующих случаях: отменен рейс, на который у пассажира зарезервировано место; отсутствие остановки по маршруту, которая для пассажира является местом начала путешествия и транзитной остановки; перевозчик не смог осуществить полет по расписанию; пассажиру предоставляется другой класс сервиса; перевозчик не может предоставить место, указанное в билете; перевозчик не может обеспечить резервирование.  Статус на билете символами: ОК — если забронировано место на данном рейсе; RQ — место запрашивается, пассажир улетает при наличии свободных мест.  Утерянный билет восстанавливается до начала полета в агентстве, где он приобретался, в таких случаях выдается дубликат. Если билет утерян за границей, то он может быть восстановлен в представительстве данной авиакомпании за рубежом.  Согласно ст. 4 Варшавской конвенции, при перевозке зарегистрированного багажа должна выдаваться *багажная квитанция,* которая, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, должна содержать: указание места отправления и места назначения; указание остановки в другом государстве; уведомление о совершении международной воздушной перевозки.  Багажная квитанция будет до доказательства противного являться свидетельством регистрации багажа и условий договора о перевозки. Отсутствие, неправильность или утеря багажной квитанции не влияет ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие Варшавской конвенции. Однако, если перевозчик примет на себя попечение о багаже без выдачи багажной квитанции или если багажная квитанция, если она не объединена с проездным билетом или не включена в проездной билет, не содержит уведомление о международной перевозке, то он не будет иметь права ссылаться на положения, регламентирующие размер ответственности перевозчика о багаже.  **11 Документы международной воздушной перевозки грузов**  Согласно Гаагскому протоколу, договор воздушной перевозки груза удостоверяется составлением воздушно-перевозочного документа. В настоящее время основным воздушно-перевозочным документом является накладная.  Накладная имеет определенную форму и содержание, которые установлены международными соглашениями, международными транспортными организациями или национальным правом.  Накладная, как правило, оформляется грузоотправителем. Отдельные сведения, например, о стоимости транспортировки вносятся в нее при участии перевозчика. Корректировка содержания накладной ограничена либо вообще не допускается.  Авиагрузовая накладная является Именным документом и не подлежит передаче. Она является товарораспорядительным документом. Накладная и указанные в ней данные являются лишь доказательством того, что договор заключен, груз принят к авиаперевозке и учтены условия ее выполнения. К воздушному транспорту применяются положения, установленные международными конвенциями по воздушному транспорту ИАТА.  В соответствии со ст. 5 раздела 3 Варшавской конвенции каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого воздушно-перевозочный документа, а всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа. Однако отсутствие, неправильность или утеря этого документа не влияют ни на осуществление, ни на действительность договора о перевозке, который будет, тем не менее, подпадать под действие Варшавской  конвенции.  *Авиационная накладная составляется* отправителем на  английском языке в трех подлинных экземплярах и вручается  вместе с товаром:  • 1-й экземпляр носит пометку: «для перевозчика» и  подписывается отправителем;  • 2-й экземпляр носит пометку: «для получателя», подписывается  отправителем и перевозчиком и должен следовать  с товаром;  • 3-й экземпляр носит пометку: «для отправителя». Он  подписывается перевозчиком и возвращается им отправителю  по принятии товара.  Перевозчик должен поставить свою подпись до погрузки  товара на борт воздушного судна. Подпись перевозчика может быть заменена штемпелем. Подпись отправителя тоже может быть заменена штемпелем или может быть печатная.  Накладная должна содержать:  • указание места отправления и места назначения;  • если отправитель осуществляет перевозку товаров внутри государства, а воздушное судно делает остановку в другом государстве, указание на такую остановку, а также уведомление о совершении международной перевозки;  • уведомление о том, что, если совершается перевозка, при которой место окончательного назначения или остановка находятся не в стране отправления, к такой перевозке могут применяться постановления Варшавской конвенции и что эта Конвенция определяет и в большинстве  случаев ограничивает ответственность перевозчиков в случае утери или повреждения товаров.  Кроме того, в накладной указывается:  • дата и место ее составления;  • наименование и адрес отправителя;  • наименование и адрес перевозчика;  • место и дата принятия груза;  • место, предназначенное для доставки груза;  • наименование и адрес получателя;  • принятое обозначение, характерное для этого груза, род его упаковки и в случае перевозки опасных грузов их обычно признанное обозначение;  • вес груза брутто или выражение в других единицах измерения количества груза;  • число грузовых мест, их специальная маркировка и нумерация мест;  • платежи, связанные с перевозкой, провозные платежи, дополнительные платежи, таможенные пошлины и сборы, а также другие платежи, взимаемые с момента заключения договора и до сдачи груза;  • инструкции, требующиеся для выполнения таможенных и других формальностей;  • указание, что перевозка осуществляется независимо от любых оговорок, согласно положениям Варшавской конвенции.  В случаях необходимости накладная должна также содержать следующие данные:  • указания, что перегрузка груза не разрешается;  • платежи, которые отправитель обязан оплатить;  • сумма платежа, подлежащая оплате при сдаче груза;  • объявленная стоимость груза и сумма, представляющая специальный интерес в доставке;  • инструкции отправителя перевозчику относительно страхования груза;  • согласованный срок, в течение которого перевозка должна быть осуществлена;  • перечень документов, переданных перевозчику.  Отправитель отвечает за правильность сведений и объявления, касающиеся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ.  Отправитель обязан дать сведения и присоединить к накладной документы, которые, до передачи товара получателю, необходимы для выполнения таможенных, городских — таможенных или полицейских формальностей.  Отправитель отвечает перед перевозчиком за все убытки, которые могли бы проистечь от отсутствия, недостаточности или неправильности этих сведений и бумаг, за исключением случаев вины со стороны перевозчика или представленных им лиц. Перевозчик не обязан проверять эти сведения и документы в отношении их точности или достаточности.  **12 Организация международной воздушной перевозки** **грузов**  Перевозка грузов осуществляется как пассажирскими, так и грузовыми воздушными судами.  На пассажирских воздушных судах разрешается перевозить грузы с массой одного грузового места, не превышающей 200 кг, при этом размеры каждого грузового места не должны выходить за пределы, указанные в таблице допустимых габаритов и массы грузов для перевозки воздушными судами. Тяжеловесные и негабаритные грузы, превышающие по массе и габаритам установленные пределы могут приниматься к перевозке только на грузовых воздушных судах.  В Республике Беларусь основным и единственным грузоперевозчиком является Республиканское унитарное предприятие «Авиакомпания Трансавиаэкспорт». Основным видом авиаперевозок грузов, осуществляемых белорусской авиакомпанией, являются чартерные.  Чартерная авиаперевозка начинается с заключения соглашения на выполнение чартерных рейсов. В компании проведение переговоров с заказчиками осуществляет директор по финансам и коммерческой работе или начальник производства авиакомпании. Подготовку к подписанию соглашения осуществляют специалисты производственно-коммерческой службы с привлечением, при необходимости, специалистов других подразделений авиакомпании.  Соглашение визируется исполнителем и начальником производства авиакомпании и согласовывается с начальником отдела правового обеспечения, главным бухгалтером, заместителем начальника по экономике, летным директором — командиром летного отряда, техническим директором — начальником авиационной технической базы и начальником инспекции по безопасности полетов.  Соглашение подписывается директором по финансам и коммерческой работе, а в его отсутствие — вице-президентом авиакомпании на основании выданных им доверенностей и заказчиком.  Заявка на выполнение чартерного рейса, заполненная заказчиком, регистрируется в службе организационной и кадровой работы авиакомпании в журнале установленной формы и передается директору по финансам и коммерческой работе авиакомпании для распорядительной визы, а затём передается начальнику производства авиакомпании для дальнейшего производства.  Расчет стоимости чартерного рейса производится специалистами коммерческой службы на основании данных по рейсу и нормативных данных: стоимости летного часа; стоимостей самолето-вылета; коммерческого и технического обслуживания; авиационных горюче-смазочных материалов.  На основании расчета стоимости рейса производственно-коммерческая служба авиакомпании на каждый чартерный рейс готовит к заключению «Договор на выполнение чартерного рейса». Договор подписывается директором по финансам и коммерческой работе, а в его отсутствие — вице-президентом авиакомпании.  После подписания договора на основании заявки на обеспечение рейса производственно-коммерческая служба авиакомпании проводит его обеспечение и сообщает накануне дня вылета о планируемом рейсе в летный отряд, авиационно-техническую базу, базу ГСМ.  На основании договора и «Списка сопровождающих лиц», представляемого заказчиком, специалистами производственно-коммерческой службы авиакомпании выписываются авиабилеты на сопровождающих и грузовые накладные на отправляемый груз.  В соответствии с соглашением на выполнение чартерных рейсов перевозчик по заявкам заказчика выполняет чартерные рейсы для перевозки груза и сопровождающих его лиц (не более 6 человек) на воздушном судне, полностью соответствующем необходимым техническим требованиям и условиям для выполнения чартерного рейса и с экипажем, подготовленным для полетов по международным воздушным трассам и имеющим действующие пилотские и иные профессиональные свидетельства.  Основанием для выполнения рейсов является соглашение и договор на выполнение чартерного рейса, который подписывается не позже чем за 1 календарный день до даты- выполнения рейса.  Выполнение всех формальностей, относящихся к полету самолета и экипажу, необходимых для нормального осуществления перевозки, производится по соглашению сторон.  Заказчик не имеет права использовать чартерный рейс для полетов в районах конфликтов, а также для перевозки наркотических и запрещенных к перевозкам грузов на весь период действия соглашения.  Стороны не имеют права передавать свои права и обязанности по соглашению третьим лицам, за исключением оплаты расходов.  При наличии свободных мест и грузовых емкостей в самолете, выполняющем чартерные перевозки, а также при прогонах пустого самолета до пункта отправления или из пункта назначения, перевозчик оставляет за собой право перевозить любые другие грузы с соблюдением правил страны отправления и страны назначения, установленных для чартерных перевозок, и без какой-либо выплаты компенсации заказчику за подобную перевозку.  Заказчик обязуется соблюдать и выполнять все требования миграционных и таможенных властей в аэропортах отправления, по маршруту следования и назначения, а также предъявить представителю перевозчика, а в отрыве от основного места базирования — командиру воздушного судна, при сдаче груза к перевозке все документы, требующиеся в соответствии с санитарными, карантинными таможенными правилами для проверки их точности и достоверности.  Заказчик несет ответственность за наличие необходимых документов на вывоз/ввоз груза из страны отправления страну назначения, на транзит груза через Республику Беларусь в страну назначения, а также на транзит через территорию любых третьих стран по маршруту перевозки и обязуется в случае нарушения правил нести все расходы, которые могут в связи с этим возникнуть у перевозчика.  Выдача грузовых авианакладных и авиабилетов, сопровождающих груз, осуществляется перевозчиком при условии предварительной оплаты чартерного рейса.  Заказчик обеспечит доставку груза и прибытие сопровождающих его лиц в аэропорт отправления в срок, позволяющий своевременно загрузить груз в воздушное судно по согласованному графику.  В случае повышения цен на ГСМ и другие расходы, связанные с перевозкой в срок между датой подписания договора и датой, выполнения чартерного рейса, перевозчик имеет право повысить ранее согласованную стоимость чартерной перевозки.  Оплата стоимости каждого чартерного рейса должна быть произведена заказчиком банковским переводом не позднее чем за 24 часа до заявленного времени выполнения рейса на счет перевозчика, или списывается с суммы предоплаты, произведенной заказчиком.  Оплата подтверждается копией платежного поручения заверенной печатью банка, о списании указанной суммы со счета заказчика и считается произведенной при зачислении денежных средств на счет перевозчика.  Все расходы, связанные с банковскими операциями по переводу дёнежных средств, несет заказчик.  За каждый день просрочки оплаты стоимости чартерного рейса от даты вылета рейса из аэропорта отправления в пользу перевозчика начисляется пеня в размере одного процента от установленной в договоре суммы за один парный чартерный рейс.  Заказчик самостоятельно или через принимающую сторону оплачивает все расходы, связанные с экипажем во время его пребывания в странах назначения и транзита.  Все дополнительные расходы перевозчика, которые возникают по вине заказчика или по его инициативе в связи с перевозкой груза и сопровождающих его лиц, а также оплата аэропортовых и других сборов, не относящихся к воздушному судну, относятся на счет заказчика.  Перевозчик имеет право отказаться от выполнения рейсов в случае несвоевременной оплаты заказчиком рейсов, а также в случае увеличения расходов и несогласия заказчика оплатить их.  Перевозка во исполнение соглашения может производиться по правилам международной или соответственно внутренней перевозки багажа или грузов самолетами гражданской авиации Республики Беларусь.  **13 Страхование при международных воздушных перевозках**  Наиболее распространенными видами страхования, которые объединены под общим названием «страхование гражданской Ответственности эксплуатантов воздушных судов», являются:  - страхование гражданской ответственности перед третьими лицами;  - страхование гражданской ответственности перед пассажирами за их жизнь, здоровье, багаж;  - страхование гражданской ответственности за груз.  Все эти виды страхования регламентируются международным законодательством и нормативными актами отдельных стран.  Объектом по данному виду страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с возмещением причиненного им вреда личности или имуществу третьих лиц. Субъектом страхования ответственности перед третьими лицами является эксплуатант гражданского воздушного судна, т.е. лицо, эксплуатирующее его в момент причинения вреда.  Страхование гражданской ответственности эксплуатанта, воздушного судна перед третьими лицами введено в ряде стран мира как обязательное. В странах, подписавших и ратифицировавших Римскую конвенцию ИКАО 1952 г. («О возмещении вреда, причиненного иностранным воздушным судам третьими лицами на поверхности», эксплуатация воздушных судов без страхования, покрывающего гражданскую ответственность эксплуатанта воздушного судна за причинение вреда третьим лицам на поверхности, не допускается.  В рамках общего предела ответственности перед третьими лицами в связи со смертью или повреждением здоровья третьих лиц в Конвенции предусматриваются специальные лимиты ответственности в размере 500 тыс. швейцарских франков на одного пострадавшего.  Однако некоторые страны не были удовлетворены установленными лимитами и законодательно ввели свои, повышенные по сравнению с требованиями Конвенции лимиты ответственности. В Европе наиболее высокие лимит установлены законодательством Германии.  При страховании гражданской ответственности перед третьими лицами страховое возмещение не выплачивается: за причинение вреда личности или имуществу любого пассажира; за убытки вследствие причинения вреда личности или имуществу любого члена экипажа страхователя или любого другого экипажа, если событие произошло во время управления или обслуживания воздушного судна; за убытки вследствие причинения вреда личности или имуществу любого сотрудника страхователя, возникшие во время исполнения им трудовых обязанностей; за убытки вследствие причинения вреда имуществу, случайно или незаконно находящемуся на борту воздушного судна.  Кроме того, страховщик не будет отвечать за расходы, связанные с причинением: физического вреда или убытков, произошедших по вине или с ведома любого из сотрудников страхователя или его деловых партнеров; физического вреда или убытков, произошедших по вине или с ведома любого участника полета, пилота или члена экипажа во время эксплуатации воздушного судна; физического вреда или убытков, произошедших по вине или с ведома любого пассажира, входящего, покидающего или находящегося на борту воздушного судна.  Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами осуществляется на основании договора страхования, заключаемого перевозчиком со страховщиком.  Для заключения договора страхования перевозчик подает страховщику заявление, в котором указывается:  • наименование и место нахождения перевозчика — юридического лица или фамилия, имя, отчество и место жительства перевозчика — индивидуального предпринимателя, а также его текущий (расчетный) банковский, счет;  • сведения о количестве транспортных средств, обеспечивающих транспортные перевозки, и об их технических характеристиках;  • сведения о пассажирообороте и об общей сумме денежных средств, поступивших от перевозки пассажиров, за календарный год, предшествующий году заключения договора страхования;  • сведения о количестве страховых случаев, произошедших у перевозчика в течение двух календарных лет, предшествующих году заключения договора страхования.  В случае, если перевозчик не заключил договора страхования или заключил его на условиях, ухудшающих положение пассажиров по сравнению с условиями, определенными Гражданским кодексом Республики Беларусь и законом Республики Беларусь «Об обязательном страховании  гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами», он несет ответственность перед пассажирами на тех же условиях, при которых должна производится выплата страхового возмещения при надлежащем страховании.  Перевозчик обязан ежегодно заключать договор страхования на период осуществления им деятельности по перевозке пассажиров и багажа, но не более чем на один год с любым из страховщиков, имеющих лицензию на проведение обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами.  Договоры страхования грузов заключаются страховщиками на основе стандартных правил Института лондонских страховщиков, разработанных применительно к морскому страхованию и включающих следующие условия:  «с ответственностью за все риски»; «с ответственностью за частную аварию»; «без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения».  Общим для всех трех условий является то, что:  1. страховщик не несет ответственности за убытки, про изошедшие вследствие: влияние температуры воздуха или особых свойств груза, включая усушку; несоответствующей упаковки грузов и отправления грузов в поврежденном состоянии; недостачи груза при целостности наружной упаковки; повреждения груза грызунами, червями,  насекомыми; замедления в доставке груза и падения цен;  2. за дополнительную оплату страховщик в перечень страхуемых рисков может включить: всякого рода военные действия и их последствия, а также конфискацию, реквизицию, арест или уничтожение груза по требованию государственных органов; кражу, пропажу; недоставку груза или его целых мест; выбрасывание за борт груза; повреждение груза плесенью, согреванием и отпотеванием; утечку груза; гибель груза в результате разрыва мешков (имеется в виду упаковка груза); поломку бьющихся грузов.  Договор страхования заключается на основании письменного заявления лица, заинтересованного в сохранении груза, — страхователя; обычно это или продавец, или покупатель, или экспедитор.  Заявление должно содержать информацию о грузе — вид товара, род упаковки, вес, количество мест; условиях транспортировки — вид транспорта, способ размещения груза в транспортном средстве; маршруте перевозки: пункт отправления, пункт назначения, пункты перегрузки и временного хранения на складе; периоде перевозки — дата отправления, дата завершения — если известно; стоимости груза и страховой сумме; условиях страхования, если расчеты по договору поставки ведутся через банки с использованием аккредитивов, страховщику должны быть представлены условия открытия аккредитива; выгодоприобретателем по договору страхования, а также об иных дополнительных условиях.  На основании полученной информации страховщик производит расчет тарифа, определяет размер страховой премии, подлежащей оплате страхователем, и выставляет счет для оплаты. Договор страхования может быть заключен на единичную перевозку либо по соглашению сторон на перевозку партий однородных грузов на схожих условиях в течение определенного срока — по генеральному полису.  При страховании *по генеральному полису* страхователь обязан в отношении каждой партии груза, подпадающей под его действие, письменно сообщать страховщику обусловленные таким полисом сведения в предусмотренный им срок, а если он не предусмотрен — немедленно по их получении. Страхователь не освобождается от этой обязанности, даже если к моменту получения таких сведений возможность убытков, подлежащих возмещению страховщиком, уже миновала. Генеральный полис обычно содержит следующие ограничения: лимит ответственности страховщика по полису; лимит ответственности страховщика по каждой отправке груза; фиксированные тарифы премий для определенных товаров, т.е. указывается, что, если будут отправляться другие виды грузов, размеры страховых премий должны согласовываться отдельно.  договор страхования заключается только после уплаты страхователем страхового взноса или его первой части. В подтверждение заключения договора страхования страховщиком выдается страховой полис. Одновременно с полисом страхователю выдаются правила страхования, что удостоверяется записью в страховом полисе. |

|  |
| --- |
|  |
|  |

**Список литературы**

1 Международные перевозки ………………………..Кузьмин А.С.

2 Международные перевозки ………………………..Ершов