**КОНТРОЛЬНАЯ РАБОТА**

**ПОНЯТИЕ И ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА СЕМЬ "СВОБОД ВОЗДУХА".**

Ни одно авиационное предприятие не заинтересовано в получении только права совершать полеты в воздушном пространстве других стран. Оно заинтересовано в том, чтобы осуществлять перевозки международного следования и получать за них соответствующие доходы. Для этого авиапредприятие должно иметь право высаживать, выгружать и брать на борт пассажиров, грузы и почту на территории тех стран, в которые оно совершает полеты.

С другой стороны, ни одно суверенное государство не согласится допустить на своей территории бесконтрольную коммерческую деятельность иностранных авиапредприятий. Отсюда – необходимость четкого международно-правового регулирования прав на осуществление такой коммерческой деятельности, или так называемых "коммерческих прав".

В понятие "коммерческие права" входят право на осуществление перевозок при выполнении полетов и условия его использования. Право на осуществление перевозок предоставляется между странами-партнерами по соглашениям ( о пунктах в них) либо от стран-партнеров по соглашениям ( из пунктов в них) в определенные третьи страны, географические регионы ( пункты в этих странах или регионах), Например, "до трех пунктов в Южной Америке".

Условиями использования коммерческих прав в первую очередь являются допустимые объемы перевозок ( частота движения, предоставляемые емкости, включая в отдельных случаях и типы воздушных судов, которые могут использоваться, возможности и условия их замены).

Поскольку стороной, предоставляющей коммерческие права, и стороной-пользователем выступают суверенные государства ( затем эти права делегируются ими назначенным авиапредприятиям), вопрос о коммерческих правах решается по соглашению между этими государствами и обычно оговаривае6тся при заключении соглашений о воздушном сообщении.

Чаще всего конкретное содержание коммерческих прав, предоставляемых сторонами друг другу, и условия их использования формулируются в приложении к соглашению или в специальных протоколах, которые составляют его неотъемлемую часть и время от времени пересматриваются и уточняются. Причем дальнейшее согласование изменений и дополнений соответствующих договоренностей может быть поручено заинтересованными правительствами их ведомствам гражданской авиации.

Назначенные своими правительствами для полетов по договорным линиям авиапредприятия при использовании соответствующих коммерческих прав могут быть обязаны заключить пульные соглашения или придерживаться определенного порядка регулирования объема доходов, получаемых от пользования коммерческими правами. Возможны и случаи, когда за пользование коммерческими правами придется выплачивать определенную компенсацию. К требованиям таких денежных компенсаций иногда прибегают некоторые страны в качестве "отступного" за то, что сами они предоставленными им коммерческими правами не пользуются.

Обмен коммерческими правами по соглашениям о воздушном сообщении обычно осуществляется "в пакете". Объем ("пакет") всех прав, предоставляемых одной стороной другой стороне, должен быть сбалансирован с объемом ("пакетом") прав, предоставляемых этой стороной первой стороне. При этом могут учитываться не только реальные, но и прогнозируемые выгоды от получаемых прав.

Первоначально под коммерческими правами понималось право на осуществление любых перевозок при выполнении полетов. Со времени Чикагской конференции 1944 года началось расчленение общего права коммерческой деятельности на отдельные категории ( классы).

Коммерческие права решили условно разделить, в зависимости от их объема, на несколько категорий. Роль этих категорий была поручена так называемым "свободам воздуха". Пять из них были сформулированы на Чикагской конференции 1944 года при разработке соглашений о транзите (две свободы) и о международном воздушном транспорте (все пять свобод, включая и две первые). Российская Федерация в этих соглашениях не участвует. Соглашение о транзите имеет 115 участников, а соглашение о международном воздушном транспорте – 12, и практически не действует. Шестая и седьмая свободы появились позже. Их происхождение – практика, а сформулированы они учеными.

Таким образом, на сегодня все коммерческие права принято с целью удобства их классификации и пользования ими делить на семь свобод воздуха. В свою очередь, эти семь свобод воздуха можно разделить на три группы:

1. Вспомогательные свободы воздуха, обеспечивающие пролет территории государств, лежащих на маршруте полета в третьи страны ( первая и вторая свободы воздуха).

2. Первичные свободы воздуха, обеспечивающие перевозки между странами-партнерами по соглашению ( третья и четвертая свободы воздуха).

3. Вторичные свободы воздуха, позволяющие осуществлять перевозки из стран-партнеров по соглашению в третьи страны ( пятая, шестая и седьмая свободы воздуха).

**ПРОЛЕТ ТЕРРИТОРИИ ГОСУДАРСТВ, ЛЕЖАЩИХ НА МАРШРУТЕ ПОЛЕТА В**

**ТРЕТЬИ СТРАНЫ.**

Если страна, с которой устанавливается воздушное сообщение, не имеет с Российской Федерацией общей границы, то полеты могут осуществляться:

1) с использованием свободы полетов над открытым морем в те страны, полеты до которых могут выполняться над открытым морем, и, следовательно, не требуют получения разрешения какого-либо государства; к ним же относятся и полеты с использованием права пролета через международные проливы, с учетом статуса каждого такого пролива;

2) с разрешения стран, лежащих на маршруте полета; такое разрешение может включать в себя право использования первой или второй свобод воздуха; обе они носят вспомогательный характер, так как обеспечивают пролет территории страны-партнера по соглашению при полетах в третьи страны; при этом подразумевается, что перевозки выполняются в эти третьи страны ( они обычно конкретно оговариваются в соглашении, равно как и частота полетов).

Первая свобода воздуха – право осуществлять транзитный полет без посадки на территории государства, предоставляющего это право. В соглашении о транзите ( Чикаго, 1944 г.) – эта свобода определяется следующим образом:

"Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам …

(1) преимущественное право пролетать через его территорию без посадки".

Эта свобода воздуха обеспечивает пролет территории государства без посадки на его территории и, следовательно, не содержит каких либо прав на осуществление перевозок. В то же время она позволяет производить перевозки в третьи страны при условии соответствующей договоренности с этими странами. В этом и заключается ее вспомогательный характер. Сама по себе, отдельно взятая, не подкрепленная соглашениями с третьими странами, предусматривающими осуществление перевозок, она значения не имеет. Предусмотрена большинством соглашений Российской Федерации о воздушном сообщении.

Вторая свобода воздуха – право осуществлять транзитный полет через иностранную территорию с посадкой в некоммерческих целях на территории государства, предоставляющего это право. В соглашении о транзите ( Чикаго, 1944 г.) – эта свобода воздуха определяется следующим образом :

"Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам …

(2) преимущественное право приземляться с некоммерческими целями".

Приведенная формулировка определения второй свободы воздуха из Соглашения о транзите, несколько отличается от определения, сложившегося на основе практики. В Соглашении о транзите говорится только о посадке в некоммерческих целях и не говорится о пролете территории, поскольку имеется в виду, что данное соглашение применяется в целом, то есть, его участники предоставляют друг другу и первую свободу – пролет территории, и вторую – посадку в некоммерческих целях на этой территории.

На практике же при заключении двусторонних соглашений обе эти свободы приобрели самостоятельное значение и могут быть предоставлены раздельно: либо только пролет территории без посадки ( первая свобода), либо пролет территории с некоммерческой посадкой в определенных пунктах (пункте). Возможны и случаи, когда предоставляется первая свобода – при полетах в одни страны (пунктах в них) и вторая свобода – при полетах в другие страны (пункты в них) . Наконец, обе эти свободы могут быть предоставлены одновременно.

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПЕРЕВОЗОК МЕЖДУ СТРАНАМИ - ПАРТНЕРАМИ ПО СОГЛАШЕНИЮ.**

Главная задача любого соглашения о воздушном сообщении – установление воздушных сообщений между странами-партнерами по соглашению.

Третья свобода воздуха – право высаживать на иностранной территории пассажиров и выгружать груз и почту, взятые на борт воздушного судна на территории государства, чью национальную принадлежность оно имеет.

Четвертая свобода воздуха – право принимать на иностранной территории пассажиров, направляющихся на территорию государства, чью национальную принадлежность имеет воздушное судно, а также перевозимые туда груз и почту.

Эти свободы, как правило, отдельно не предоставляются. В Соглашении о международном воздушном транспорте ( Чикаго, 1944 г.) эти свободы определяются следующим образом:

"Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам …

(3) преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, взятые на борт на территории государства, национальность которого воздушное судно имеет.

(4) преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории государства, национальность которого воздушное судно имеет".

Это определение сопровождается оговоркой о том, что такие права применимы только к таким перевозкам, которые осуществляются "по разумно прямым маршрутам до или от государства, чью национальность имеет судно", то есть, они не могут применяться к сложным комбинированным маршрутам.

Как следует из приведенных текстов, определение свобод воздуха по Соглашению о международном воздушном транспорте может быть истолковано таким образом, что речь идет о перевозках, имеющих своим пунктом отправления и назначения соответствующие страны. На самом же деле практика понимает эти свободы воздуха таким образом, что речь в них идет о праве перевозчика выполнять перевозки между соответствующими странами, причем сами перевозки могут начинаться и заканчиваться совсем в других странах.

Все соглашения о воздушном сообщении, заключенные Российской Федерацией, предусматривают одновременное и взаимное использование третьей и четвертой свобод воздуха.

Использование этих свобод обычно ограничено по объему определением частоты движения, типов используемых воздушных судов, в отдельных случаях – установлением квоты используемых за определенный период мест и т.п.

**ПЕРЕВОЗКИ ИЗ СТРАН-ПАРТНЕРОВ ПО СОГЛАШЕНИЮ В ТРЕТЬИ СТРАНЫ**.

Участие в перевозках маршрутах и участках маршрутов, лежащих вне пределов страны-перевозчика, а также проходящих через ее территорию, но связывающие пункты в третьих странах, приобретает все большую роль в развитии международного воздушного транспорта. Являясь по своей природе вторичными – дополнительными к основным, первичным перевозкам, обеспечивающим потребности в перевозках из своей страны и в свою страну, перевозки между страной-партнером по соглашению с третьими странами, повышают загрузку и, следовательно, доходы перевозчика содействуют лучшему обслуживанию клиентуры воздушного транспорта, создавая дополнительные к услугам национальных перевозчиков возможности для перевозок.

В отличие от первичных, вторичные коммерческие права могут быть реализованы только в том случае , если имеются соглашения (разрешения) на их использование с обеими странами, перевозки между которыми предусматривают соответствующие коммерческие права. Это их особенность.

В зависимости от характера и особенностей этого вида перевозок, они относятся к пятой, шестой или седьмой свободам воздуха.

Пятая свобода воздуха – право принимать на территории страны-партнера по соглашению пассажиров, направляющихся на территорию третьего государства, а также адресуемые туда грузы и почту, и право высаживать пассажиров и выгружать грузы и почту, следующие с любой такой территории в страну-партнера по соглашению.

В соглашении о международном воздушном транспорте ( Чикаго,1944 г.) пятая свобода воздуха определяется следующим образом:

" Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам …

(5) преимущественное право брать на борт пассажиров, почту и груз с местом назначения на территории любого другого Договаривающегося Государства и преимущественное право выгружать пассажиров, почту и груз, прибывающие с любой такой территории".

К этому определению также относится приведенная ранее оговорка к третьей и четвертой свободам о прямых маршрутах.

Пятая свобода воздуха применяется как между пунктами в странах, лежащих на маршруте полетов (промежуточными пунктами), и пунктами в стране-партнере по соглашению, так и между пунктами в стране-партнере по соглашению и пунктами в странах, лежащих за ее пределами.

Права пятой свободы воздуха в полном объеме ("любые третьи страны") предоставляются крайне редко. Обычно оговариваются конкретные третьи страны, пункты в них, реже – географические регионы. Определяются и объем перевозок ( частота полетов, типы воздушных судов и т.д.).

На практике иногда используется урезанная пятая свобода ( так называемый "стоповер" – остановка в пункте, расположенном на маршруте полета, с правом дальнейшей перевозки пассажиров до пункта назначения в третьих странах). Отличие ее полной пятой свободы воздуха в том, что нельзя перевозить из страны-партнера по соглашению в третью страну или обратно пассажиров, для которых пункт в стране-партнере по соглашению является пунктом отправления или назначения. Можно перевозить только пассажира, делающего в этом пункте остановку и, следовательно, привлеченного к перевозке в какой-то другой стране.

Шестая свобода воздуха – право осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между страной-партнером по соглашению и третьей страной через свою территорию.

Принципиальное отличие между пятой и шестой свободами воздуха заключается в том,

что при пятой свободе основной загрузкой, перевозимой на воздушном судне, является загрузка по третьей и четвертой свободам, а перевозки из страны партнера по соглашению в третью страну имеют дополнительный характер.

При шестой свободе основной загрузкой являются перевозки из страны-партнера по соглашению в третью страну, участие в перевозках между рынками международных перевозок, лежащих за пределами "своей страны", а перевозки по третьей и четвертой свободам воздуха носят дополнительный характер.

Частота полетов и типы воздушных судов в этом случае также часто регулируются соглашением. При эксплуатации линий с использованием прав шестой свободы, может практиковаться заключение пульных соглашений с партнерами по эксплуатации линий, что позволяет упорядочить распределение доходов.

Седьмая свобода воздуха – право осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между страной-партнером по соглашению и третьими странами, минуя свою территорию. При этом обеспечиваются перевозки между заинтересованными в этом странами в тех случаях, когда они сами по каким-либо причинам не в состоянии их выполнить.

Существует еще один вид коммерческих прав – так называемый "каботаж". В литературе его иногда именуют восьмой свободой воздуха. Это авиаперевозки, осуществляемые между пунктами на территории одного и того же иностранного государства. Право на осуществление таких перевозок предоставляется иностранным перевозчикам крайне редко. Ни одно из соглашений о воздушном сообщении, заключенных Российской Федерацией, таких прав не предусматривает. Статья 7 Чикагской конвенции прямо предусматривает право государства отказывать в разрешении на такие перевозки. Используется также деление каботажа на восьмую и девятую свободы воздуха. Под восьмой свободой ("последовательный каботаж") понимается внутренняя перевозка на соответствующем участке международной авиалинии. Под девятой свободой ("автономный каботаж") понимается внутренняя перевозка, выполняемая по маршруту, полностью проходящему по территории государства, предоставляющего это право.

Литература:

Международные воздушные сообщения России. Сборник документов. В 3 томах. Том 1. – М.: "НОУ ВКШ "Авиабизнес", 2000.