

Международное воздушное право

НЕКОТОРЫЕ ТЕНДЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

В.С. Грязнов *

Международный воздушный транспорт всегда являлся предметом пристального внимания государств и международных организаций. Современное государство не может нормально функционировать, развивать свои экономические да и политические связи без надежно действующей системы международных воздушных сообщений с другими странами.

Вся история развития международных воздушных сообщений после второй мировой войны проходит на фоне борьбы двух тенденций: жесткого регулирования таких международных воздушных сообщений со стороны государств и полной свободы от какого-либо их регулирования под лозунгом так называемого «открытого неба».

Впервые эти тенденции в открытую столкнулись на Чикагской конференции 1944 года, пятидесятилетие которой отмечалось в декабре 1994 года, в результате чего была выработана Конвенция о международной гражданской авиации и создана Международная организация гражданской авиации (ИКАО).

С одной стороны, предлагалось не регулировать порядок распределения емкостей между авиапредприятиями (т.е. не определять, какое максимальное количество пассажиров и/или грузов данное национальное авиапредприятие вправе перевезти по конкретной международной линии в течение установленного периода времени) и порядок определения тарифов, а также не определять маршруты, по которым могут осуществляться полеты, провозгласив свободу полетов по любым маршрутам (США). Некоторые из сторонников

* Ведущий научный сотрудник ГосНИИ гражданской авиации, кандидат юридических наук.

свободной конкуренции соглашались на ее определенные ограничения, не меняющие существа проблемы. С другой стороны, предлагалось: емкости определять заранее, тарифы устанавливать специально для этого созданному международному агентству, а маршруты указывать в соответствующих соглашениях между заинтересованными странами (из проекта Англии, Канады и Новой Зеландии).

Чикагская конференция не смогла найти компромисса между этими позициями и вынуждена была ограничиться разработкой двух самостоятельных, прямо не связанных с Чикагской конвенцией, соглашений:

- о транзите¹;
- о международном воздушном транспорте².

В первом из них были сформулированы две, а во втором — пять свобод воздуха. Вопросы о распределении емкостей и о тарифах остались за рамками принятых на конференции документов. О свободах воздуха будет сказано ниже. Сформулированные и систематизированные в них права на осуществление полетов и перевозок послужили основой большинства двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Из многосторонних соглашений практическое значение имеет только Соглашение о транзите (99 участников), предусматривающее две свободы воздуха: пролет территории без посадки и посадку с некоммерческими целями.

Попытки ИКАО разработать многосторонние соглашения по вопросам международных воздушных сообщений успеха не имели и вскоре были прекращены. Вместе с тем Совет ИКАО принял ряд рекомендаций по содержанию двусторонних соглашений.

Большое значение в послевоенный период приобрели так называемые «бермудские принципы», вытекающие из соглашения о воздушном сообщении, заключенного между США и Англией в 1946 году на Бермудских островах.

Так, в частности, в соответствии с этим соглашением:

- емкости устанавливают авиапредприятия в рамках определенных соглашением принципов с возможностью совместного пересмотра после некоторого срока эксплуатации;
- тарифы разрабатываются авиапредприятиями через ИАТА (Международная ассоциация воздушного транспорта — неправительственная организация авиапредприятий) с последующим утверждением обеими сторонами.

Что касается маршрутов полетов, они определяются в соглашении. Бермудские принципы широко использовались при заключении двусторонних соглашений о воздушном сообщении.

До начала 60-х годов двусторонние соглашения «чикагского» (с использованием рекомендаций Чикагской конференции) и «бермудского» типов вполне удовлетворяли существовавшие потребности в регулировании международных воздушных сообщений.

«Дорегулирование», «либерализация» воздушных сообщений, начатые по инициативе США и затем в той или иной степени поддержанные западноевропейскими странами, Канадой, Австралией и Японией, внесли существенные изменения в ситуацию на рынке международных воздушных перевозок и в систему регулирования международного воздушного транспорта.

В ноябре — декабре 1994 года была проведена Всемирная авиатранспортная конференция ИКАО «Регулирование международного воздушного транспорта сегодня и в будущем». Конференция подвела итоги усилий государств и международных организаций в области гражданской авиации, направленных на создание отвечающих современному уровню развития авиации условий осуществления международных воздушных сообщений. Конференция разработала ряд рекомендаций о путях дальнейшего поэтапного продвижения к либерализации их регулирования.

Вместе с тем конференция была вынуждена в своих заключительных документах констатировать, что «с учетом разнообразия мнений и позиций государств, различий в их экономическом положении и уровне конкурентоспособности была признана бесперспективность достижения в ближайшем будущем глобального многостороннего соглашения об обмене коммерческими правами».

Таким образом, основой регулирования международного воздушного транспорта по-прежнему остаются двусторонние соглашения о воздушном сообщении. На конференции были выражены надежды на то, что решение этих вопросов на региональном уровне могло бы стать первым этапом на пути к их глобальному решению.

Однако нельзя не отметить, что на сегодняшний день существует лишь одно региональное соглашение, провозгласившее принцип открытого неба. Это так называемый «Андский пакт», членами которого являются Боливия, Венесуэла, Колумбия, Перу и Эквадор.

Правовая природа и содержание соглашений о воздушном сообщении

Двусторонние соглашения о воздушном сообщении между правительствами соответствующих стран на сегодняшний день являются основным международно-правовым документом, определяющим порядок осуществления воздушного сообщения между этими странами.

Международные воздушные сообщения Российской Федерации строятся на основе соглашений о воздушном сообщении, заключенных правительством бывшего СССР и правительством Российской Федерации, являющейся его правопреемницей, с правительствами соответствующих государств. По состоянию на 1 августа 1995 г. такие соглашения заключены с 12 странами и от трех стран получено разрешение на осуществление полетов (без заключения соглашения).

Регулярные полеты иностранных воздушных судов в Российскую Федерацию выполняются на основании соглашения о воздушном сообщении. Регулярные международные полеты российских воздушных судов в другие страны также, как правило, выполняются на основании соглашений о воздушном сообщении с этими странами. Однако в тех случаях, когда законодательство соответствующей страны это допускает, такие полеты могут выполняться и на основании разрешения, выдаваемого компетентными властями. Соглашения о воздушном сообщении содержат перечень договорных линий, по которым каждая из сторон разрешает полеты воздушным судам другой стороны, а также коммерческих прав, которые могут использоваться при выполнении предусмотренных соглашением полетов.

Далее рассмотрим определения международных воздушных сообщений (регулярные и нерегулярные); существующие типовые соглашения о воздушном сообщении; основные наиболее характерные положения соглашений о воздушном сообщении.

Регулирование соглашениями коммерческих прав как имеющее самостоятельное значение рассмотрено более подробно ниже.

Под **международными воздушными сообщениями** понимаются воздушные сообщения, осуществляемые через воздушное пространство над территорией более чем одного государства (п 1й ст. 96 Чикагской конвенции). Международные воздушные сообщения принято разделять на регулярные и нерегулярные. Основным международным договором, определяющим общие принципы регулирования международных воздушных сообщений, является Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). Одной из провозглашенных ею целей является достижение «согласия относительно определенных принципов и мер с тем, чтобы... международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично».

Как отмечалось выше, в настоящее время подавляющее большинство международных воздушных сообщений осуществляется на основе двусторонних соглашений о воздушном сообщении. Наряду с такими соглашениями многие государства требуют получения и

специальных разрешений (лицензий) от их ведомства гражданской авиации на выполнение международных воздушных сообщений (эксплуатацию соответствующих авиалиний), в том числе и своими национальными авиапредприятиями. Такие разрешения необходимо периодически возобновлять.

Под регулярным воздушным сообщением понимается воздушное сообщение, осуществляемое посредством регулярных полетов. Совет ИКАО в 1952 году определил регулярное международное воздушное сообщение как серию полетов, которые осуществляются через воздушное пространство над территорией более чем одного государства воздушными судами с целью перевозки пассажиров, грузов и почты за вознаграждение, причем каждый полет доступен для любого лица; при их осуществлении выполняются перевозки между одними и теми же двумя или более пунктами либо в соответствии с опубликованным расписанием, либо рейсами настолько регулярными или частными, что они представляют собой явные систематические серии. Статья 6 Чикагской конвенции предусматривает, что «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося Государства, кроме как по специальному разрешению или с санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции». Установление регулярных воздушных сообщений — основная цель любого соглашения о воздушном сообщении.

Регулярные воздушные сообщения всегда имели приоритетное значение перед нерегулярными воздушными сообщениями. Однако быстрый рост последних начиная с конца 60-х годов со всей остротой поставил вопрос о соотношении регулярных и нерегулярных воздушных сообщений, которым вынуждена была заняться ИКАО.

Под **нерегулярным воздушным сообщением** понимается воздушное сообщение, осуществляемое' посредством нерегулярных (эпизодических, разовых) полетов, то есть иных, чем регулярные, выполняемые по расписанию, с определенной частотой, между определенными пунктами. Наиболее распространенный вид нерегулярных воздушных сообщений — чартер воздушный.

Статья 5 Чикагской конвенции формально допускает нерегулярные полеты с некоммерческими целями (не для осуществления воздушных перевозок за плату) без получения специального разрешения. Однако практика идет по пути установления таких условий и ограничений для выполнения любых нерегулярных воздушных сообщений, которые можно приравнять к разрешительному порядку. Соглашения о воздушном сообщении иногда специально предусматривают возможность и условия выполнения нерегулярных воздушных сообщений. Существуют и специальные соглашения по этому вопросу.

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации осуществляются на основании и в соответствии с условиями:

- 1) международных договоров;
- 2) специальных разрешений на совершение полетов, выдаваемых в установленном порядке.

В целях облегчения заключения двусторонних соглашений о воздушном сообщении было разработано несколько типовых образцов таких соглашений.

Восьмая рекомендация Заключительного акта Чикагской конференции содержит «Типовой образец соглашения о временных воздушных маршрутах». Десять пунктов этого типового образца включают в себя ряд общих принципов, заимствованных в основном из Чикагской конвенции (об отказе от дискриминации в отношении аэропортовых сборов и обложения таможенными пошлинами, о соблюдении законов и правил государства, на территории которого выполняется полет, о взаимном признании судовых документов и пилотских свидетельств и др.). Типовой образец имеет также положение о том, что договаривающиеся стороны предоставляют друг другу права, определяемые в приложении к соглашению, с целью установления международных гражданских воздушных маршрутов и линий.

В 1959 году ЕКГА (Европейская конференция гражданской авиации) утвердила «Типовые положения административного и технического характера», которые она рекомендовала государствам-членам для использования при заключении двусторонних соглашений о воздушном сообщении. В 1962 году ИКАО опубликовала циркуляр «Сборник административных положений двусторонних воздушно-транспортных соглашений», в котором был обобщен опыт применения Чикагского и Страсбургского (ЕКГА) типовых проектов. В 1965 году ИКАО был выпущен аналогичный «Сборник положений двусторонних соглашений по вопросу распределения объемов перевозок между сторонами». Наиболее важные положения этих проектов нашли свое отражение и в российской практике заключения соглашений о воздушном сообщении³.

Наряду с соглашениями «чикагского» типа в международной практике заключения соглашений большое значение имеют и упоминавшиеся выше «бермудские принципы», заимствованные из Бермудских соглашений о воздушном сообщении между США и Англией.

В дальнейшем мы познакомимся с основными положениями, характерными для соглашений о воздушном сообщении, участницей которых является Российская Федерация. Большинство этих

положений стандартные и встречаются также в соглашениях других стран.

Наименование подавляющего большинства соглашений — «Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством (официальное наименование нашего партнера по соглашению) о воздушном сообщении». Встречаются другие наименования: «...об установлении регулярного воздушного сообщения» (АРЕ, КНР и др.), «...о регулярном гражданском воздушном сообщении» (Сирия), «...о воздушном сообщении между и за пределы их соответствующих территорий» (Судан).

Соглашение состоит из основного текста и одного или нескольких приложений. Иногда одновременно подписывается протокол, в который вносятся вопросы конкретных условий эксплуатации договорных линий и пользования коммерческими правами. Это позволяет пересматривать и уточнять эти условия по мере необходимости по предварительному согласованию между ведомствами гражданской авиации, не пересматривая самого соглашения. Отдельные вопросы специального характера могут решаться путем обмена письмами между главами делегаций, также прилагаемыми к соглашению.

В соглашении о воздушном сообщении решаются прежде всего вопросы о праве на эксплуатацию предусмотренных в нем так называемых «договорных линий». Причем само соглашение определяет лишь принципиальное согласие сторон на предоставление таких прав, а сами права, так же как и договорные линии, приводятся в Приложении 1 к нему. Далее определяются условия начала полетов по договорным линиям. Для этого требуется назначить соответствующее национальное авиапредприятие для полетов по указанным линиям (что часто делается в том же Приложении 1), получить от компетентных властей договаривающейся стороны, предоставляющей права, разрешение (лицензию) на эксплуатацию конкретных линий, если такое разрешение требуется, а также заключить коммерческие соглашения, обеспечивающие обслуживание воздушных судов и перевозок. Что касается маршрутов полетов, то каждая из сторон устанавливает их на своей территории. Стороны обязуются обеспечивать безопасность полетов, для чего они будут предоставлять воздушным судам другой стороны необходимые средства радио-светотехнического, метеорологического и другого обслуживания.

Решение ряда технических и коммерческих вопросов, в частности согласование расписаний, тарифов, порядка расчетов и технического обслуживания воздушных судов, отнесено к компетенции назначенных авиапредприятий, которые должны с этой целью заключить соответствующие соглашения. Эти соглашения в случае

необходимости должны быть утверждены ведомствами гражданской авиации сторон. Что касается назначенных авиапредприятий, то каждая из сторон может временно приостановить или взять назад права, предусмотренные соглашением, когда она не имеет удовлетворительных доказательств, что преимущественное владение и контроль за авиапредприятием, назначенным другой стороной, осуществляются гражданами или органами этой стороны, или в случае несоблюдения назначенным авиапредприятием соответствующих законов и правил либо условий соглашения, по которым предоставляются права в соответствии с этим соглашением.

Соглашения могут предусматривать возможность назначения нескольких авиапредприятий для полетов по договорным линиям.

Соглашение предусматривает освобождение от обложения таможенными пошлинами: во-первых, воздушных судов, эксплуатируемых на договорных линиях, запасов топлива, смазочных материалов, запасных частей, снаряжения и продовольствия, находящихся на их борту; во-вторых, топлива, смазочных материалов, запасных частей и прочих материалов и оборудования, доставляемых авиапредприятием одной стороны на территорию другой стороны исключительно для своих эксплуатационных нужд. Этот перечень может быть более конкретным и обширным. Освобождение от обложения пошлинами не распространяется на то имущество из перечисленного выше, которое будет отчуждаться (например, продаваться) на территории другой стороны.

К гражданским воздушным судам, их экипажам, пассажирам и грузам применяются законы и правила страны пребывания, в частности правила, регулирующие паспортные, таможенные, валютные, санитарные и карантинные формальности. Воздушные суда назначенных авиапредприятий при полетах на территорию другой стороны должны иметь установленные для международных полетов опознавательные знаки своих государств и судовые документы, а члены экипажа — установленные свидетельства.

Расследование авиационных происшествий производится стороной, на территории которой они произошли. Она обязана известить о происшествии другую сторону, принять необходимые меры для расследования причин происшествия, оказать помощь экипажу и пассажирам, обеспечить сохранность воздушного судна или его остатков и находившегося на нем имущества, проинформировать другую сторону о результатах расследования. Сторона, которой принадлежит воздушное судно, имеет право назначить своих наблюдателей, которые будут присутствовать при расследовании.

Одной из особенностей соглашений о воздушном сообщении,

заключаемых Российской Федерацией, является наличие в них специальной статьи о представительствах авиапредприятий. В ней определяются цели и задачи таких представительств («для согласования вопросов воздушных перевозок и обслуживания воздушных судов» или «для регулирования коммерческих и технических вопросов, связанных с эксплуатацией договорных линий») и количество работников представительств (указывается в самом соглашении либо относится на договоренность между ведомствами гражданской авиации). Работниками представительств могут быть только граждане сторон. Наличие в соглашении такой статьи повышает роль представительств, подтверждает их статус на межгосударственном уровне. В последнее время в соответствии с рекомендациями Совета ИКАО в соглашения стали включать специальные статьи о борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, предусматривающие принятие сторонами соответствующих мер и оказание содействия друг другу.

Если в 50—60-е годы вопросы распределения емкостей и установления тарифов решались по согласованию между авиапредприятиями с последующим утверждением ведомствами гражданской авиации сторон, то в дальнейшем соглашения о воздушном сообщении уделяют этим вопросам все большее и большее внимание.

Ниже приводятся основные методы регулирования емкостей и тарифов, применяемые в современных соглашениях о воздушном сообщении.

Регулирование провозных емкостей

Метод предварительного определения (использован в 50% соглашений, зарегистрированных в ИКАО, является основным в соглашениях, заключенных Российской Федерацией). Распределение провозных емкостей между назначенными авиапредприятиями сторон согласуется до начала полетов правительствами или авиационными властями (либо авиапредприятиями с последующим утверждением авиационными властями или правительствами).

Метод 1-го Бермудского соглашения (использование в 25% соглашений, зарегистрированных в ИКАО; используется РФ в некоторых соглашениях). Правительства устанавливают принципы распределения емкостей между назначенными авиапредприятиями, которыми они должны руководствоваться. В процессе эксплуатации емкости могут при соблюдении определенных условий пересматриваться.

Метод свободного определения (очень мало соглашений; в РФ не применяется). Авиапредприятия сами определяют провозные емкости, которые они используют. Правительственный контроль ограничивается тем, что правительство может требовать устранения дискриминации или нечестных приемов конкуренции.

Используются также комбинации этих методов.

Регулирование тарифов

Двойное утверждение — оба заинтересованных правительства должны утвердить тариф (могут поручить это своим авиационным властям).

Страна начала перевозки — только страна начала перевозки должна утвердить соответствующий тариф.

Двойное отклонение — оба заинтересованных государства должны отклонить тариф, чтобы он не вступил в силу.

Односторонний режим отклонения — одно правительство может отклонить тариф, не отвечающий заранее установленным условиям.

Зоны гибкого ценообразования — государства соглашаются утвердить тарифы, подпадающие под установленные границы цен и отвечающие соответствующим условиям (например, Соглашение о тарифах ЕКГА).

В Российской Федерации используется преимущественно первый метод.

Соглашения могут содержать положения об аэропортовых и аэронавигационных сборах, о праве свободной продажи перевозок и назначения агентов по продаже, об освобождении от двойного налогообложения доходов авиапредприятий и работников представительств и некоторые другие вопросы.

В случае необходимости и при возникновении споров должны проводиться консультации между ведомствами гражданской авиации сторон. Порядок проведения таких консультаций оговаривается в соглашении. Если ведомства гражданской авиации не смогут урегулировать спорный вопрос, он решается по дипломатическим каналам либо путем переговоров между сторонами (правительствами). Ряд соглашений, заключенных в последнее время, предусматривает разрешение споров международным арбитражем.

Соглашение о воздушном сообщении обычно вступает в силу с момента его подписания и действует до тех пор, пока одна из сторон его не денонсирует. В этом случае соглашение прекращает свое действие по истечении предусмотренного в нем срока с момента денонсации.

Все соглашения Российской Федерации о воздушном сообщении составляются на русском языке и на языке партнера по соглашению. Некоторые соглашения по желанию партнера имеют также и третий текст на английском или французском языке (с некоторыми арабскими странами, Индией и др.). Все тексты, как это принято международной практикой, имеют одинаковую силу.

В заключении этого параграфа приводятся определения некоторых новых понятий, встречающихся в соглашениях о воздушном сообщении.

Смена емкости. Смена воздушного судна в пункте маршрута вне страны перевозчика: при входе — на воздушное судно меньшей емкости, а при обратном полете наоборот — воздушного судна меньшей емкости на воздушное судно большей емкости. При смене емкости возможно использование некоторых воздушных судов меньшей емкости, с тем, однако, что общий объем их емкости не должен превышать емкости воздушного судна, вылетающего из страны отправления.

Блокирование мест. Один перевозчик покупает у другого перевозчика определенное количество мест и/или грузовых отсеков на конкретных рейсах и использует их по своему усмотрению, получая соответствующие доходы.

Совместное использование кодов. Использование кодового обозначения рейса одного перевозчика для обозначения рейса второго перевозчика. При этом рейс обычно определяется как выполняемый вторым перевозчиком. Государства, как правило, требуют, чтобы оба перевозчика, заключившие соглашение о совместном использовании кодов, имели надлежащие разрешения. Совместное использование кодов часто сочетается с блокированием мест.

Рейс совместного обслуживания. Определяется кодами двух авиапредприятий, которые соглашаются на распределение доходов и/или расходов при согласии их соответствующих правил.

Использование арендованного воздушного судна. Может потребовать согласие государства, на территорию, через территорию или с территории которого предполагается выполнять полеты.

Взаимообмен воздушными судами (взаимообменный рейс). Регулярное, планируемое, осуществляемое одним воздушным судном сквозное обслуживание, связывающее маршрут одного авиаперевозчика в пункте обмена с маршрутом другого авиаперевозчика, когда одно и то же воздушное судно эксплуатируется и находится под оперативным управлением соответствующего уполномоченного перевозчика на каждом маршруте.

Регулирование коммерческих прав

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 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 (переиздаются) ими назначенным авиапредприятиям), вопрос о коммерческих правах решается по соглашению между этими государствами и обычно оговаривается 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. Такова, в частности, практика Российской Федерации.

Назначенные своими правительствами для полетов по договорным линиям авиапредприятия при использовании соответствующих коммерческих прав могут быть обязаны заключить пульные соглашения или поддерживать определенный порядок 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 развивающиеся 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 99 участников, а соглашение о международном воздушном транспорте — 11 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...

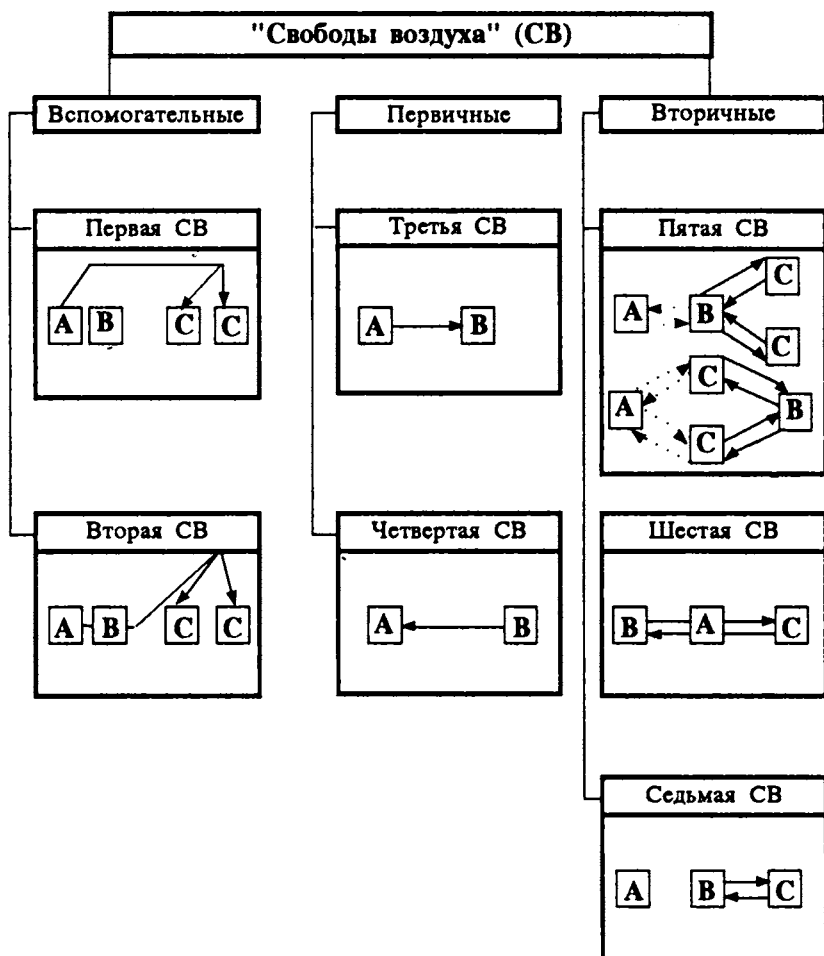
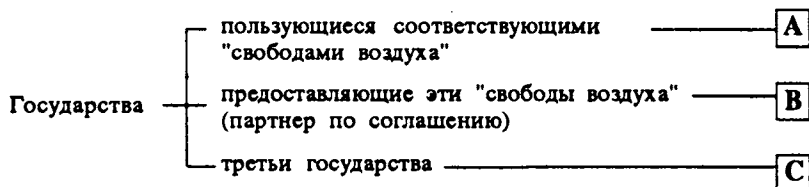
(1) преимущественное право пролетать через его территорию без посадки».

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 третьими странами. В этом и заключается ее вспомогательный характер. Сама по себе, отдельно взятая, не подкреплённая 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 определяется следующим образом:

Деление коммерческих прав на свободы воздуха

Условные обозначения:



«Каждое Договаривающееся Государство предоставляет другим Договаривающимся Государствам...

(2) преимущественное право приземляться с некоммерческими целями».

В отличие от первой свободы воздуха эта свобода обеспечивает пролет территории государства с посадкой на этой территории в некоммерческих целях. При такой посадке не может производиться посадка или высадка пассажиров и погрузка или выгрузка грузов и почты. Пункты, в которых разрешается посадка, обычно указываются в соглашении. Вторая свобода, как и первая, не содержит каких-либо прав на осуществление перевозок и носит также вспомогательный характер, обеспечивая выполнение перевозок в третьи страны. Вместе с тем возможность посадок в некоммерческих целях (иногда используется термин «техническая посадка») позволяет производить заправку топливом, смену (эстафету) экипажей, технический осмотр и ремонт воздушного судна. Кроме того, такие посадки могут быть использованы как подготовительный этап к получению прав на осуществление коммерческих посадок (следующие свободы воздуха).

Аэрофлот использует вторую свободу воздуха в ряде пунктов (Гандер, Бомбей и др.). Так, например, в Гандере (Канада) производится заправка наших воздушных судов, выполняющих полеты в страны Америки и обратно, а также смена экипажей.

Приведенная формулировка определения второй свободы воздуха из Соглашения о транзите несколько отличается от определения, сложившегося на основе практики (оно также приведено ранее). 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 определенном пункте (пунктах). Возможны и случаи, когда предоставляется первая свобода — при полетах в одни страны (пункты 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, направляющихся на территорию государства, чью национальность имеет воздушное судно, а также выгружать адресуемые туда же грузы 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 обходным 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 на маршрутах и участках маршрутов, лежащих вне пределов страны-перевозчика, а также проходящих через ее территорию, но связывающих 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 и третьими стра-

нами 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. В связи с этим в соглашениях о воздушном сообщении при составлении таблиц договорных линий часто используется такая форма:

Таблица маршрутов для российских воздушных судов³

Пункты в Российской Федерации		Промежуточные пункты	Пункты в стране-партнере	Пункты за пределами
1.	...	...	...	...
2.	...	...	...	...
3.	...	...	...	...

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 объемы 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 от 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. Эта свобода воздуха с 1970 года широко стала использоваться Аэрофлотом. Первой такой линией стала линия Париж — Москва — Токио.

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, лежащими за пределами «своей» страны, а перевозки по третьей и четвертой свободам носят дополнительный характер.

Частота полетов и типы воздушных судов в этом случае также часто регулируются соглашением. При эксплуатации линий с использованием прав шестой свободы Аэрофлотом обычно практиковалось 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. Аэрофлот может обеспечивать перевозки между заинтересованными в этом странами в тех случаях, когда они сами по каким-либо причинам не в состоянии их выполнять.

Существует еще один вид коммерческих прав — так называемый «каботаж». В литературе его иногда именуют восьмой свободой воз-

духа*. 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 государств отказывать в разрешении на такие перевозки.

Основные тенденции в вопросе об «упорядочении» коммерческих прав. В последнее время в трудах западных юристов появились предложения по «упорядочению» обмена коммерческими правами. Действовавшие ранее принципы, по которым обмен такими правами предусматривал равное количество пунктов или стран, на перевозки до которых они предоставлялись, оказались недействительными в силу экономической неравнозначности таких прав. Это привело к тому, что, как уже указывалось, фактически при обмене коммерческими правами часто применяются различные методы компенсации за такие права. В настоящее время делаются попытки разработать определенные рекомендации по этому вопросу.

Один из вариантов таких предложений, который представляется наиболее характерным и «собирательным», сводится к следующему:

1. Свободы воздуха должны быть определены четко, с тем чтобы связать их непосредственно с эксплуатацией воздушных линий средствами авиационного транспорта, независимо от того, какой пункт является начальным (пунктом происхождения) или конечным пунктом всей перевозки. Известно, что одна перевозка может выполняться по линиям нескольких перевозчиков или по нескольким линиям одного и того же перевозчика, тогда как свободы воздуха должны относиться только к возможностям соответствующего перевозчика осуществлять перевозку.

2. Должно быть очень четкое разграничение между правами третьей и четвертой свобод, то есть перевозками между странами-партнерами по соглашению, которые должны регулироваться по-прежнему на двусторонней основе, и правами пятой свободы, при использовании которых затрагиваются интересы третьих стран.

3. Предлагается предусматривать уплату специального сбора за использование прав пятой свободы воздуха. Должен устанавливаться максимальный размер такого сбора, который следует каким-то образом соотносить со стоимостью перевозочных документов, вы-

* Используется также деление каботаж 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.

данных на соответствующие участки перевозки. Предлагается установить предельную сумму такого сбора в размере 20 — 30% от стоимости указанных перевозочных документов.

4. Изложенные выше принципы использования пятой свободы воздуха должны быть закреплены в многостороннем документе, который должен вступить в силу только после одобрения его возможно большим количеством государств.

По мнению авторов плана, это позволит упростить решение вопроса о компенсациях, которые в настоящее время вынуждены предоставлять или выплачивать перевозчики за использование прав пятой свободы воздуха, и устранил все разногласия правового характера, возникающие в связи с этим.

Вопросы обмена коммерческими правами, имеющие большое значение для государства и вытекающие из суверенитета государств на их воздушное пространство, нельзя сводить лишь к чисто экономическому понятию обмена правами перевозок, что было бы на руку крупным авиационным державам, имеющим большие возможности в организации перевозок, и ущемляло бы интересы государств, не имеющих развитой гражданской авиации, хотя внешне все выглядит довольно респектабельно — одни получают возможности перевозок по пятой свободе воздуха, другие — законченную и строго фиксированную денежную компенсацию за это.

Коммерческие права и так называемая «политика дерегулирования». Вопрос о регулировании предоставляемых емкостей всегда вызывал бурные споры. Еще в Чикаго в 1944 году высказывались диаметрально противоположные мнения по этому вопросу. Если США уже тогда выступали за свободу конкуренции, то большинство участников конференции заняло более умеренную позицию, вплоть до признания целесообразности довольно жесткого контроля за такой конкуренцией на двусторонней основе. Вся последующая история развития международных воздушных сообщений полна примерами противоборства этих двух тенденций. В последнее время к ним добавился и третий вариант решения проблемы — выполнение всего или большей части объема перевозок одним партнером с выплатой им согласованных компенсаций другому партнеру по линии за его отказ от причитающейся ему доли перевозок.

Таким образом, в настоящее время сложилась ситуация, когда наряду с основной (классической) формой регулирования этих вопросов путем двусторонних соглашений, предусматривающих взаимоприемлемое распределение емкостей между участвующими в перевозке авиапредприятиями, по инициативе США проводится в жизнь политика дерегулирования, заключающаяся прежде всего в свободе конкуренции, перенесенная администрацией США из своей внутренней практики на международную арену. США уже

давно заключен ряд соглашений, предусматривающих самостоятельное определение предоставляемых емкостей каждым партнером. Эта политика нашла своих последователей в Канаде, Западной Европе, Японии и Австралии.

Стремление добиться свободы конкуренции на рынках авиаперевозок обосновывается рассуждениями о защите интересов потребителей, под которыми понимаются прежде всего туристы из развитых капиталистических стран. Заключаемые на этой основе соглашения, провозглашая равные возможности, не обеспечивают равенства в получении результатов. Что касается развивающихся стран, то им предоставляется на выбор либо отказаться от своей доли перевозок в пользу более сильных западных, прежде всего американских, партнеров, либо нести непосильные для себя расходы по эксплуатации нерентабельных и неконкурентоспособных авиалиний.

Не отрицая формально принципа суверенитета государств над их воздушным пространством, США стремятся добиться открытого неба для своих авиапредприятий, предоставляя им право самим устанавливать предлагаемые им емкости как на внутренних, так и на международных линиях, исходя из рыночного спроса и своих возможностей. Планирование емкостей в соответствии со спросом рынка и требованиями рентабельности должно, по мысли американских законодателей, обеспечивать все уровни спроса без субсидирования авиапредприятий со стороны правительства при отсутствии каких-либо ограничений в их деятельности.

Нет необходимости подробно останавливаться на том, что конкуренция является неперенным условием международного сотрудничества, на котором должна строиться система международных воздушных сообщений. Однако необходимо учитывать принципиальное различие между внутринациональной и международной авиационной политикой. Если первая является внутренним делом каждого государства, то вторая должна учитывать интересы всего мирового сообщества и уважать права своих партнеров по соглашениям.

Проводившиеся в 1977, 1980, 1985 и 1994 годах авиатранспортные конференции ИКАО показали, что большинство членов ИКАО заинтересовано в решении таких принципиальных вопросов, как использование коммерческих прав и распределение емкостей на двусторонней, региональной и многосторонней основе, не ущемляя интересов партнеров по соглашениям.

Коммерческие соглашения между авиапредприятиями

Осуществление авиаперевозок пассажиров, багажа, груза и почты, то есть использование коммерческих прав, которые были

получены в результате заключения соглашений о воздушном сообщении, обеспечиваются авиационными предприятиями.

Соответствующие права, полученные государствами по этим соглашениям, передаются (делегированы) ими своим национальным авиапредприятиям, которые становятся фактически пользователями этих прав.

Деятельность авиапредприятий регламентируется указанными выше соглашениями, законодательством стран, на территории которых они созданы и осуществляют свою работу, а также коммерческими соглашениями, которые они заключают с другими авиапредприятиями, туристическими фирмами, агентствами и другими обслуживающими организациями. Такие коммерческие соглашения, во-первых, обеспечивают все виды технического и коммерческого обслуживания, необходимого для осуществления полетов, а во-вторых, конкретизируют и дополняют порядок пользования коммерческими правами, предусмотренными соглашениями о воздушном сообщении, путем распределения доходов и расходов от эксплуатации договорных линий.

Межправительственные соглашения о воздушном сообщении ограничиваются определением лишь основных принципов и норм, регулирующих воздушные сообщения между соответствующими странами. Их конкретизация происходит в коммерческих соглашениях. Благодаря этому процесс правового регулирования отношений приобретает большую гибкость и практическую оперативность, что позволяет в пределах остающихся стабильных положений соглашений о воздушном сообщении целесообразно варьировать конкретные методы и формы проведения в жизнь достигнутой договоренности. Коммерческие соглашения позволяют также быстрее реагировать на меняющиеся факторы в процессе последующего исполнения договоров. Благодаря этому центр тяжести при решении некоторых вопросов конкретной реализации прав на осуществление международных воздушных сообщений имеет тенденцию к перемещению в сферу коммерческих соглашений, заключаемых авиапредприятиями.

Назначенные в соответствии с соглашениями о воздушном сообщении российские авиапредприятия выполняют полеты по договорным линиям, предусмотренным соглашениями, и заключают коммерческие соглашения с иностранными авиапредприятиями, туристическими, агентскими и другими обслуживающими фирмами и организациями, в том числе и с физическими лицами, обеспечивающими выполнение таких полетов и решение всех других связанных с ними вопросов.

Соглашения о воздушном сообщении предусматривают в качестве одного из условий для начала полетов по договорным линиям

заключение коммерческих соглашений назначенными авиапредприятиями.

Для начала полетов в первую очередь необходимо обеспечить техническое и коммерческое обслуживание воздушных судов и перевозимых на них пассажиров, багажа, груза и почты. Необходимо также согласовать тарифы, расписание, решить другие вопросы сотрудничества в эксплуатации договорных линий.

Наиболее простое решение — заключение комплексного соглашения по всем этим вопросам между назначенными для полетов по договорным линиям авиапредприятиями двух сторон. Это так называемые соглашения о взаимном предоставлении услуг. Они состоят из основного соглашения, содержащего общие принципы сотрудничества: предоставление на основе взаимности услуг в основных и запасных аэропортах, меры по обеспечению безопасности полетов, порядок согласования расписания, тарифов, ответственность сторон и разрешение споров, взаимное назначение друг друга генеральными агентами на территории соответствующих стран. Все конкретные вопросы, связанные с предоставлением одной стороной коммерческих и технических услуг другой стороне (в том числе их перечень), а также с расчетами, излагаются в специальных приложениях к соглашению: о наземном техническом обслуживании, о расчетах, о ставках за обслуживание. Возможно и другое число приложений и иное их наименование.

Соглашения о взаимном предоставлении услуг широко использовались в 50 — 60-е годы, когда перевозки ограничивались в основном третьей и четвертой свободами воздуха (между странами-партнерами по соглашению), а Аэрофлот, единственное в то время авиапредприятие, представлявшее интересы бывшего СССР, не имел еще достаточного опыта самостоятельной коммерческой деятельности за рубежом, да и сами права на такую его деятельность были весьма ограниченными.

С расширением использования прав пятой свободы воздуха, а особенно после начала использования шестой свободы и осуществления Аэрофлотом самостоятельной коммерческой деятельности в ряде стран появилась возможность и целесообразность перейти от комплексных соглашений к соглашениям по отдельным видам обслуживания с конкретными исполнителями такого обслуживания, тем более что такой порядок в большей степени отвечает существующей международной практике. В частности, проформы (типовые образцы) таких соглашений разрабатываются ИАТА и рекомендуются ее членам для использования.

В настоящее время в зависимости от конкретных условий эксплуатации той или иной линии и сложившихся взаимоотношений с авиапредприятием-партнером используются все имеющиеся фор-

мы соглашений. С некоторыми авиапредприятиями сохранились соглашения о взаимном предоставлении услуг, в соответствии с которыми они предоставляют весь комплекс необходимых услуг, привлекая для этого субагентов на территории своих стран, а им предоставляется обслуживание в таком же объеме на территории Российской Федерации. Взаимоотношения с другими авиапредприятиями иными предприятиями по обслуживанию строятся на основе рассматриваемых далее основных видов соглашений.

Соглашение о взаимных воздушных перевозках (Интерлайн — Interline Agreement) — это наиболее распространенный вид коммерческих соглашений между авиапредприятиями, как совершающими полеты по договорным линиям между соответствующими странами, так и осуществляющими перевозки по другим линиям и даже в других регионах. Эти соглашения содержат взаимное обязательство сторон признавать перевозочные документы, выданные одной стороной для перевозок по линиям другой стороны, и порядок расчетов за такие перевозки. Соглашения обычно содержат также определения основных терминов, необходимые для их правильного понимания и применения, порядок уведомления о возможных претензиях в связи с перевозками, выполняемыми в соответствии с этим соглашением. Каждая сторона отвечает по претензиям, вытекающим из перевозок по ее линиям, а если установить, на чьих линиях имели место неисправности в перевозке, приведшие к предъявлению претензии, не представляется возможным, ответственность распределяется между сторонами пропорционально суммам доходов, полученных ими за соответствующую часть перевозки по своим линиям.

За услуги, предоставляемые сторонами друг другу по выдаче перевозочных документов, а следовательно, и за привлечение загрузки на линии партнера предусматривается выплата комиссионных. Размер комиссионных, как правило, сориентирован на определяемое время от времени в рамках ИАТА ставки вознаграждения за предоставление соответствующих услуг. Так, в настоящее время общепринятые комиссионные за оформление пассажирских перевозок составляют 9%, грузовых — 5%, чартерных — 5%. Для некоторых регионов установлены особые размеры комиссионных (по пассажирам). Например, за перевозки, полностью выполняемые в Африке, размер комиссионных составляет 6%.

Расчеты между авиапредприятиями производятся за вычетом установленных комиссионных по предъявлении перевозочных документов (соответствующих полетных купонов) стороной, выполнившей по ним перевозку, стороне, выдавшей эти документы.

Валюта расчетов, возможное применение курсов валют и другие вопросы расчетов определяются в каждом соглашении примени-

тельно к условиям расчетов, действующим между Российской Федерацией и соответствующими странами.

В рамках ИАТА действует многостороннее соглашение Интерлайн. В целом система соглашений типа Интерлайн обеспечивает взаимное признание перевозочных документов авиапредприятий, в них участвующих, и создает тем самым благоприятные возможности для использования при перевозках линий любых авиапредприятий, участвующих в таких соглашениях.

Соглашение о генеральном агенте (по продаже) — General Sales Agency Agreement — заключается, как правило, в дополнение к соглашению Интерлайн между авиапредприятиями, эксплуатирующими договорные линии между двумя государствами, назначившими их для эксплуатации этих линий.

Соглашение о генеральном агенте предусматривает взаимное назначение его сторонами (авиапредприятиями) — генеральными агентами друг друга на определенных в соглашении территориях. Обычно это территории стран, назначивших соответствующие авиапредприятия для эксплуатации договорных линий. Так, например, Аэрофлот назначил Эр Франс своим генеральным агентом на территории Франции, а Эр Франс назначила Аэрофлот своим генеральным агентом на территории Российской Федерации.

Генеральный агент представляет интересы назначившего его авиапредприятия (принципала) на соответствующей территории, используя всю сеть своих агентов на этой территории для продажи перевозок на линии принципала, рекламы его деятельности, выполнения других предусмотренных соглашением видов обслуживания, в том числе обеспечивающих содействие по связи с местными властями и организациями.

Соглашение о наземном обслуживании — Standard Ground Handling Agreement — заключается либо между авиапредприятиями, эксплуатирующими договорные линии, и в этом случае наземное обслуживание предоставляется ими взаимно друг другу, либо между авиапредприятием и организацией, непосредственно предоставляющей наземное обслуживание в данном аэропорту. Цель соглашения — обеспечить все необходимое техническое и коммерческое обслуживание (за исключением продажи перевозок) воздушных судов обслуживаемой стороны и выполняемых на них перевозок. Такое соглашение содержит перечни обязательного (стандартного) обслуживания и обслуживания, которое может быть предоставлено дополнительно по просьбе обслуживаемой стороны и за отдельную плату.

Ответственность за повреждение воздушных судов при обслуживании в соответствии с принятой международной практикой обычно ограничивается случаями умысла или приравненной к умыслу

неосторожности. В связи с этим очень важно, чтобы воздушные суда, выполняющие международные полеты, были застрахованы на случай повреждения в иностранных аэропортах.

Наряду с соглашениями о наземном обслуживании заключаются и соглашения по отдельным видам обслуживания, если такое обслуживание не предусмотрено одним из указанных выше основных соглашений. Это прежде всего соглашения о заправке топливом, о поставках бортового питания, об обслуживании пассажиров в пунктах стыковки рейсов, о бронировании и т.п. Все большее значение приобретает создание совместных предприятий, прежде всего связанных с обслуживанием: воздушных судов (заправка, ремонт, содержание в ангарах), пассажиров (гостиницы, экскурсионное обслуживание, продажа товаров на борту и в аэропортах), грузов (обработка и складирование) и, наконец, создание совместных предприятий-агентств по продаже перевозок и экспедиторскому обслуживанию.

К этому же типу соглашений следует отнести и соглашения о коммерческом обслуживании с бюро путешествий, туристическими организациями, агентствами и экспедиторскими фирмами, обеспечивающими продажу перевозок на линии перевозчика в тех странах, где такая продажа разрешена. Соглашения о коммерческом обслуживании предусматривают передачу перевозочной документации, в частности бланков перевозочных документов перевозчика, контроль за их использованием, порядок расчетов за проданные перевозки, а также выплату комиссионных агента. Изложенная выше система коммерческих соглашений, обеспечивающих обслуживание международных воздушных сообщений, является на сегодняшний день наиболее распространенной и наиболее отвечающей сложившейся в рамках ИАТА международной практике.

Вопросы согласования расписания и тарифов между авиапредприятиями-партнерами по договорной линии также могут быть предметом соглашения между авиапредприятиями, если они не решены общими соглашениями между ними.

Вторая большая группа коммерческих соглашений имеет целью регулирование коммерческих результатов эксплуатации договорных линий. Как известно, договорные линии могут эксплуатироваться:

- 1) раздельно каждым из партнеров — в этом случае каждый из них несет все расходы и получает все доходы, связанные с такой эксплуатацией;

- 2) на условиях пула доходов — в этом случае каждый партнер несет все расходы, связанные с эксплуатацией линии, а доходы распределяются между ними в согласованной заранее пропорции;

3) на условиях совместной эксплуатации (пул доходов и расходов) — в этом случае и доходы, и расходы от эксплуатации распределяются между партнерами по линии.

Если в первом случае никакого специального соглашения между партнерами по линии не требуется, то во втором и третьем случаях заключаются соглашения о пуле и о совместной эксплуатации соответственно.

Новым видом подобных соглашений является «Согласованный механизм выравнивания доходов», который разрабатывается на межправительственном уровне и практическое применение которого согласуется между авиапредприятиями.

И соглашения о пуле, и соглашения о совместной эксплуатации, устраняя прямую конкуренцию между партнерами, помогают определенным образом регулировать пользование коммерческими правами, которые предоставлены по межправительственным соглашениям о воздушном сообщении. Конечной целью пользования этими правами являются доходы, получаемые авиапредприятиями. Любые соглашения об их регулировании и распределении уравнивают возможности сторон. Но, конечно, равные возможности должны быть и взаимовыгодными.

Положения и условия коммерческих соглашений не должны противоречить положениям и условиям международных договоров, участниками которых являются страны — участницы этих коммерческих соглашений, а также законам (правительственным постановлениям, правилам и распоряжениям) в любой из стран—сторон соглашения. В противном случае любое такое положение или условие считается недействительным⁴.

В заключение хотелось бы поддержать точку зрения, высказывавшуюся при обсуждении итогов Авиатранспортной конференции 1994 г. на XXXI сессии Ассамблеи ИКАО (сентябрь—октябрь 1995 г.), о том, что в будущей эволюции регулирования международного воздушного транспорта основной упор должен делаться не на стратегию «открытого неба», а на концепцию «справедливого неба».

¹ См. ICAO. Doc. 9266.

² См. ICFO. Doc. 0266.

³ См. Рекомендация № 38 БСФС/31. Doc. 7977.

⁴ См. также ICAO. Doc. 9587. Политика и инструктивный материал в области регулирования международного воздушного транспорта; ICAO. Doc. 9226. Руководство по регулированию международного воздушного транспорта; Международное воздушное право. — Кн. 1 и 2. — М., 1980, 1981; Грязнов В.С. Международные авиаперевозки. — М., 1982; Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. — М., 1986.