

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

---

**В.Г. Афанасьев**

**Международное сотрудничество в сфере  
гражданской авиации**

Москва – 2008

Федеральное агентство воздушного транспорта

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

---

Кафедра Менеджмента  
В.Г. Афанасьев

## Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации

Утверждено Редакционно-  
издательским советом МГТУ ГА  
в качестве учебного пособия

Москва – 2008

## Оглавление

Введение .....	4
Глава 1. Правовые основы международного сотрудничества в ГА.....	6
1.1. Условия выполнения международных полетов.....	6
1.2. Межправительственные соглашения о воздушном сообщении .....	9
1.3. Многосторонние соглашения и конвенции.....	11
1.3.1. Чикагская конвенция 1944 г. ....	11
1.3.2. Варшавская конвенция 1929 г.....	13
1.3.3. Другие международные конвенции.....	16
Глава 2. Сотрудничество в рамках альянсов авиакомпаний .....	19
2.1. Стратегические альянсы.....	19
2.2. Глобальные альянсы .....	23
2.3. Маркетинговые альянсы .....	26
Глава 3. Сотрудничество в рамках международных авиатранспортных организаций.....	29
3.1. Международная организация гражданской авиации (ИКАО) .....	29
3.2. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА).....	46
3.3. Другие международные организации .....	58
Глава 4. Коммерческое сотрудничество .....	64
4.1. Пульное сотрудничество .....	64
4.2. Совместная эксплуатация авиалиний .....	70
4.3. Совместные предприятия.....	74
Примерный перечень вопросов для самопроверки .....	79
Список литературы .....	80

## Введение

Система мирового воздушного транспорта (МВТ) сложилась благодаря международному сотрудничеству. В настоящее время это уже сложившаяся глобальная транспортная структура, с помощью которой реализуются процессы воздушных перевозок пассажиров, багажа грузов и почты.

МВТ существует как целостная система, функционирующая на основе единых международных норм и стандартов, охватывающих все сферы деятельности гражданской авиации мира. С помощью воздушного транспорта осуществляется основная масса пассажирских перевозок, особенно на большие расстояния. В 2005 году перевезено более 2 млрд. чел. Численность персонала МВТ превышает 3 млн. человек, авиакомпании мира эксплуатируют около 20 тыс. воздушных судов, всего в мире функционируют более 1000 авиакомпаний, из которых около 400 выполняют международные перевозки, 70 авиакомпаний специализируются на грузовых перевозках.

В организационном плане система МВТ представляет собой конгломерат национальных систем воздушного транспорта, которые сотрудничают в рамках межгосударственных, международных неправительственных, профессиональных и иных специализированных международных организаций, основными из которых являются Международная организация воздушного транспорта (ИКАО), в которую входят 189 государств, международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), членами которой являются 265 авиакомпаний, выполняющих регулярные международные перевозки, Международный совет аэропортов (АСИ), объединяющий более 400 международных аэропортов.

Первая из названных организаций является межгосударственной организацией, поэтому она служит инструментом государственной политики, реализующим и отражающим интересы договаривающихся государств-членов ИКАО. Вторая (ИАТА) и третья (АСИ) являются международными неправительственными организациями, представляющими интересы авиакомпаний и аэропортов и, соответственно, интересы потребителей транспортных услуг, т.е. пассажиров и транспортной клиентуры. Поэтому принципиально значимые международно-правовые акты, относящиеся к воздушному транспорту, должны отражать как интересы государств, так и интересы производителей и потребителей транспортных услуг.

В связи с вышеизложенным первая глава данной работы посвящена правовым основам международного сотрудничества в мировом воздушном транспорте. В ней отражены вопросы двустороннего и многостороннего сотрудничества, в том числе межправительственные соглашения о воздушных сообщениях, международные конвенции и другие документы, определяющие основные условия международных полетов.

Вторая и третья главы посвящены основным вопросам коммерческого сотрудничества в мировом воздушном транспорте – маркетинговым, стратегическим, и глобальным альянсам, а также различным формам коммерческого партнерства и экономического сотрудничества.

В связи с затянувшимся спадом в экономике воздушного транспорта, начавшимся в 2001 г. и продолжающимся до настоящего времени, вновь начался процесс консолидации авиакомпаний. Авиакомпании осознают, что в условиях кризиса, когда обостряется конкуренция за долю рынка авиаперевозок, в одиночку им не выжить.

Консолидация проходит по нескольким направлениям:

1) Полное слияние равноправных авиакомпаний. По прогнозам аналитиков из 11 самых крупных авиакомпаний США (так называемый «Транк эрлайнз») останется только 4.

2) Объединение магистральных и региональных авиакомпаний. Например, авиакомпания «Юнайтед Эрлайнз» объединяет свои линии с региональной авиакомпанией «Юнайтед экспресс», «Дельта Эйр Лайнз» объединяет линии с такими перевозчиками как «Атлантик Кост», «Скай Уэст», «Комэйр» и «Атлантик Саусист»; «Бритиш Эйруэйз») объединяет две своих дочерних авиакомпании в одну «Ситиэкспресс»; «ЮС Эйруэйз» объединяет линии с авиакомпанией «Шаттл Америка» и «ЮС Air ways Express» и т.д.

3) Укрепление традиционных маркетинговых и стратегических альянсов, на которых мы остановимся ниже.

По сведениям ИАТА почти все международные авиакомпании являются партнерами по коммерческому сотрудничеству, так называемым рыночным (маркетинговым), либо стратегическим альянсам, которое включает в себя межлинейное («ИНТЕРЛАЙН») сотрудничество, совместное выполнение рейсов под одним номером рейса («Код-шэринг»), координацию расписания и совместную эксплуатацию авиалиний.

Международное сотрудничество осуществляется и в такой форме, как совместное пользование многими авиакомпаниями автоматическими системами бронирования (АСБ).

Такие формы коммерческого партнерства являются весьма важными для авиакомпаний в смысле улучшения их рыночной доли, объемов перевозок, снижения расходов и повышения прибыльности международных авиалиний. Вместе с тем, коммерческое партнерство не предполагает исключительности для партнеров и не запрещает альянсов с конкурентами. Она не предполагает так же совместного владения имуществом и взаимных инвестиций.

# Глава 1. Правовые основы международного сотрудничества в ГА

## 1.1. Условия выполнения международных полетов

Международное сотрудничество в сфере гражданской авиации имеет установившуюся правовую основу, базирующуюся на нормативно-правовом регулировании воздушных сообщений.

Оно складывается из двух составляющих:

- национальное регулирование;
- международное регулирование.

Каждое суверенное государство имеет свое национальное регулирование, которое состоит из государственного регулирования, ведомственного регулирования и корпоративного регулирования. Международное регулирование складывается из двустороннего и многостороннего регулирования (рис. 1.1)



Рис. 1.1. Нормативно-правовое регулирование воздушных сообщений

Международные воздушные сообщения являются главной составной частью коммерческой эксплуатации воздушного транспорта и имеют свои особенности, связанные с национальным и международным правовым регулированием международных воздушных перевозок. Как следует из приведенного выше определения международной перевозки, ее особенностью является то, что при ней затрагивается территория как минимум двух государств. А поскольку законодательство каждого государства, а также международные документы определяют полный и исключительный суверенитет государства на воздушное пространство, расположенное над его территорией, то главной особенностью международных воздушных перевозок является их международно-правовое регулирование.

Международно-правовое регулирование международных воздушных перевозок включает в себя необходимость и обязательность выполнения требований:

- национального законодательства государства флага перевозчика, осуществляющего международные полеты;
- национального законодательства государства, на территорию которого, с территории которого или через территорию которого выполняется международная перевозка;
- двусторонних и многосторонних договоров, регламентирующих международные полеты и международные перевозки.

Так, в соответствии с национальным законодательством России, закрепленным в Воздушном Кодексе РФ, полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР могут осуществляться на основании и в соответствии с условиями:

- 1) международных договоров РФ;
- 2) специальных разрешений на совершение разовых полетов, выдаваемых в установленном порядке. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве РФ осуществляются только по установленным воздушным трассам и в аэропорты, открытые для международных воздушных перевозок. Полеты в воздушном пространстве иностранных государств регулируются соответствующими внутренними и международными документами.

Основными международными договорами, регулирующими воздушные перевозки, являются *межправительственные соглашения о воздушном сообщении*. В этих соглашениях определяются условия осуществления международных полетов и выполнении международных перевозок между договаривающимися государствами. В частности, определяются «договорные авиалинии», которые каждая из сторон соглашения разрешает эксплуатировать назначенному для этой цели авиапредприятию другой договаривающейся стороны, и коммерческие права, предоставляемые каждой из назначенных авиакомпаний. Под коммерческими правами понимаются права на осуществление перевозок пассажиров, багажа, грузов и почты на территорию или с территории договаривающихся государств или на территорию третьих

стран. Объем предоставляемых коммерческих прав характеризуется семью «свободами воздуха». При определении договорных линий устанавливаются пункты посадок на территории договаривающихся государств, а также за их пределами на территории третьих стран.

Кроме межправительственных соглашений условия международных воздушных перевозок определяются различными межведомствами, документами и разрешениями. В частности, назначенное авиапредприятие должно получить разрешение на эксплуатацию договорных линий от ведомства гражданской авиации другой стороны. Ведомства гражданской авиации могут выдавать и временные административные разрешения на выполнение международных полетов в соответствующую страну еще до официального заключения соглашения о воздушном сообщении между странами.

Ведомства гражданской авиации выдают в установленном порядке и специальные разрешения на выполнение разовых полетов, в том числе для выполнения дополнительных, чартерных и специальных рейсов, если такие полеты не требуют согласования по дипломатическим каналам.

В межправительственных и межведомственных документах часто определяются и другие условия коммерческой эксплуатации международных авиалиний, в том числе регламентируются порядок взаимоотношений между назначенными авиапредприятиями, между авиапредприятиями и пользователями воздушным транспортом (пассажирами и клиентурой), а также третьими лицами, в том числе может определяться уровень пассажирских и грузовых тарифов, ответственность перевозчиков и др.

Кроме межправительственных соглашений о воздушном сообщении между странами и межведомственных документов, условия эксплуатации международных воздушных линий и организации воздушных перевозок определяются двусторонними и многосторонними соглашениями, заключаемыми между авиакомпаниями, а также различными коммерческими соглашениями между авиакомпаниями и посредниками, например, между авиакомпаниями и агентами по продаже перевозок и др. Основными коммерческими соглашениями являются соглашения о коммерческом сотрудничестве, соглашения об оформлении авиаперевозок, соглашения о Генеральном агенте, соглашения о пуле и др. В основе таких соглашений лежит выплата комиссионных и сверхкомиссионных за обеспечение коммерческой загрузки и продажу перевозок на рейсы соответствующих авиакомпаний, а также распределение доходов между перевозчиками.

Кроме перечисленного, международно-правовое регулирование международных воздушных перевозок осуществляется и на многостороннем уровне с помощью механизма различных международных конвенций в области гражданской авиации, а также международных авиатранспортных организаций, основными из которых являются ИКАО и ИАТА. Государство, вступившее в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), обязуется всячески содействовать успешной и прибыльной эксплуатации международных

авиалиний. Экономически отношения между авиакомпаниями на многостороннем уровне регулируются тарифами и правилами Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

## **1.2. Межправительственные соглашения о воздушном сообщении**

Основными международными документами, регулирующими воздушные перевозки между странами – участницами соглашения, являются межправительственные соглашения.

Это, как правило, двусторонние соглашения, которые заключаются от имени правительств договаривающихся государств, и поэтому они носят название межправительственных соглашений.

Основным содержанием любого межправительственного соглашения о воздушном сообщении являются те права, которые договаривающиеся государства предоставляют друг другу в целях установления и обеспечения воздушного сообщения между соответствующими странами. Это, прежде всего, право выполнять полеты по определенным в соглашении договорным линиям, которые каждая из сторон предоставляет авиакомпании или авиакомпаниям, назначенным другой стороной, а также права на осуществление перевозок при полетах по договорным линиям на определенных соглашением условиях. Договорные линии включают в себя четыре категории пунктов посадки: пункты на своей территории, промежуточные пункты в странах, лежащих на маршруте полетов, пункты на территории партнера по соглашению и пункты в третьих странах за пределами территории партнера по соглашению.

Коммерческие права, которые предоставляются партнерами по соглашению, принято классифицировать на семь «свобод воздуха» (рис. 1.2) в каждом межправительственном соглашении указывается, на каких участках договорных линий разрешается осуществлять перевозки на условиях, определенных соответствующей «свободой воздуха», а на каких нельзя. Основные коммерческие права при перевозках между договаривающимися странами определяются пятью «свободами воздуха». Во многих соглашениях определяются и дополнительные коммерческие права на перевозку между третьими странами: через воздушное пространство своей территории 6-я «свобода воздуха» или минуя свою территорию - 7-я «свобода воздуха».

Кроме вопроса о коммерческих правах, одним из обязательных условий межправительственного соглашения о воздушном сообщении является назначение конкретных перевозчиков для эксплуатации договорных авиалиний. Назначая свое конкретное авиапредприятие (или несколько предприятий) соответствующее правительство делегирует ему (или им) реализацию прав, которое правительство получило по данному соглашению. На назначенные договаривающимися сторонами авиапредприятия возлагается эксплуатация предусмотренных соглашением договорных линий, условия которой авиапредприятия должны согласовать между собой.

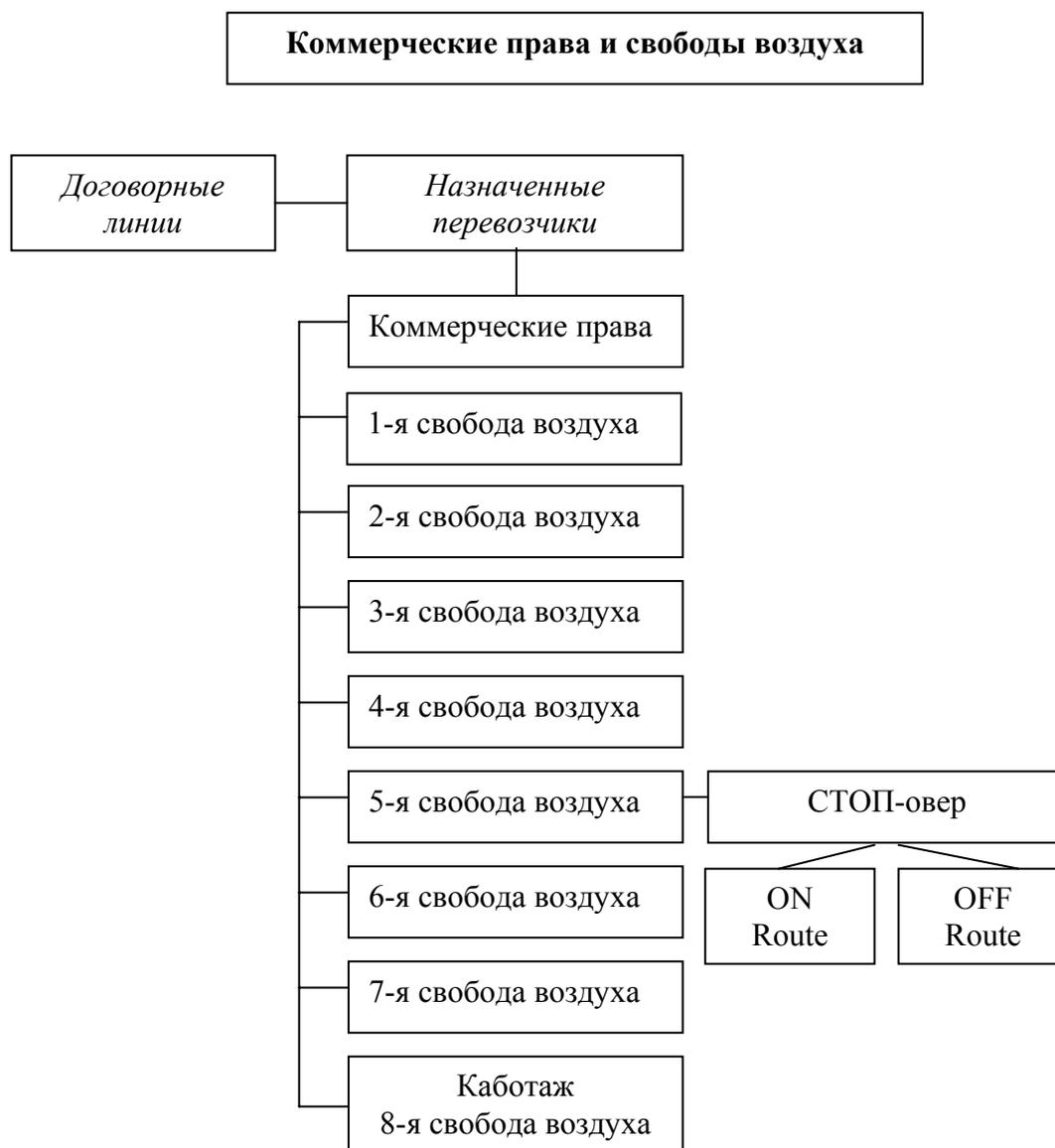


Рис. 1.2. Коммерческие права и свободы воздуха

Одним из важных условий межправительственных соглашений о воздушном сообщении является вопрос о регулировании провозных емкостей на договорных линиях между странами, либо отказ от него. Под провозными емкостями понимается максимальное количество коммерческой загрузки, которое может быть перевезено партнерами, максимальная коммерческая грузоподъемность самолета, определенного для выполнения перевозок каждой стороной, помноженная на частоту полетов (количество рейсов в неделю). Как правило, провозные емкости устанавливаются приблизительно равными для каждого партнера по соглашению. Однако, в связи с распространением в последние годы политики дерегулирования, многие государства отказываются от регулирования провозных емкостей и настаивают на свободном определении емкостей каждым перевозчиком, исходя из конкретных условий рынка. Другие государства отказываются от свободного определения емкостей и требуют

включения в соглашения о воздушном сообщении положений о предварительном определении провозных емкостей для каждого партнера. Определение провозных емкостей касается как пассажирских (смешанных) перевозок, так и грузовых перевозок на специальных грузовых или конвертируемых самолетах по грузовым авиалиниям между договаривающимися странами. Кроме двух методов регулирования провозных емкостей («свободного определения») существует еще третий - так называемый «бермудский метод», который является компромиссным между первым и вторым.

Следует отметить, что в последнее время в связи с дерегулированием воздушного транспорта получило распространение так называемое «множественное назначение» (multiple designation), т.е. назначение не одного, а нескольких перевозчиков для эксплуатации договорных линий между странами.

### **1.3. Многосторонние соглашения и конвенции**

#### **1.3.1. Чикагская конвенция 1944 г.**

Основным многосторонним межправительственным соглашением по вопросам международных воздушных сообщений является Чикагская конвенция 1944 г. «О международной гражданской авиации». Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции и стал членом Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в 1970 г. Российская Федерация является правопреемником СССР по Чикагской конвенции.

Конвенция о международной гражданской авиации состоит из 96 статей, сгруппированных на 4 части: 1) Аэронавигация; 2) Международная организация гражданской авиации; 3) Международный воздушный транспорт; 4) Заключительные положения. В преамбуле конвенции определяется, что она заключена с тем, чтобы «международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично». Конвенция подтверждает «полный и исключительный суверенитет» государства над воздушным пространством над своей территорией (ст. 1), а также то, что «никакие регулярные международные воздушные сообщения не могут осуществляться над территорией или на территории Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с иной санкции этого государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции» (ст. 6).

Конвенцией предусмотрены ограничения в отношении перевозки особых грузов (ст. 35), в частности, в ней говорится, что каждое Договаривающееся государство в интересах соблюдения общественного порядка и безопасности сохраняет за собой право регулировать или запрещать перевозку на свою

территорию или над своей территорией военного снаряжения или военных материалов или иных предметов при условии, что в этом отношении не будет проводиться различий между его национальными воздушными судами, занятыми в международной навигации, и воздушными судами других государств, занятыми подобным же образом. Таким образом, наряду с полным и исключительным суверенитетом государств, конвенция требует соблюдения принципа недискриминации при международных перевозках.

В соответствии с Чикагской конвенцией ИКАО наделяется правом разрабатывать, принимать и по мере необходимости изменять соответствующие международные стандарты, рекомендации и процедуры, касающиеся международных полетов и международных авиаперевозок. Всего ИКАО разработано свыше 4,5 тысяч стандартов, рекомендаций и правил. Стандарты и рекомендации ИКАО содержатся в 18 приложениях, регулирующих соответствующую сферу международных воздушных сообщений. В частности, Приложение 18 носит название «Безопасная перевозка опасных грузов» и включает в себя стандарты и рекомендации ИКАО по международным перевозкам этой категории грузов.

Часто возникает вопрос, обязательны ли стандарты и рекомендации ИКАО для государств - членов ИКАО. Ответ на этот вопрос дает статья 38 Чикагской конвенции: «Государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, либо приводить свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или процедурами после изменения последних, либо которое сочтет необходимым принять правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от тех правил, которые установлены международным стандартом, незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации о различиях между его собственной практикой и той, которая установлена международным стандартом. Таким образом, любое государство может иметь отличие национальных стандартов и правил от международных, принятых Советом ИКАО и представленных на рассмотрение стран-участниц. В случае несоответствия национальных стандартов и правил или невнесения соответствующих изменений в свои собственные правила или практику по рекомендации Совета ИКАО, государство уведомляет об этом Совет в течение 60 дней после принятия международного стандарта или поправки к нему. В любом таком случае Совет незамедлительно уведомляет все другие государства о различиях, которые существуют между положениями международного стандарта и соответствующей национальной практикой этого государства. Так, гражданская авиация РФ до настоящего времени имеет свыше 100 различий между национальной практикой и стандартами и рекомендациями ИКАО.

Количество этих различий с каждым годом сокращается, но, тем не менее, они все еще имеются. Не в полной мере приняты ГА РФ и рекомендации

по перевозке опасных грузов, изложенные в Приложении 18 «Безопасная перевозка опасных грузов», хотя рекомендации этого Приложения положены в основу национальных правил, утвержденных еще бывшим МГА.

### **1.3.2. Варшавская конвенция 1929 г.**

Наиболее значительным среди многосторонних международных соглашений, регулирующих международные воздушные перевозки, является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г., получившая название Варшавской конвенции по месту ее подписания в 1929 г. Она вступила в силу в 1933 г. В 1955 г. в Гааге был принят Протокол о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. Этот протокол внес ряд изменений в Варшавскую конвенцию, в частности, увеличен предел ответственности перевозчика. В соответствии со ст. XIX Гаагского протокола, Конвенция и Протокол должны считаться участниками Протокола как единый документ и называться Варшавской конвенцией с изменениями, внесенными в Гааге в 1955 году. Однако, следует иметь в виду, что для государств, не подписавших и не ратифицировавших Гаагский протокол 1955 г., продолжает действовать только Варшавская конвенция 1929 года.

Варшавская конвенция 1929 г. условно может быть разделена на 5 частей:

- 1) Сфера применения и определение международной воздушной перевозки;
- 2) Оформление договора перевозки; основные права и обязанности сторон в воздушной перевозке
- 3) Ответственность авиаперевозчика;
- 4) Постановления, касающиеся комбинированных перевозок;
- 5) Общие и заключительные Постановления.

В юридической литературе определилось устойчивое понятие «Варшавская система ответственности авиаперевозчика».

Действующая Варшавская система включает в себя Варшавскую конвенцию 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, дополнительный протокол 1955 года (Гаагский протокол) и другие документы, принятые позже в развитие первых двух. Варшавская конвенция и Гаагский протокол устанавливают ответственность авиаперевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиров, а также за несохранную перевозку грузов и багажа. Согласно конвенции такая ответственность наступает при наличии вины перевозчика, которая предполагается. Устанавливаются пределы ответственности перевозчика, которые, однако не применяются если: 1. отсутствует договор перевозки, 2. имеется соглашение между перевозчиком и клиентом о повышении пределов ответственности, 3. доказана грубая вина перевозчика. В 1961 г. дополнительно к Варшавской конвенции подписана Гвадалахарская конвенция, которая распространила действие Варшавской конвенции и Гаагского протокола на такого перевозчика,

который в действительности осуществляет перевозку, а договор перевозки с пассажиром или грузоотправителем заключило иное лицо.

Развитие воздушного транспорта привело к тому, что концепция ответственности за вину, заложенная в Варшавской конвенции, стала подвергаться сомнениям, а установленные пределы ответственности оказались недостаточными для пассажирских перевозок.

Наличие в Варшавской конвенции низких пределов ответственности авиаперевозчика не дает возможности полностью удовлетворять требования пострадавших пассажиров и их иждивенцев, когда такие требования оказываются высокими по сумме, а умысел перевозчика, позволяющий не применять пределы ответственности, не может быть установлен. В результате иски стали заявляться и к изготовителям самолетов. Кроме того, суды многих государств небезуспешно пытаются при помощи различных уловок обойти установленные пределы ответственности, следуя принципу полного возмещения вреда. Пример тому - решение суда США по поводу возмещения вреда пассажирам польской авиакомпании в результате катастрофы Ил-62, где сочтено возможным не применять ограничения ответственности авиапредприятия по причинам нарушения требований о размере штрафа в авиабилетах. Широкое распространение получила практика американских судов по применению "карательных санкций", которые по своей природе приближаются к уголовной ответственности и значительно превышают пределы ответственности перевозчика, установленные Варшавской конвенцией и Гаагским протоколом.

В 1966 г. США, а с 1976 г. многие европейские государства, используя ст. 22, п. 1 Варшавской конвенции повысили пределы ответственности своих авиакомпаний до 75 тыс. долл. на одного пассажира. Аэрофлот был вынужден повысить свою ответственность до указанных пределов, поскольку это является условием получения разрешения на полеты в соответствующие страны. Таким образом, в настоящее время на основных маршрутах Аэрофлот уже имеет пределы ответственности значительно более высокие, чем предусмотрено даже Гаагским протоколом 1955 г.

Очевидно, что подобное повышение пределов ответственности авиаперевозчиков не будет последним, ибо правительства и суды западных государств весьма заинтересованы в наиболее полном удовлетворении претензий богатой клиентуры воздушного транспорта, а наиболее крупные авиакомпании - в повышении пределов своей ответственности по соображениям конкуренции. Следствием этого будет и увеличение страховых взносов, снижение прибыли, разорение неконкурентоспособных авиапредприятий.

Международным сообществом предприняты действия, направленные на то, чтобы остановить таким образом процесс распада Варшавской системы. Закрепленные ею начала ответственности были существенно изменены Гватемальским протоколом 1971 г. и Монреальскими протоколами 1975 г. № 1;

№ 2, № 3, № 4. Гватемальский протокол 1971 г. вводит ответственность перевозчика за причинение вреда здоровью пассажира независимо от вины и повышает предел ответственности до 100 тыс. долл. в отношении каждого пассажира. Монреальские протоколы №№ 1, 2 и 3 носят сугубо технический характер, поскольку изменяют Варшавскую конвенцию, Гаагский и Гватемальский протоколы лишь в части расчетной денежной единицы, допуская возможность исчисления размеров ответственности перевозчика в единицах «специальных правах заимствования» - СПЗ (для членов Международного валютного фонда). Монреальский протокол № 4 относится только к грузам. Он устанавливает более строгую ответственность за перевозку грузов, оставляя пределы ответственности авиаперевозчика на уровне Гаагского протокола 1955 г.

Названные протоколы, во-первых, вводят ответственность авиаперевозчика независимо от его вины. Эта мера на первый взгляд неблагоприятна для авиапредприятий, однако она упрощает процедуру возмещения вреда, стимулируя авиаперевозчиков страховать свою ответственность.

Во-вторых, если Варшавская конвенция допускает возможность возмещения вреда перевозчиком сверх пределов, установленных ею, то Гватемальский и Монреальский № 4 протоколы делают пределы ответственности авиаперевозчика максимумом его ответственности, который не подлежит превышению ни при каких обстоятельствах, даже если доказано наличие грубой вины перевозчика. Таким образом, ответственность авиаперевозчика жестко ограничена. При этом, однако, составителями Гватемальского протокола учтены и интересы пассажиров: в протоколе закреплена возможность любого государства устанавливать систему дополнительного возмещения вреда любым способом, но только не за счет авиаперевозчика. Этим параллельно исключена возможность использовать авиакомпаниями повышение пределов своей ответственности в целях конкуренции. Протокол предусматривает возможность дополнительного возмещения вреда пассажиров не за счет авиакомпании, а за счет государственного "страхового фонда", дополнительных сборов с пассажиров и др.

Такая гибкая система дает возможность сохранить Варшавскую конвенцию, оградить интересы авиакомпаний и уберечь их от разорения в случаях крупных авиакатастроф. В этих условиях американские авиакомпании, а также авиакомпании - члены ИАТА прилагают все усилия к скорейшей ратификации своими странами Гватемальского и Монреальских протоколов.

Готовы ли авиапредприятия России и, прежде всего Аэрофлот в условиях хозяйственной самостоятельности, когда все убытки от авиакатастроф возмещаются самими авиапредприятиями за счет собственных средств, к бесконтрольному повышению пределов их ответственности на международных авиалиниях. Вероятно все же стоит предпринять усилия российской стороне

для сохранения Варшавской системы, сохранения хотя бы на таком (значительном уровне 100 тыс. дол.) стабильных пределов ответственности авиаперевозчиков, которые предлагает Гватемальский протокол.

Условием вступления в силу Гватемальского и Монреальских протоколов является участие в них 30 стран, между которыми осуществляется более 40% авиаперевозок. Во многом вступление в силу протоколов зависит от России и США. Пока указанные протоколы ратифицировали около 20 государств.

### **1.3.3. Другие международные конвенции**

Из других многосторонних договоров (рис. 1.3) следует, прежде всего, упомянуть Гвадалахарскую конвенцию 1961 года. Под действие этой конвенции попадают такие международные перевозки, при которой договорной перевозчик и фактический перевозчик не совпадают. Это имеет место при лизинге (аренде самолетов, при которой договорный перевозчик эксплуатирует воздушные суда другого (фактического) перевозчика.

Конвенция не затрагивает правоотношений между самими перевозчиками за исключением второй части ст. VII согласно которой, если иск возбужден лишь против одного из этих перевозчиков, он имеет право привлечь и другого перевозчика к делу перед судом. Правоотношения по передаче воздушных судов во временное пользование регулируется национальным законодательством, в соответствии с которым составляется договор аренды или фрахта.

Главная идея Гвадалахарской конвенции состоит, прежде всего, в предоставлении возможности фактическому перевозчику ссылаться на нормы Варшавской конвенции, а также в установлении принципа солидарной ответственности фактического и договорного перевозчиков перед пассажирами и грузоотправителями. Действия перевозчика по договору и фактического подпадают под правила Варшавской конвенции: первого - в отношении всей перевозки, предусмотренной в договоре, второго - лишь в отношении той перевозки, которую он осуществляет (ст. II).

Определение данных перевозчиков в качестве единой стороны договора соответственно повлекло за собой и признание единства их поведения: «Действие или бездействие фактического (договорного) перевозчика и его агентов, действующих при исполнении своих обязанностей, относящихся к перевозке, осуществляемой фактическим перевозчиком, считается действием или бездействием договорного (фактического) перевозчика».

Из других международных конвенций, приведенных на рис. 1.3, следует особо упомянуть Монреальскую конвенцию для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, которая была принята Дипломатической конференцией ИКАО в 1999 году. Монреальская конвенция призвана модернизировать и консолидировать Варшавскую конвенцию 1929 года и связанных с ней документов. Она уточняет основные положения, связанные с международной перевозкой пассажиров, багажа и грузов,

повышает предел ответственности перевозчика и степень компенсации за вред, происшедший в случае смерти или телесного повреждения пассажира, повреждения багажа и груза.

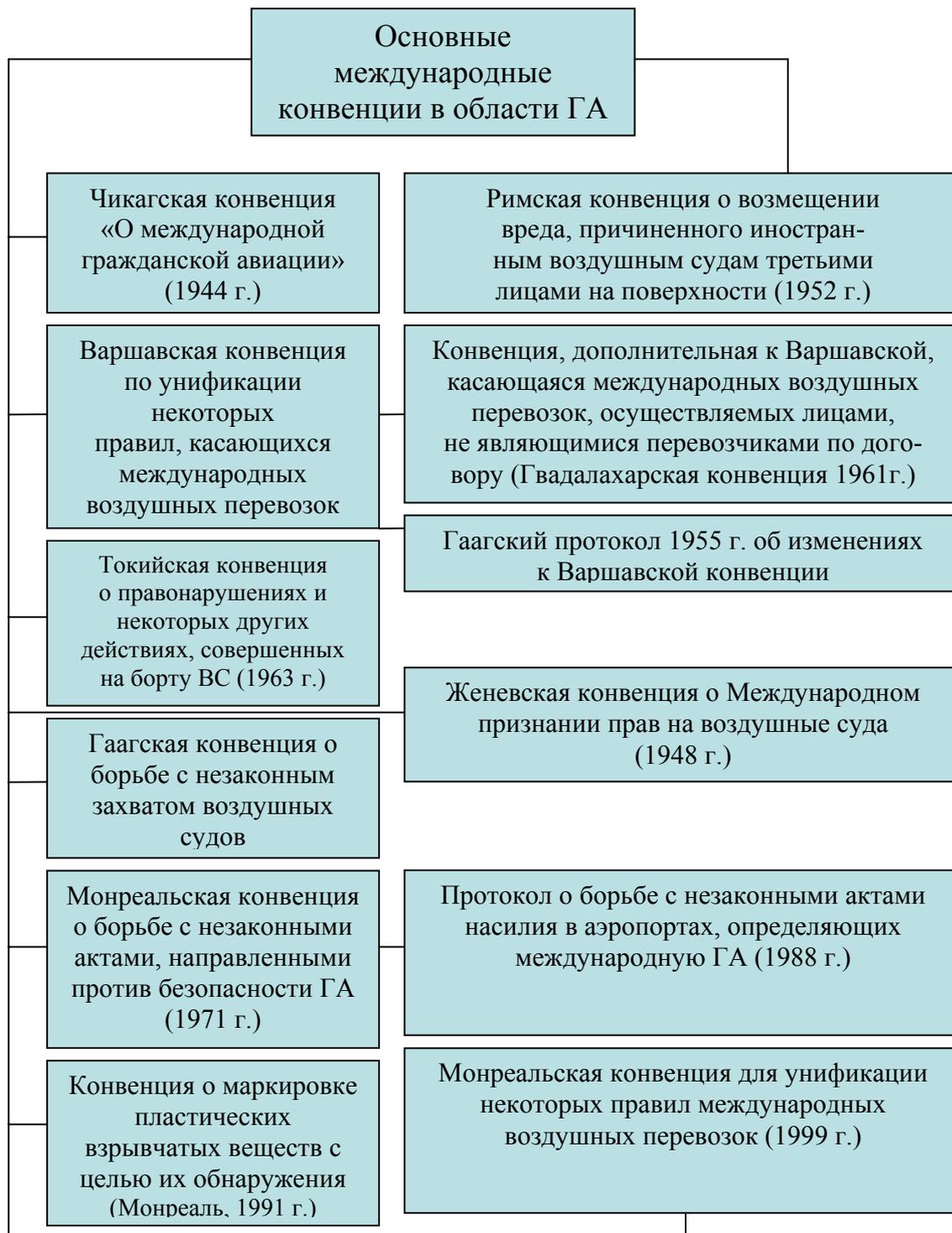


Рис. 1.3. Международные конвенции

В частности предел ответственности за смерть пассажира, не превышающий 100000 СПЗ<sup>1</sup>, перевозчик обязан компенсировать в любом случае, если происшествие, которое явилось причиной смерти, произошло на борту воздушного судна или во время любых операций по посадке или высадке.

Монреальская конвенция 1999 г. вступила в силу в 2004 году после ее ратификации 30-ю государствами. Она имеет преимущественную силу перед любыми правилами, применяемыми к международной воздушной перевозке. Однако государства, которые до сих пор не подписали и не ратифицировали Монреальскую конвенцию, по-прежнему руководствуются положениями Варшавской конвенции 1929 г. и другими документами Варшавской системы.

Что касается других международных конвенций в области гражданской авиации (рис. 1.3), то их названия говорят сами за себя и в данном учебном пособии не предусматривается их подробное рассмотрение.

---

<sup>1</sup> специальные права заимствования, условная расчетная единица, применяемая Международным валютным фондом.

## Глава 2. Сотрудничество в рамках альянсов авиакомпаний

### 2.1. Стратегические альянсы

В отличие от коммерческого партнерства стратегические альянсы носят более постоянный и долгосрочный характер, который не исключает их дальнейшего сближения вплоть до совместной эксплуатации авиалиний или слияния авиакомпаний. Стратегические альянсы, ведущие к транснациональным слияниям в международном воздушном транспорте, в отличие от других отраслей индустрии, стали заметными только в последние годы, однако они оказывают существенное влияние на будущую структуру международной авиатранспортной индустрии. Причиной этого является то, что преобладающей в воздушном транспорте долгое время была концепция национального владения авиакомпаниями, и только совсем недавно стали проявляться признаки благосклонности государств к той или иной степени иностранного владения авиакомпаниями.

Однако в недалеком будущем эта тенденция будет иметь самые серьезные последствия для развития мирового воздушного транспорта. Особенно заметной эта тенденция стала проявляться в Западной Европе после создания Единого рынка воздушного транспорта. В Римском договоре 1957 года, на основе которого было создано Европейское экономическое общество (ЕЭС), которое затем было преобразовано в Европейский союз (ЕС), предусматривается право каждого гражданина Сообщества организовывать бизнес в любом государстве члене ЕС. Это положение было усилено в «третьем пакете» либерализации воздушного транспорта ЕС, в разделе, касающемся лицензирования авиационных перевозчиков и гармонизирующем правила выдачи эксплуатационных лицензий предприятиям с коллективным владением членами сообщества либо гражданами одного из государств - членов ЕС. Внутри сообщества положение о национальном владении авиакомпанией заменено новым, в соответствии с которым любой гражданин государства - члена ЕС может иметь в собственности и управлять авиакомпанией в другом государстве - члене Европейского союза.

Таблица 2.1

#### Основные стратегические альянсы

№ п/п	Иностраный инвестор	Национальная авиакомпания	Доля в %
1.	«Эр Франс» (Франция)	ЧСА (Чехия) Сабена (Бельгия) «Евро Берлин» (Германия)	20 37,5 50
2.	«Алиталия» (Италия)	«Малев» (Венгрия)	30
3.	«Эйр Кэнэда» (Канада)	«Континентал» (США)	27,5
4.	«Бритиш Эйруэйз»	«Дойче БА» (Германия) ТАТ (Трансевропа) «Квонтвс» (Австралия)	49 49,9 25

№ п/п	Иностранный инвестор	Национальная авиакомпания	Доля в %
5.	«Американ Эрлайнз» (США)	«Канадиан Эйрлайнз Интернэшнл» (Канада)	25
6.	«Иберия» (Испания)	«Аэролинас Аргентинас» «Виаса» (Венесуэла) «Ладеко» (Колумбия) «Лауда Эйр» (Коста-Рика)	30 45 35 26,5
7.	«Люфтганза» (Германия)	«Евроберлин» (Германия) «Люксэйр» (Люксембург)	50 13
8.	«Свиссэр» (Швейцария)	«Остриан» (Австрия) «Сабена» (Бельгия)	10 49,5
9.	КЛМ (Нидерланды)	«Норсуэст» (США)	49
10.	ДЖАЛ (Япония)	«Гавайи» (США)	12
11.	«Ансетт» (Австралия)	«Американ Уэст» (США)	20
12.	«Квонтас» (Австралия)	«Эйр Нью Зеланд» (Новая Зеландия)	20

Хотя право учреждения в другом государстве - члене ЕС сейчас принято в полном объеме, пока ни одна авиакомпания не учреждена или не приобретена в собственность или в полное владение не гражданина данного государства. Так, «Эйр Франс», например, владеет 50% акций в авиакомпании «Аэроибереия», а «Бритиш Эйруэйз» имеет 49,9 % акций французской компании ТАТ и 49 % германской авиакомпании «Дойче БА». В соответствии с «третьим пакетом» либерализации воздушного транспорта ЕС «Бритиш Эйруэйз» теоретически могла бы владеть указанными авиакомпаниями, однако на практике ее доля в иностранных авиакомпаниях не превышает 50%. Германская авиакомпания имеет 50%-ную долю в авиакомпании «Евроберлин» и 13% в люксембургской авиакомпании «Люксэйр». Авиакомпания САС владеет 40% авиакомпании «Бритиш Мидленд» и т.д.

В США Федеральный авиационный закон ограничивает голосующую долю в акциях американских авиакомпаний до 25%, что расценивалось в прошлом как ограничение иностранных инвестиций до 25%. Однако финансовые трудности авиакомпаний вынудили правительство искать дополнительные источники финансирования, в результате чего была изменена политика, и Министерство транспорта США разрешило иностранным гражданам инвестировать до 49% от общей стоимости имущества американских авиакомпаний при условии, что иностранные акционеры не получают контроля над авиакомпаниями США. Новые положения требуют, чтобы иностранное владение составляло не более 25% голосующих акций, и не более одной трети мест в совете директоров американской авиакомпании могут занимать иностранные граждане. Иностранные инвестиции в авиакомпании США в настоящее время являются значительными. Так, австралийская авиакомпания «Ансетт» владеет акциями американской авиакомпании «Американ Уэст», САС владеет капиталом в авиакомпании «Континентал», сингапурская СИА и швейцарская «Свисс» вложили свой капитал в

американскую авиакомпанию «Дельта». Более значительными являются инвестиции канадской авиакомпании «Эйр Кэнэда» в американскую «Континентал» (25%), а так же инвестиции голландской КЛМ в американскую «Норсуэст» (49% и 10,5% голосующих акций). Две последние решили пойти дальше и заключили соглашение, предусматривающее дальнейшую интеграцию их полетов, которые будут эксплуатироваться как рейсы единой авиакомпании. Министерство транспорта США согласилось не только с тем, что КЛМ будет иметь 10,5% голосующих акций и 49% общей доли капитала в авиакомпании «Норсуэст», но и предоставило этим авиакомпаниям антитрестовский иммунитет на право проведения единой политики и ведения переговоров как единой авиакомпании. Однако, разрешение, данное голландской КЛМ на инвестиции в авиакомпанию «Норсуэст» и канадской авиакомпании «Эр Кэнада» в «Континентал», контрастирует с мощнейшей оппозицией в США предложению «Бритиш Эйруэйз» приобрести 44% капитала с 21% голосующих акций в авиакомпании «ЮС Эйруэйз». Такой стратегический альянс дает британской авиакомпании доступ к широкой сети внутренних рейсов авиакомпании «ЮС Эйруэйз» в США. Министерство транспорта уклоняется от одобрения этой сделки, требуя, чтобы в ответ на разрешение такого альянса правительство Великобритании согласилось на подписание двухстороннего соглашения на принципах «открытого неба» аналогичному тому, которого США добились на переговорах с Нидерландами. В таких обстоятельствах «Бритиш Эйруэйз» вынуждена была снять свое предложение, не надеясь на его одобрение, поскольку правительство Великобритании не согласилось на подписание соглашения об «открытом небе» с США.

В результате «Бритиш Эйруэйз» объявила о том, что она реконструировала альянс с «ЮС Эйруэйз» и согласилась на фазовую программу партнерства. На первой фазе БА вложит 300 млн. ам. долл. в «ЮС Эйруэйз» и приобретает привилегированные акции, что даст ей право иметь 19,9% голосов и 3 места в Совете директоров, состоящий из 16 членов. Новое соглашение дает БА опцион вложить дополнительно 450 млн. ам. долл. в «ЮС Эйруэйз» в двух последних фазах, если регулирующая финансовая обстановка позволит ей это. Если этот опцион будет одобрен, доля «Бритиш Эйруэйз» в капитале «ЮС Эйруэйз» увеличится до 32%. «Бритиш Эйруэйз» и «ЮС Эйруэйз» надеются, что новая сделка не будет противоречить американскому законодательству, т.к. она не отличается от других иностранных инвестиций в американские авиакомпании. Однако до сих пор не ясно, разрешат ли американские власти эту новую сделку или по-прежнему будут увязывать ее с «открытым небом» в Великобритании. Споры, связанные с инвестициями авиакомпаний БА и КЛМ в американские авиакомпании, привели к еще большим дебатам в США по поводу иностранных инвестиций в авиатранспортную отрасль. Существует очень сильная оппозиция со стороны профсоюзов по поводу предоставления прав «каботажа» иностранным

авиакомпаниям на территории США. Однако это мало беспокоит иностранные авиакомпании, поскольку они не надеются на успех в конкуренции с американскими перевозчиками на внутреннем рынке. А вот стратегические альянсы и участие во владении американскими компаниями дают им возможность иметь существенную долю в американском рынке. Однако после доклада Главного финансового управления США о тяжелом финансовом положении американских авиакомпаний напряжение в вопросе о разрешении иностранного владения авиакомпаниями значительно ослабло. В докладе Главного финансового управления подчеркивается, что иностранные инвестиции поддержат конкурентоспособность американских авиакомпаний и оно просит правительство разрешить такие инвестиции.

Американская авиакомпания «Америкэн Эрлайнз» в свою очередь, инвестировала в канадскую авиакомпанию «Кэнэдиан Эрлайнз Интернэшнл», приобретя 25% ее капитала в форме конвертируемых привилегированных акций. Кроме того, между двумя авиакомпаниями заключено маркетинговое соглашение, ведущее к стратегическому альянсу, который в дальнейшем может привести к объединению их эксплуатационной деятельности. В Австралии, вслед за решением правительства об объединении и приватизации авиакомпаний «Квонтас» и «Острэлиэн», оно решило продать 25% капитала объединенной авиакомпании иностранным инвесторам. Правительство объявило, что оно одобрило сделку на сумму 329 млн. фунтов стерлингов по продаже 25% акций авиакомпании «Бритиш Эйруэйз». Остальные 75% акций предложены к публичной продаже. Инвестиции в австралийскую авиакомпанию дают «Бритиш Эйруэйз» право назначать 3 своих представителей в 12-членный Совет директоров авиакомпании «Квонтас» и продлить коммерческое соглашение сроком на 10 лет.

Через инвестиции в авиакомпанию «Квонтас» авиакомпания «Бритиш Эйруэйз» также приобретает коммерческую ассоциацию с авиакомпанией «Эр Нью-Зиленд», поскольку «Квонтас» имеет 20% акций в последней. Японская ДЖАЛ также имеет небольшую долю (5%) в авиакомпании «Эр Нью-Зиленд». В других регионах мира также имеются взаимные инвестиции авиакомпаний, однако их размер не позволяет считать их стратегическими альянсами. Но они будут представлять значительный интерес в будущем. Особый интерес представляют инвестиции испанской авиакомпании «Иберия» в латиноамериканские авиакомпании. Взаимный обмен акциями авиакомпаний «Сингапур Эрлайнз», «Свисс», «Дельта Эрлайнз» скрепляет маркетинговый альянс этих авиакомпаний. В последующие годы получили распространение инвестиции авиакомпаний Западной Европы («Бритиш Эйруэйз», «Эр Франс», «Алиталия»), в авиакомпании Восточной Европы (ЧСА, «Малев», «Таром») и в другие авиакомпании государств, не являющихся членами ЕС. Наиболее заметные стратегические альянсы приведены в таблице 2.2. Пока трудно судить, каков конкретный результат в ближайшие годы даст коммерческое партнерство и стратегические альянсы, но уже сейчас явной становится

тенденция к глобализации воздушного транспорта, которая несомненно будет сохраняться в будущем.

Таблица 2.2

Крупнейшие глобальные альянсы авиакомпаний на 2005 год

	Sky Team	One Worlds	Star Alliance
Год образования	2000	1999	1997
Количество членов - авиакомпаний	9	8	16
Пункты назначения	684	550	795
Страны	133	130	135
Ежедневных отправок	15207	8509	14000
Залы ожидания	391	400	620
Пассажиры, млн в год	343	218	302

\* SkyTeam – до присоединения к нему «Аэрофлота».

## 2.2. Глобальные альянсы

Кроме стратегических альянсов, в которых предусматривается взаимное владение акциями партнеров, либо другие формы инвестиций в иностранные авиакомпании, широкое распространение получили так называемые глобальные альянсы. Глобальные альянсы не исключают и взаимное проникновение в капиталы партнеров. Нередки случаи полного слияния авиакомпаний. Наибольшую известность получил «Звездный альянс» / «Стар Альянс». Ее участниками являются авиакомпании «Юнайтед Эрлайнз» (США), «Люфтганза» (Германия), СИА (Сингапур), АНА (Япония), «Эр Канада» (Канада), ТАИ (Таиланд), «Вариг» (Бразилия), САС (Скандинавские страны), «Эйр Нью Зеланд» (Новая Зеландия), «Ансетт» (Австрия), «Мехикана» (Мексика), «Остриан Эрлайнз» (Австрия), «Бритиш Мидлэнд» (Англия). Общий объем перевозок альянса превышает 300 млн. человек (около 19% мировых перевозок пассажиров), пассажирооборот - около 600 млрд. пасс/км - более 21% мирового объема, общий объем продаж составляет 70 млрд. долл. Вторым по величине является альянс «Единый мир» («Вануорлд»). Его участниками являются авиакомпании «Американ Эрлайнз» (США), «Бритиш Эйруэйз» (Англия), «Иберия» (Испания), «Лан-Чили» (Чили), «Квонтас» (Австралия), «Катэй Пасифик» (Гонконг - КНР), «Финнэйр» (Финляндия), «Эйр Лингус» (Ирландия). Общий объем перевозок составляет 200 млн. человек - около 13% мировых пассажирских перевозок, пассажирооборот - 465 млрд. пасс/км - свыше 16% мирового объема, общий объем продаж 50 млрд. долл. Альянс «Крылья» («Уингс») являлся самым малочисленным по числу участников (2), но занимающим третье место по объему перевозок среди мировых альянсов. Его участниками являлись авиакомпании КЛМ (Нидерланды) и «Норсуэст Эрлайнз» (США). Общи объем перевозок составлял 72 млн. человек (около 5% мировых пассажирских перевозок), пассажирооборот около 180 млрд. пасс/км (6,5% мирового объема), общий

объем продаж оставлял 17 млрд. долл. В 2004 году альянс распался, а его члены – КЛМ и «Норсуэст Эрлайнз» присоединились к альянсу SKY Team.

Участниками еще одного альянса «Кволифлайер» (Qualiflyer) являлись авиакомпании "Свиссэр" (Швейцария), САБЕНА (Бельгия), "Туркиш Эрлайнз" (Турция), "ТАП Эр Португал" (Португалия), ЛОТ (Польша), и ряд более мелких авиакомпаний. Общий годовой объем перевозок составлял около 53 млн. человек (3,5% мировых перевозок), пассажирооборот - свыше 100 млрд. пасс/км (около 4% мирового объема), общий объем продаж превышал 16 млрд. долл. Однако недавно этот альянс распался.

Следует несколько остановиться еще на одном альянсе - «Скай Тим» (Sky Team), поскольку он представляет интерес для российских авиакомпаний. В настоящее время в него входят авиакомпании «Эр Франс» (Франция), «Дельта» (США), «Аэромехико» (Мексика), «Корейан Эйр» (Южная Корея). В середине 2000 года было объявлено о присоединении к этому альянсу авиакомпании «Аэрофлот – российские авиалинии», однако окончательное вступление в альянс было обусловлено многими оговорками о необходимости повышения стандарта обслуживания до мирового уровня, о строительстве собственного транзитного аэровокзала в аэропорту «Шереметьево» (Терминал «Шереметьево -3») и другие условия. Закладка терминала состоялась в феврале 2001 года, окончание строительства намечено в 2008 году. Еще до этого Аэрофлот установил более тесное сотрудничество с отдельными партнерами по альянсу. Так, с авиакомпанией «Эр Франс» Аэрофлот установил сотрудничество по программе часто летающих пассажиров, по техническому обслуживанию самолетов иностранного производства (А-320, В-767 и др.), по подготовке инженерно-технического персонала на самолеты иностранного производства. Расширяется и коммерческое сотрудничество с «Эр Франс» на полеты в Латинскую Америку, Западную Африку и Карибский бассейн. Для «Эр Франс» наибольший интерес представляет сеть маршрутов Аэрофлота в России, СНГ, а так же в страны Юго-Восточной Азии. Сотрудничество со вторым участником этого альянса авиакомпанией «Дельта» не является значительно продвинутым вперед по сравнению с прошлыми годами. Это «код-шэринг» на одном из рейсов из Москвы в Нью-Йорк и обратно и участие в совместном предприятии «ДАТЕ» по обслуживанию пассажиров первого и бизнес класса и туробслуживанию.

К альянсу «Скай Тим» с апреля 2001 года присоединилась чешская авиакомпания ЧСА. В июле 2001 года к альянсу присоединилась авиакомпания «Алиталія». В сентябре 2004 года авиакомпании «Континентэл Эрлайнз», КЛМ и «Норсуэст Эрлайнз» становятся постоянными членами SKY Team. В марте 2006 года «Аэрофлот» стал полноправным членом альянса. Теперь альянс SKY Team стал самым мощным альянсом, в который входят 10 авиакомпаний. Показатели работы альянса представлены в табл. 2.3.

Таблица 2.3

## Показатели работы альянса «Скай Тим»

№ п/п	Наименование показателей	Количество
1.	Количество маршрутов	751
2.	Количество обслуживаемых стран	188
3.	Количество рейсов в сутки	16400
4.	Годовой объем перевозок	354 млн. пасс.
5.	Располагаемые кресло/км	412816 млн.
6.	Выполнение пасс/км	302761 млн.
7.	Эксплуатационные расходы	51,2 млрд. долл.
8.	Эксплуатационная прибыль	3,3 млрд. долл.
9.	Чистая прибыль	1,683 млрд. долл.

Что касается других российских авиакомпаний, то они пока не представляют существенного интереса для западных партнеров. Лишь немногие из них - «Россия», «Трансаэро» и др. имеют отдельные соглашения о коммерческом сотрудничестве с иностранными авиакомпаниями, в основном об «интерлайне», а также отдельные соглашения о пуле и «код-шеринге».

Альянс «Скай Тим» первым среди альянсов решил расширить свое сотрудничество и на грузовые перевозки. В конце 2000 года было объявлено о создании альянса «Скай Тим Карго». Четверо участников нового альянса - «Аэромехико Карго», «Эр Франс Карго», «Дельта Эр Лоджистик» и «Кореан Эйр Карго» подписали меморандум о взаимном согласии. Вслед за ними участники «Звездного альянса» - «Люфтганза», «Сингапур Эрлайнз» и САС заключили аналогичное соглашение об образовании грузового союза «Глобал Карго».

По предварительным оценкам «Скай Тим Карго» станет крупнейшим в мире альянсом, совокупный парк которого составит 1070 самолетов. Он сможет обеспечить для своих клиентов маршрутную сеть из более чем 400 линий на базе 12 крупных узловых аэропортов по всему миру.

Среди участников «Скай Тим» в направлении интеграции грузовой деятельности активно работают авиакомпании «Дельта» и «Эр Франс», которые еще в 2000 году объявили о планах создания совместного предприятия в области грузовых перевозок. Предполагается, что это СП будет специализироваться на обслуживании грузовых потоков из США. Тем не менее, наиболее сильным грузовым перевозчиком «Скай Тим Карго» является «Кореан Эйр Карго», которая является четвертой по объему грузовых перевозок в мире.

Уже с начала 2001 года грузоотправителям предложен объединенный продукт «Скай Тим Карго». В первый год своего существования грузовой альянс предоставит клиентуре четыре новых услуги:

Первая из них под названием «Иквейшен» (Equation) предполагает отправлять груз на первом же доступном рейсе любого партнера, т.е. груз

может быть принят к отправке за 1,5-2 часа до вылета и доставляется получателю в течение 1,5-2 часов после прилета.

Второй базовый тип сервиса под названием «Дименшен» («Размер») предполагает отправку на самых разных условиях всевозможных грузов, не требующих специального оборудования для наземной обработки.

Третья более комплексная услуга под названием «Кохешн» (Cohesion) будет предоставляться в партнерстве с грузооператорами и грузовыми форвардерами по доставке грузов «от двери до двери».

Четвертая услуга под названием «Вариэйшн» (Variation) обеспечит возможность доставки живых животных и других нестандартных грузов.

### **2.3. Маркетинговые альянсы**

Из маркетинговых альянсов («Маркет» - от английского слова - «рынок») наибольшее распространение имеют «интерлайн» и «код-шеринг». «Интерлайн» является самым простым и широко распространенным в мире видом партнерства между авиакомпаниями. Партнерство по «интерлайну» осуществляется как между авиакомпаниями одной страны, так и между авиакомпаниями разных стран.

Авиакомпании, желающие установить между собой коммерческое партнерство, заключают соглашения о коммерческом сотрудничестве (Interline Agreement), т.е. о взаимном признании перевозочных документов.

В типовом соглашении о коммерческом сотрудничестве оговариваются коммерческие услуги, которые один из партнеров обязуется предоставлять другому, в частности, определяются условия продажи, оформления и взаимного признания перевозочных документов партнеров: авиабилетов, авиагрузовых накладных, квитанций сверхнормативного багажа, ордеров разных сборов (МСО) и др. Определяется размер комиссионных за продажу пассажирских, грузовых и чартерных перевозок и порядок взаиморасчетов. Соглашение может обуславливать порядок назначения субагентов, применения тарифов, порядок разрешения споров и т.д.

Особенностью соглашения об «интерлайне» является то, что партнеры, заключающие такие соглашения, как правило, не являются прямыми конкурентами, так как они не эксплуатируют смежных авиалиний. Наоборот, линии и рейсы одного партнера должны удобно стыковаться с линиями и рейсами другого партнера, и партнеры заинтересованы в сквозной продаже перевозок на стыкующиеся линии обоих партнеров. Пассажирам также удобно оформлять единый билет на всю глубину полета.

Авиакомпании могут заключать соглашения о коммерческом сотрудничестве со многими авиакомпаниями в каждой стране. Например, Аэрофлот имеет несколько соглашений с авиакомпаниями США, и пассажир может по единому билету летать из России в любые пункты на территории США на рейсах американских авиакомпаний, стыкующихся с рейсами Аэрофлота в Нью-Йорке, Вашингтоне, Лос-Анжелесе и др.

В связи с тем, что в получении загрузки на стыкующиеся рейсы заинтересованы все партнеры, и когда их существует несколько в узловых аэропортах («Хабах»), в мировой практике распространена система предпочтений и конфиденциальных сделок между партнерами, в соответствии с которыми данная авиакомпания может оформлять пассажиров на стыкующиеся рейсы тех партнеров, которые оказывают ей взаимные услуги или выплачивают ей соответствующее вознаграждение.

Как правило, само соглашение по «интерлайну» является типовым, разработанным и рекомендованным Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА). В таком соглашении указаны официальные комиссионные, которые выплачивают партнеры за продажу перевозок: 7% - за пассажиров, 5% - за грузы и 5% - за чартерные перевозки. Однако, в приложении к соглашению, которое является, как правило, конфиденциальным, оговариваются дополнительные условия сотрудничества, такие, например, как сверхкомиссионные, бонусные вознаграждения, конкретная сумма выплат за каждого переданного пассажира или за каждый килограмм груза. Могут также оговариваться условия обслуживания пассажиров в пунктах стыковки рейсов и оплата за такое обслуживание.

Соглашение об «интерлайне», как правило, заключаются на неопределенный срок, но условия конфиденциальных приложений к соглашению могут пересматриваться на переговорах между партнерами по итогам сотрудничества за определенный период.

«Код-шеринг» является более тесным альянсом авиакомпаний по сравнению с «интерлайном». Смысл «код-шеринга» (совместное использование кодов авиакомпаний) заключается в том, что авиакомпании, заключившие соглашение о «код-шеринге», устанавливают между собой более тесное коммерческое партнерство, когда их продукт (воздушная перевозка) считается единым продуктом, который соответственно рекламируется и продается на рынке воздушных перевозок. Поэтому данный вид партнерства относится к маркетинговым альянсам.

Выход на рынок с единым продуктом, под совместным кодом авиакомпаний - партнеров по «код-шерингу» дает следующие преимущества партнерам:

- 1) возможность проникновения на рынок партнеров;
- 2) повышение уровня обслуживания одного партнера до стандартов другого партнера, пользующегося более высокой репутацией на рынке;
- 3) поднятие «имиджа» обоих партнеров по альянсу, когда «имидж» одного из них накладывается на «имидж» другого;
- 4) маркетинговые преимущества;
- 5) преимущества для пассажиров и клиентуры, которые предпочитают оформить перевозку по единому документу в любую точку мира, чем достигается глобализация перевозок.

Типовое соглашение о «код-шеринге» по форме аналогично соглашению об «интерлайне». По содержанию оно может быть двух типов:

Первый тип «код-шеринг» на стыкующихся рейсах. Авиакомпания N выполняет полеты между пунктами А и В. Авиакомпания М летает из пункта В в пункт С. Рейсы стыкуются в пункте В. Перевозчик М принимает пассажиров перевозчика N, следующих из пункта А в пункт С. Пассажиру предоставляется такой же сервис, как и на самолете первого партнера, он может даже не заметить перемены перевозчика, как если бы это был обычный трансфер (пересадка с одного самолета на другой того же перевозчика). При этом ему не приходится переоформлять авиабилет и проходить повторную регистрацию в пункте трансфера. В билете пассажира указан совместный код перевозчиков. Основным условием для такого альянса является одинаковый стандарт обслуживания и согласования расписания полетов для обеспечения минимальной стыковки рейсов. Как, правило, партнеры проводят единую рекламную кампанию, единый маркетинг, единую коммерческую и тарифную политику и другие совместные мероприятия, которые обговариваются в соглашении о «код-шеринге». В качестве примера такого альянса можно привести планируемый «код-шеринг» между Аэрофлотом и авиакомпанией «Гаруда», по которому перевозка по маршруту Москва - Сингапур - Джакарта должна осуществляться под кодом SU/GA, а по маршруту из Джакарты в Москву под кодом GA/SU, однако альянс не состоялся, т.к. Аэрофлот перестал совершать туда полеты.

Второй тип «код-шеринга» практикуется при перевозках на самолетах одного из партнеров. Партнеры по альянсу, выполняющие полеты на одной и той же авиалинии при наличии недостаточной загрузки для обоих договариваются осуществлять свои перевозки на рейсах одного из партнеров. Партнер, на самолетах которого будет осуществляться перевозка, предоставляет другому партнеру определенный блок мест в самолете за определенную плату. Партнеры каждый в отдельности ведут коммерческую работу по загрузке рейса и каждый самостоятельно продает соответствующие емкости в самолете. Обслуживание в полете пассажиров обоих партнеров, как правило осуществляет смешанный cabinный экипаж. В качестве примера такого «код-шеринга» может быть приведен рейс DL30/SU318 авиакомпании «Дельта Эрлайнз» и «Аэрофлота» из Нью-Йорка в Москву и обратно SU317/DL31 выполняемый на самолете B-747 авиакомпании «Дельта». В распоряжении «Аэрофлота» было предоставлено 30 мест, которыми он распоряжается по своему усмотрению. В билетах всех пассажиров проставлялся код перевозчика DL30/SU318 и SU317/DL31 соответственно. В обслуживании на борту экипажу авиакомпании «Дельта» помогали бортпроводники «Аэрофлота», которые одновременно приобретали опыт своих партнеров в обслуживании пассажиров по стандарту авиакомпании «Дельта», перенося его затем на другие рейсы своей авиакомпании.

## Глава 3. Сотрудничество в рамках международных авиатранспортных организаций

### 3.1. Международная организация гражданской авиации (ИКАО)

14 ноября 1970 г. Советский Союз присоединился к Чикагской конвенции 1944 года и стал членом ИКАО. Вступление СССР в ИКАО повысило престиж этой международной организации. Россия является правопреемником на основании огромного опыта, накопленного Аэрофлотом в области эксплуатации воздушного транспорта, вносит значительный вклад в деятельность ИКАО. В то же время сотрудничество с зарубежными странами в рамках ИКАО позволяет гражданской России внедрять в практику своей работы все то передовое, что достигнуто мировой гражданской авиацией. В сентябре 1977 года 22-й Ассамблеей ИКАО был принят аутентичный русский текст Чикагской конвенции; таким образом, русский язык наряду с английским, французским, испанским, китайским и арабским языками стал официальным языком ИКАО. Российская Федерация является постоянным членом Совета ИКАО. Рассмотрим организационную структуру и основы деятельности ИКАО.

*ИКАО в системе специализированных учреждений ООН.* Международная организация гражданской авиации работает в тесном контакте или сотрудничает со многими международными организациями, входящими в систему специализированных учреждений ООН, деятельность которых в той или иной мере затрагивает международные воздушные сообщения. Это прежде всего Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО), Всемирная метеорологическая организация (ВМО), Всемирный почтовый союз (ВПС), Международный союз электросвязи (МСЭ), Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры (ЮНЕСКО) и др. Сотрудничество ИКАО с этими организациями строится на основе заключенных между ними рабочих документов, предусматривающих обмен информацией или документами, совместную разработку проблем, а также взаимное участие в работе совещаний, на которых обсуждаются вопросы или проблемы, представляющие взаимный интерес.

Отношения между ИКАО и ООН складываются на основе признания ИКАО наряду с указанными организациями в качестве специализированного учреждения ООН. Это признание было оформлено юридически в виде протокола, подписанного 1 октября 1947 г. и вступившего в силу 13 мая 1948 г.

Наряду с межправительственными организациями под эгидой ООН, ИКАО сотрудничает также с неправительственными международными организациями. В отличие от сотрудничества со специализированными учреждениями ООН, контакты ИКАО с неправительственными международными организациями строятся не на основе долговременных соглашений, а путем установления и поддержания рабочих контактов с целью

взаимного обмена интересующей информацией, участия в работе совещаний, заседаний комитетов и групп экспертов.

К числу неправительственных организаций, с которыми сотрудничает ИКАО, относятся авиационные организации: *Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)*, в которую входят авиакомпании, эксплуатирующие регулярные воздушные линии. В настоящее время членами ИАТА являются 266 авиакомпаний из 189 государств – членов ИКАО.

*Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)* – профсоюзная организация, созданная с целью защиты интересов пилотов и повышение их роли в деле обеспечения безопасности полетов и регулярности воздушных сообщений, а также развития сотрудничества и достижения единства действий пилотов гражданской авиации. Профсоюз авиаработников РФ является членом этой организации;

*Международный Совет аэропортов (АСИ)* – организация, участниками которой являются, международные аэропорты государств - членов ИКАО (400 аэропортов). Международные аэропорты РФ входят в эту ассоциацию;

*Международная федерация ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА)* – профсоюзная организация, созданная с целью защиты интересов авиационных диспетчеров и повышения их роли в обеспечении безопасности и регулярности полетов. Профсоюз авиаработников РФ в этой федерации не состоит;

*Международная авиационная федерация спортивной авиации (ФАИ)*. РФ является членом этой федерации;

*Международная ассоциация владельцев самолетов и пилотов (ИАОПА)*;

*Международный совет линейных штурманов (НАИК)*.

В числе других международных организаций, с которыми сотрудничает ИКАО, следует назвать Международную организацию по стандартам (ИСО), Международную комиссию по освещению (МКО) и др.

Итак, ИКАО призвана осуществлять международное сотрудничество в области гражданской авиации с целью обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международных воздушных сообщений. Ныне ИКАО является одной из самых представительных международных организаций: на конец 2006 года ее членами являлись 189 государств.

Основные принципы Чикагской конвенции, учредившей ИКАО, сводятся к следующему:

полный и исключительный суверенитет каждого государства на воздушное пространство, расположенное в пределах государственных границ;

обязанность применять гражданскую авиацию только в целях, способствующих созданию и сохранению дружественных взаимоотношений между государствами и народами всего мира;

установление регулярных воздушных сообщений путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений;

предоставление средств и создание необходимых условий для осуществления международных воздушных сообщений;

обеспечение безопасности международных полетов;  
предоставление договаривающимися государствами друг другу права нерегулярных полетов на их территориях, когда между ними нет соглашений о регулярном воздушном сообщении.

Конвенция предусматривает порядок ратификации, присоединения, вступления в силу, изменения и денонсации конвенции, а также автоматический порядок исключения государств из членов ИКАО, если решение об этом было принято ООН.

В соответствии с положениями конвенции задачи ИКАО заключаются в разработке принципов и практики международной воздушной навигации и содействии развитию международных воздушных сообщений, с тем чтобы:

обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие гражданской авиации во всем мире;

поощрять искусство конструирования и эксплуатации гражданских воздушных судов;

способствовать развитию сети воздушных сообщений, аэропортов и наземных технических средств для гражданской авиации;

полностью удовлетворять потребность в безопасных, регулярных, надежных и экономичных воздушных перевозках в мировом масштабе;

избегать дискриминации в отношениях между договаривающимися государствами;

способствовать повышению безопасности полетов в международных воздушных сообщениях;

в целом способствовать развитию международной гражданской авиации.

Основы организации ИКАО. В соответствии с целями и задачами, определенными Чикагской конвенцией 1944 года, утверждена организационная структура ИКАО и избрано постоянное местонахождение: штаб-квартира – в г. Монреаль (Канада).

Основными органами ИКАО являются Ассамблея, Совет и Секретариат.

*Ассамблея и Совет ИКАО.* Ассамблея, созываемая Советом один раз в три года, является высшим представительным органом ИКАО. По инициативе Совета ИКАО или по требованию государств - членов ИКАО могут созываться Чрезвычайные ассамблеи. В заседаниях Ассамблеи участвуют все государства - члены ИКАО. При этом все участвующие государства имеют одинаковые права, и каждое располагает только одним голосом.

Ассамблея избирает членов Совета из числа государств - членов ИКАО, рассматривает отчеты Совета и принимает по ним решения, утверждает бюджет организации и шкалу членских взносов государств, ревизует правильность исполнения бюджета ИКАО, утверждает постоянные и временные комиссии и комитеты. Ассамблея также определяет размеры фонда для оказания финансовой помощи странам - членам ИКАО на строительство аэропортов, аэронавигационных сооружений и т. д.

Кроме того, Ассамблее предоставлено исключительное право принимать решения о заключении соглашений с другими международными организациями по вопросам, затрагивающим международную безопасность. Заключение других международных соглашений может быть передано Совету с последующим их одобрением Ассамблеей. К исключительной компетенции Ассамблеи относится также право внесения изменений и поправок в Конвенцию, которые подлежат ратификации государствами - членами ИКАО.

Как уже отмечалось, Ассамблея, как правило, созывается один раз в три года. Открывает Ассамблею президент Совета, затем избирается президиум Ассамблеи, который состоит из председателя и четырех вице-председателей. Ассамблея создает следующие рабочие органы:

- исполнительный комитет, куда входят главы делегаций государств, президент Совета и председатель Ассамблеи, который в то же время является председателем исполнительного комитета;

- координационный комитет, который создается, если Ассамблеей образуются не менее двух комиссий, для координации работы комиссий; в состав координационного комитета входят председатель Ассамблеи, вице-председатели Ассамблеи, президент Совета и председатели комиссий.

Ассамблея образует, как правило, следующие комиссии: административную; экономическую; техническую; юридическую. Любая комиссия имеет право создавать подкомиссии и рабочие группы. Председатели комиссий избираются Ассамблеей, а их заместители - самими комиссиями. Состав комиссий и их задачи определяются Ассамблеей. Секретарем Ассамблеи является генеральный секретарь ИКАО.

Ассамблея избирает исполнительный орган - Совет ИКАО, который является постоянно действующим органом. Совет избирается Ассамблеей в составе 36 государств сроком на три года. При избрании членов Совета Ассамблея руководствуется принципом равномерного представительства в нем следующих групп государств:

I группа - государства, играющие ведущую роль в воздушных перевозках;

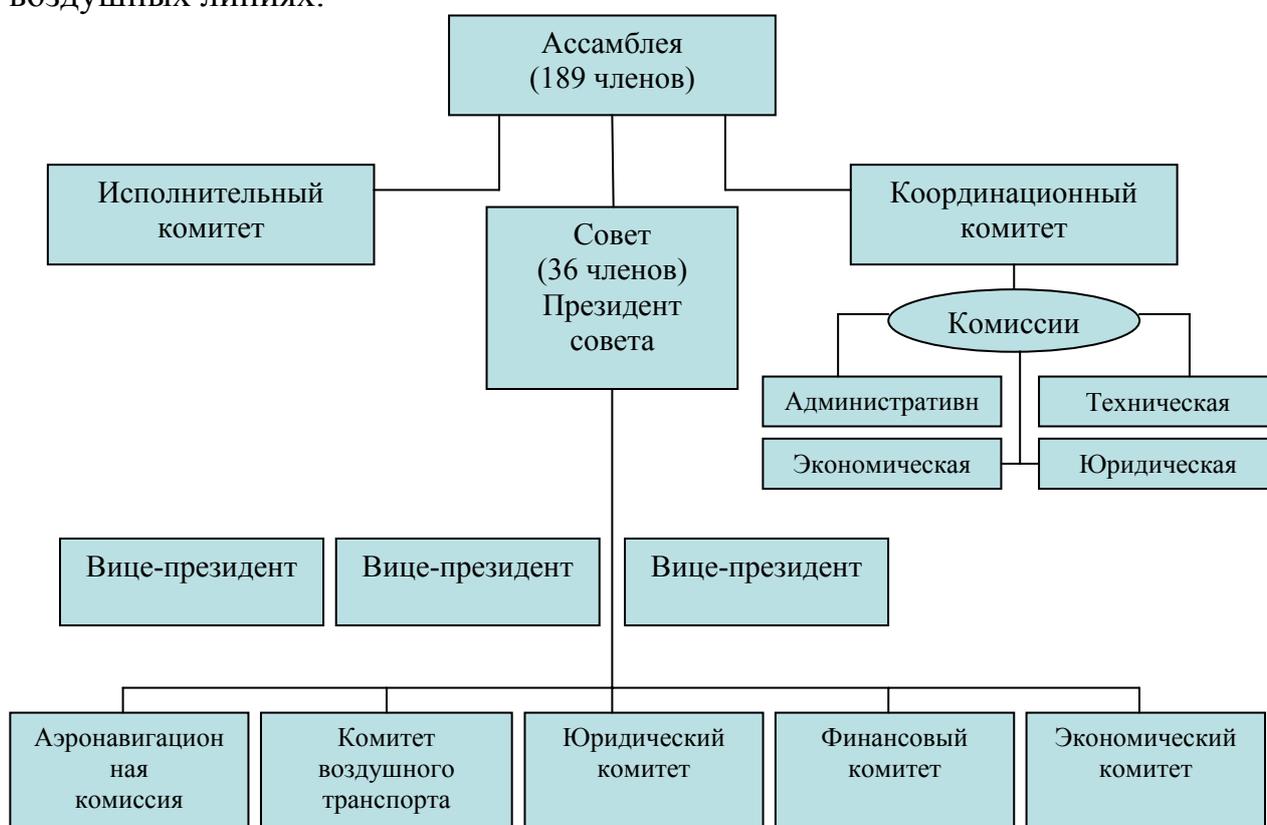
II группа - государства, вносящие значительный вклад в обеспечение международной воздушной навигации;

III группа - государства, не вошедшие в первые две группы, но участие которых в Совете обеспечивает представительство всех основных географических районов мира.

Выборы государств в члены Совета проводятся тайным голосованием. Совет возглавляет президент, избираемый Советом сроком на три года. Президент не имеет права голоса в Совете, однако его роль в деятельности Совета очень значительна, так как в его обязанности входит вся подготовительная и организационная работа и подготовка решений всех важных вопросов деятельности ИКАО. В помощь президенту Совет избирает трех вице-президентов. Выборы президента и вице-президентов проводятся открытым голосованием.

Совет является постоянно действующим исполнительным органом ИКАО и собирается в такое время и на такой срок, какие необходимы ему для исполнения возложенных на него обязанностей. Каждая сессия Совета делится на два периода: период заседаний самого Совета и период работы постоянных комиссий. Как правило, ежегодно проводится по три сессии продолжительностью до трех месяцев каждая.

Основными постоянными рабочими органами Совета являются следующие комиссии и комитеты: аэронавигационная комиссия; комитет воздушного транспорта; юридический комитет; финансовый комитет и экономический комитет. Представительные органы ИКАО указаны на рис. 3.1. *Постоянные органы ИКАО.* Аэронавигационная комиссия является одним из основных постоянных органов Совета ИКАО и занимается всеми вопросами, связанными с обеспечением безопасности полетов на международных воздушных линиях.



Источник: Memorandum on ICAO. Published by the Public Information Office of the ICAO. Tenth Edition

Рис. 3.1. Представительные органы ИКАО

Комиссия состоит из 12 членов - специалистов, которые назначаются Советом из числа лиц, выдвинутых государствами - членами ИКАО. Этим аэронавигационная комиссия отличается от остальных постоянных органов Совета, в которых представляются непосредственно государства, персонально назначающие своих представителей в эти органы.

Для решения поставленных перед ней задач аэронавигационная комиссия опирается на учрежденные ею отделы и группы экспертов, а также на

периодически созываемые Советом по ее инициативе аэронавигационные конференции и региональные совещания. Возглавляет комиссию председатель, который назначается Советом, а его два заместителя избираются самой комиссией сроком на три года.

Аэронавигационная комиссия в соответствии с предоставленным ей правом учреждать технические подкомиссии создала одиннадцать так называемых отделов, каждый из которых занимается отдельным аспектом воздушной навигации. Проблемы, которыми занимаются отделы, вытекают из самих их названий: отдел аэродромов, трасс и наземных технических средств; отдел расследования авиационных происшествий; отдел норм летной годности; отдел аэронавигационной информации; отдел авиационной связи; отдел аэронавигационных карт; отдел метеорологии; отдел производства полетов; отдел сертификации и прав летного состава; отдел правил полетов и обслуживания воздушного движения; отдел поиска и спасания.

Основные усилия отделов направлены на выработку международных стандартов и рекомендаций, а также разработку процедур, как самой воздушной навигации, так и ее обслуживания. Основным методом работы отделов является созыв совещаний специалистов в той или иной области воздушной навигации, на которые приглашаются специалисты всех государств - членов ИКАО.

Для обеспечения высококвалифицированного разрешения специфических вопросов аэронавигационная комиссия создает группы экспертов. К таким группам относятся: комитет норм летной годности; комитет по самолетным шумам; комитет всепогодной посадки; комитет высот прохода над препятствиями; комитет производства полетов сверхзвукового транспорта; комитет поиска и борьбы с пожарами; комитет унификации единиц измерения; комитет звукового барьера; комитет концепций эшелонирования; комитет использования космической техники для чужд авиации; комитет систем автоматического обмена информацией; комитет визуальных средств обеспечения самолетовождения; комитет разработки метеорологической сети связи.

Группы экспертов работают под непосредственным руководством аэронавигационной комиссии. Численный состав групп устанавливается комиссией в зависимости от характера и объема задач, стоящих перед каждой группой.

По рекомендации аэронавигационной комиссии Советом ИКАО созываются региональные аэронавигационные конференции с целью обсуждения и разрешения важных проблем в области воздушной навигации. На аэронавигационные конференции приглашаются все государства - члены ИКАО, а также представители других международных организаций, связанных с данной проблемой.

Комитет воздушного транспорта является постоянным органом Совета ИКАО, который занимается всеми вопросами и проблемами, связанными с обеспечением эффективности международных воздушных перевозок.

В комитет воздушного транспорта входят 36 государств, являющихся членами Совета. Председатель комитета назначается Советом; кроме того, самим комитетом избирается вице-председатель. Секретарь комитета назначается генеральным секретарем ИКАО.

Комитет воздушного транспорта решает поставленные перед ним задачи с помощью учрежденных им отделов и групп экспертов, а также периодически созываемых по его инициативе конференций. Комитет имеет отделы статистики и упрощения формальностей.

Основной метод работы отделов - совещания, на которые приглашаются специалисты всех государств - членов ИКАО, а также представители международных организаций в качестве наблюдателей. Отделы занимаются такими вопросами, как разработка форм статистической отчетности и установление порядка ее сбора, разработка стандартов, рекомендаций и процедур осуществления паспортно-визового контроля, таможенного досмотра, санитарно-карантинного контроля. Заседания отдела статистики, как правило, проводятся регулярно через пять-шесть лет, а отдела упрощения формальностей - по мере надобности.

Под руководством комитета воздушного транспорта работают также группы экспертов. Численность групп устанавливается комитетом в зависимости от характера и объема задач, стоящих перед группой. Члены групп экспертов утверждаются комитетом в индивидуальном порядке из специалистов, выдвинутых государствами - членами ИКАО. Комитет воздушного транспорта образует следующие группы: статистики; по замене паспортов карточками; сборов за пользование наземными техническими средствами на воздушных трассах.

Основной задачей группы экспертов по статистике является оказание помощи Секретариату ИКАО в подготовке совещаний отделов статистики. О задачах двух других групп говорит само их название.

Для обсуждения и разрешения возникших проблем, которые имеют важное значение для развития воздушных перевозок, комитет воздушного транспорта может рекомендовать Совету созывать международные конференции по воздушным перевозкам стран - членов ИКАО.

Финансовый комитет - состоит из девяти членов, избираемых Советом из числа 36 государств, входящих в состав Совета. Избранное в комитет государство само определяет, кого из своих специалистов назначить в финансовый комитет. В функции финансового комитета входят подготовка рекомендаций для Совета по финансовой деятельности ИКАО, а также контроль за правильным расходованием средств и своевременным поступлением доходов ИКАО.

Члены финансового комитета избираются сроком на один год. Председатель комитета назначается Советом, а вице-председатель избирается самим комитетом. Каждый член комитета может иметь заместителя, которому дано право принимать участие в работе комитета с совещательным голосом, а в случае отсутствия члена комитета - голосовать от его имени. Заместители членов комитета также утверждаются Советом.

Комитет может создавать из своего состава рабочие группы, порядок назначения и работы которых определяется комитетом. Заседания комитета созываются председателем в период той части сессии Совета ИКАО, которая выделена для работы комитетов. С разрешения президента Совета председатель комитета имеет право созывать внеочередное заседание для решения срочных вопросов и в перерывах работы Совета.

Юридический комитет. В отличие от других постоянных органов Совета, членами юридического комитета могут быть все государства - члены ИКАО, которые могут назначать в качестве своих представителей в этом комитете специалистов в области международного воздушного права. К задачам юридического комитета относятся следующие:

по просьбе Совета давать консультации по толкованию положений Чикагской конвенции и внесению в них изменений;

изучать и давать рекомендации по вопросам, относящимся к области международного воздушного права, по указанию Ассамблеи или Совета ИКАО;

изучать относящиеся к частному международному воздушному праву проблемы, оказывающие влияние на международную гражданскую авиацию, готовить проекты международных конвенций, а также представлять по ним доклады и рекомендации Совету или Ассамблее ИКАО;

представлять Совету рекомендации по приглашению на сессию комитета представителей государств - не членов ИКАО и международных организаций.

Сессии юридического комитета проводятся ежегодно. Для решения срочных вопросов по указанию Совета ИКАО или Ассамблеи могут созываться специальные сессии.

На ежегодной сессии юридический комитет избирает председателя и двух вице-председателей до следующей сессии без права переизбрания на второй срок.

Юридический комитет имеет право создавать необходимые постоянные или временные подкомитеты. Решения юридического комитета принимаются большинством голосов.

Экономический комитет. Основной задачей экономического комитета является разработка предложений по оказанию финансовой, экономической и технической помощи государствам - членам ИКАО в деле создания и содержания сооружений, наземных технических средств и услуг в труднодоступных районах земного шара, а также в океанских просторах, где проходят международные авиатрассы.

Комитет состоит из представителей девяти государств - участников трех многосторонних соглашений по совместному финансированию обслуживания воздушной навигации в Северной Атлантике.

Члены комитета избираются Советом на годичный срок. Особенность работы комитета экономической помощи состоит в том, что его председатель обязан приглашать на заседания комитета государства - членов ИКАО, не представленные в Совете, согласно условиям вышеупомянутых соглашений по совместному финансированию воздушной навигации в Северной Атлантике.

*Секретариат ИКАО.* Исполнительным органом ИКАО является Секретариат ИКАО. Секретариат обеспечивает работу Ассамблеи, Совета и его постоянных и временных органов, сбор и обобщение информации по интересующим организацию вопросам, осуществление сношений с государствами и международными организациями, а также ведение делопроизводства и текущей работы.

Во главе Секретариата стоит генеральный секретарь, который является главным исполнительным лицом ИКАО. Организационно Секретариат состоит из пяти бюро - аэронавигационного; авиатранспортного; юридического; технической помощи и административного; двух самостоятельных отделов - финансового и региональных дел и четырех отделений - внешних сношений; Секретариата, Ассамблеи и Совета; контроля; рекламно-информационного.

Бюро Секретариата в свою очередь состоит из отделов, секторов, секции, а также отделений, организованных по функциональному признаку и возглавляемых директорами. Генеральный секретарь ИКАО, а также директора бюро, составляющие руководящий состав Секретариата ИКАО, назначаются Советом ИКАО. Персонал Секретариата состоит из профессионального и технического состава. Профессиональный состав, к которому относятся авиационные специалисты, а также переводчики, подбирается по конкурсу. Технический состав комплектуется в основном из граждан страны пребывания штаб-квартиры ИКАО и соседних стран.

В состав Секретариата входят также шесть региональных отделений. Деятельность региональных отделений направлена главным образом на оказание помощи государствам в разрешении трудностей в осуществлении региональных аэронавигационных планов, а также на сбор и обработку предложений по внесению изменений и дополнений в региональные планы и оказание помощи государствам и региональным организациям в развитии воздушных перевозок.

Региональными представительствами Секретариата ИКАО являются следующие:

Африканское - для стран Западной и Южной Африки - в Дакаре (Сенегал);

Европейское - для стран Европы в Париже (Франция);

Отделение для стран Дальнего Востока и бассейна Тихого океана - в Бангкоке (Таиланд);

Отделение для стран Среднего Востока и Восточной Африки - в Каире (Египет);

Отделение для стран Северной Америки и бассейна Карибского моря - в Мехико (Мексика);

Отделение для стран Южной Америки - в Лиме Перу).

Основные направления деятельности ИКАО. В соответствии с целями и задачами, стоящими перед ИКАО, можно выделить следующие основные направления в деятельности ИКАО: 1) аэронавигация; 2) совместное финансирование; 3) международные воздушные перевозки; 4) международное воздушное право; 5) техническая помощь; 6) издание печатных материалов. Остановимся несколько подробнее на каждом из указанных аспектов деятельности этой организации.

*Аэронавигация.* Главной задачей в области аэронавигации является обеспечение безопасности и регулярности международных полетов. Эта задача достигается путем устранения различий в практике осуществления полетов в различных странах мира и путем оснащения сети международных воздушных линий сооружениями и средствами обеспечения воздушной навигации и управления воздушным движением.

В практике выполнения полетов в разных странах устранение различий осуществляется путем разработки и внедрения стандартов и рекомендаций ИКАО, издаваемых в виде приложений к Чикагской конвенции. Оснащение сети международных воздушных линий сооружениями и средствами обеспечения и контроля воздушной навигации достигается с помощью разработки и осуществления региональных аэронавигационных планов.

Стандарты ИКАО означают требования к физическим характеристикам, конфигурации, материалу, летным качествам, персоналу или процедурам, единообразное применение которых признано необходимым условием обеспечения безопасности и регулярности международных полетов. Государства - члены ИКАО должны соблюдать их в соответствии с конвенцией.

Рекомендации ИКАО содержат те же требования, но при этом в конвенции оговаривается, что государства - члены ИКАО должны стараться их соблюдать. Таким образом, стандарты ИКАО отличаются от рекомендаций только силой своего обязательного воздействия на государства.

Стандарты и рекомендации ИКАО можно разделить на две группы. Первая группа стандартов и рекомендаций направлена на повышение безопасности международных полетов путем установления минимальных уровней требований, которым должен удовлетворять персонал, а также эксплуатируемая им авиационная техника и оборудование. Вторая группа стандартов и рекомендаций направлена на обеспечение безопасности выполнения самих полетов путем введения единообразия с целью предотвращения возможности возникновения аварийных ситуаций в результате каких-либо ошибок в процедурах обслуживания воздушного движения или ошибок, связанных с эксплуатацией авиационной техники и оборудования. Эта

же группа стандартов устанавливает также единообразие в параметрах аппаратуры и оборудования, используемых для осуществления самолетовождения на международных авиалиниях в любой части земного шара, а также единство процедур при управлении воздушным движением во всех странах мира.

Проведение в жизнь стандартов и рекомендаций ИКАО является вместе с тем добровольным делом каждого суверенного государства. Однако Чикагская конвенция обязывает каждое государство немедленно уведомлять ИКАО о различиях между его собственной практикой и практикой, установленной международным стандартом, если такие различия имеются. Эти различия незамедлительно сообщаются Советом ИКАО всем государствам - членам ИКАО. Международные стандарты и рекомендации, а также поправки к ним принимаются Советом ИКАО, затем представляются каждому государству - члену ИКАО для одобрения. Действия стандартов или рекомендации приобретают законную силу по отношению к государству - члену ИКАО только тогда, когда это государство само выразит желание принять эти нормы в качестве своих национальных.

Каждое государство - член ИКАО имеет право представлять в Совет ИКАО подробные замечания по внесенным им проектам стандартов и рекомендаций и высказывать свое согласие или несогласие по существу. Любой стандарт или поправка к нему вступают в силу в течение трех месяцев после их представления Советом ИКАО государствам - членам ИКАО, если в течение этого времени большинство членов ИКАО не уведомят о своем несогласии с Советом.

Международные стандарты и рекомендации ИКАО для удобства пользования оформляются в виде приложений к Чикагской конвенции. Всего ИКАО разработано и внедрено 18 приложений к конвенции. Остановимся кратко на их содержании.

Приложение 1 «Выдача свидетельств (лицензий)» предъявляет требования к выдаче пилотских лицензий, указывает обязанности обладателей таких прав, требования к состоянию здоровья пилотов. Здесь же указано принятое деление пилотов по категориям: курсантов, любителей, пилотов авиации общего назначения, лилейных пилотов транспортной авиации, пилотов транспортных вертолетов и вертолетов авиации общего назначения, планеристов.

В этом приложении также приводятся требования, предъявляемые к кандидатам на получение прав штурмана, бортиженера (механика), радиста, а также технического и диспетчерского состава. Установлена также спецификация по содержанию и оформлению свидетельств о правах.

Приложение 2 «Правила полетов» устанавливает правила полетов, а также обязанности и права командиров воздушных судов. Приведены положения по обеспечению безопасности полетов, описание флайт-плана и порядок его составления и выполнения. Установлены соответствующие

минимумы погоды и минимальные высоты полетов. Изложен порядок подачи сигналов бедствия, приведены сигналы, предназначенные для регулирования аэродромного движения. Приведено описание аэронавигационных огней, а также дается таблица эшелонов для полетов по приборам в контролируемом воздушном пространстве.

Приложение 3 «Метеорология» освещает цели и задачи метеорологического обслуживания, обязанности метеорологических центров, авиационных метеостанций, порядок сбора, рассылки и обмена информацией, а также формы метеорологических донесений и авиационные метеорологические коды.

Приложение 4 «Аэронавигационные карты» содержит обязанности государств по обеспечению международной воздушной навигации картами и схемами территорий, находящихся под их юрисдикцией, а также требования к объему наносимой на карты и схемы информации.

В приложении 5 «Единицы измерения, подлежащие использованию в связи воздух - земля» описываются таблицы единиц измерения и правила их использования.

Приложение 6 «Производство полетов» содержит требования, предъявляемые к планированию, подготовке и производству полетов, а также обязанности командира воздушного судна и оперативного дежурного. Для удобства пользования это приложение издается в виде двух отдельных частей: часть I - «Международные коммерческие воздушные перевозки» и часть II - «Международная авиация общего назначения». Приложение содержит также общие требования к оборудованию самолетов, оборудованию связи и навигационному оборудованию, требования к оформлению и ведению полетной документации, требования к рабочему времени и отдыху экипажа и т.д.

Приложение 7 «Национальные и регистрационные знаки воздушных судов» устанавливает порядок выбора регистрационных знаков, место их нанесения на воздушных судах, их характер и размеры, а также порядок регистрации и выдачи свидетельств о регистрации.

Приложение 8 «Летная годность воздушных судов» содержит общие положения, касающиеся удостоверений о летной годности, порядок их выдачи и признания государствами; определяет минимальные требования к самолетам с точки зрения их надежности, а также основные положения о методике летных и статистических испытаний самолетов.

Приложение 9 «Упрощенные формальности» содержит положения, регламентирующие паспортно-визовой, санитарно-карантинный контроль, таможенные формальности, въезд, выезд и транзит пассажиров, а также порядок оформления прибытия, убытия и пролета территории воздушными судами. Здесь же приведены требования к перевозочной документации и образцы бланков: генеральной декларации, пассажирского манифеста, международной карты убытия и прибытия и удостоверения члена экипажа.

Приложение 10 «Авиационная электросвязь» содержит требования, регламентирующие комплекс средств, необходимых для обеспечения самолетовождения, подхода, захода на посадку и посадки. Содержит спецификации указанных систем, включая все основные параметры, места установки и порядок проверки. Приведены также требования к телетайпной и радиоаппаратуре, а также к аппаратуре поиска. Устанавливает порядок распределения и использования радиочастот.

Приложение 11 «Обслуживание воздушного движения» содержит положения, относящиеся к организации и осуществлению диспетчерского, а также полетно-информационного обслуживания и оповещения. Содержит требования к объему метеорологической информации, информации о состоянии аэродромов и аэронавигационных средств. Устанавливает принципы деления воздушного пространства с целью организации контроля и т. д.

Приложение 12 «Поиск и спасание» содержит требования и основные принципы работы поисково-спасательных служб, а также порядок взаимодействия между государствами и органами при проведении поисково-спасательных операций.

Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий» содержит положения, регламентирующие порядок расследования авиационных происшествий и составления отчета о его результатах, сохранение доказательств происшествия, порядок организации охраны и вывоза воздушных судов, потерпевших аварию или катастрофу, а также порядок уведомлений о происшествии и результаты исследования вещественных доказательств происшествия.

Приложение 14 «Аэродром» устанавливает требования, предъявляемые к аэродромам и их отдельным элементам: взлетно-посадочной полосе (ВПП), к летным полосам, концевым полосам безопасности, рулежной дорожке (РД) и перронам, а также требования к светотехническому оборудованию аэродромов, электроснабжению, аварийному и противопожарному оборудованию, по борьбе с птицами и т. д.

Приложение 15 «Обеспечение аэронавигационной информацией» освещает требования к аэронавигационной информации, порядку обмена информацией, содержание и требования к сборникам аэронавигационной информации (АИП), содержание и порядок рассылки уведомлений типа НОТАМ, предполетной и послеполетной информации и т. д.

Приложение 16 «Авиационные шумы» определяет допустимые уровни шумов, создаваемых самолетами, и мероприятия по снижению шумов в районах аэродромов.

Приложение 17 «Безопасность». Защита международной ГА от актов незаконного вмешательства.

Приложение 18 «Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху».

*Аэронавигационные региональные планы.* Совет ИКАО и его аэронавигационная комиссия уделяют большое внимание планированию и

проведению мероприятий, направленных на улучшение существующей международной аэродромной сети и наземных технических средств на воздушных трассах. В целях улучшения планирования земной шар разделен на 9 аэронавигационных регионов, в том числе: 1) Африки и Индийского океана; 2) Карибского моря; 3) Европейско-Средиземноморский; 4) Средневосточный; 5) Североамериканский; 6) Северной Атлантики; 7) Тихоокеанский; 8) Юго-Восточной Азии; 9) Южноамериканский.

В соответствии с указанным региональным делением и с целью планомерного оборудования регионов в аэронавигационном отношении ИКАО разрабатывает региональные планы. Планы, как правило, содержат следующие разделы: общие положения; аэродромная сеть региона; обслуживание воздушного движения; сети связи и радионавигационных средств; метеорологическое обеспечение; поиск и спасание; обеспечение аэронавигационной информацией. Они также могут включать специальные положения, а также предусматривать ввод в строй средств за пределами региона, если они необходимы для обслуживания международной воздушной навигации данного района. Региональные аэронавигационные планы разрабатываются, как правило, на пять лет и изменяются по мере необходимости или изменения схемы воздушных сообщений, внедрения новой техники и т. д. В соответствии с Чикагской конвенцией каждое государство - член ИКАО отвечает за аэронавигационное оборудование и организацию его обслуживания на его территории, поэтому на основе регионального аэронавигационного плана государство составляет свой собственный план. Совет ИКАО доводит до каждого государства относящиеся к нему рекомендации по обеспечению выполнения региональных планов и сроки их выполнения, а также информирует все государства региона о ходе выполнения региональных планов.

Региональные планы, как правило, принимаются на региональных совещаниях по аэронавигации, которые созываются аэронавигационной комиссией по согласованию с Советом ИКАО.

*Совместное финансирование.* Исполнение региональных планов по оборудованию аэронавигационными средствами воздушных трасс, как правило, осуществляется государствами, над территорией которых проходят международные воздушные трассы. Однако если какое-либо государство не в состоянии полностью взять на себя расходы по оборудованию трасс, Совет ИКАО оказывает такому государству финансовую или техническую помощь.

Оказание помощи может осуществляться только по просьбе государства. Земля, которая используется для строительства сооружений, рассматривается как долевого вклад этого государства. За пользование созданными за счет финансовой помощи сооружениями и оборудованием взимается плата, размер которой определяет ИКАО.

Совету ИКАО предоставлено право выступать инициатором коллективных действий в обеспечении необходимыми средствами воздушной

навигации в открытых морях, в районах неопределенного суверенитета и т.д. Финансирование, как правило, осуществляется коллективно теми государствами, которые получают выгоду от использования упомянутых средств.

Государства в таком случае по инициативе Совета ИКАО заключают многосторонние соглашения о совместном финансировании, как, например, соглашение о совместном финансировании североатлантических океанских станций, о совместном финансировании некоторых услуг в Гренландии и на Фарерских островах и др. Совет ИКАО определяет стоимость обслуживания одного рейса и распределяет расходы и доходы между участвующими в соглашении государствами пропорционально количеству рейсов, выполняемых через Северную Атлантику.

*Международные воздушные перевозки.* Деятельность ИКАО в области международных воздушных перевозок охватывает широкий круг вопросов, касающихся упрощения формальностей при оформлении пассажиров, регулирования коммерческой деятельности, пассажирских и грузовых тарифов, ставок и сборов за пользование аэродромами и наземными средствами, сбора и изучения статистических данных о перевозках пассажиров, почты и грузов, разработки прогнозов развития международных воздушных перевозок и др. Рассмотрим наиболее важные из этих вопросов.

*Упрощение формальностей при международных воздушных перевозках.* Учитывая необходимость сокращения времени на выполнение таможенных, паспортных, санитарно-карантинных и других формальностей, ИКАО большое внимание уделяет решению этой проблемы. Были разработаны стандарты и рекомендации ИКАО, которые помещены в приложении 9 к Чикагской конвенции. Они требуют сократить до минимума необходимую документацию, упростить и стандартизировать формы перевозочных документов, упростить процедуры прохождения формальностей, обеспечить необходимый минимум удобств пассажиров в международных аэропортах. Практически эти требования выражаются в упрощении визовых требований, процедур въезда и выезда, таможенного контроля багажа, груза и почты, порядка контроля транзитных и трансфертных пассажиров.

Решение задачи упрощения формальностей является довольно трудной проблемой, так как кроме авиационных ведомств эта проблема затрагивает государственные органы, не связанные непосредственно с авиацией (таможенные, иммиграционные, санитарные, валютные и др.). Поэтому приложение 9 «Упрощение формальностей» имеет наибольшее расхождение с местными правилами и требованиями государств.

*Сбор, систематизация и изучение статистических сведений по международным воздушным перевозкам.* Каждое государство - член ИКАО направляет в ИКАО сведения по каждой его авиакомпании: о характере международных коммерческих перевозок, о самолетном парке, о персонале авиакомпаний и летных происшествиях. Все эти данные используются для информации членов ИКАО, а также для анализа и подготовки различных

мероприятий в области международных воздушных перевозок. Сведения представляются в ИКАО в установленные сроки по девяти формам отчетности: форма А «Перевозки авиакомпаний»; форма В «Воздушные перевозки авиакомпаний» (для государств, где несколько авиакомпаний осуществляют международные перевозки); форма С «Воздушные перевозки по участкам линий»; форма D «Самолетный парк и персонал»; форма Е «Балансовый отчет»; форма F «Прибыли и убытки»; форма G «Летные происшествия»; форма H «Реестровый парк гражданской авиации»; форма I «Пропускная способность аэропортов».

Предоставленные государствами данные обобщаются Секретариатом ИКАО и публикуются в периодических сборниках. Накапливаемые данные дают возможность выявить тенденции в развитии международных воздушных сообщений.

*Изучение проблем воздушных перевозок.* Авиатранспортное бюро Секретариата ИКАО под руководством комитета воздушного транспорта проводит экономические исследования, которые затем публикуются и рассылаются членам ИКАО. Эти исследования, довольно крупные по объему и значимости, охватывают все государства ИКАО или отдельные географические регионы. Например, программой работы в этой области предусматривается изучение развития международных воздушных перевозок в Европе, на Среднем Востоке, в Азии и Океании, а также грузовых авиaperезвозок в Европе и Африке и подготовку регулярных трехгодичных обзоров экономического положения в воздушном транспорте.

*Унификация коммерческих прав при международных авиaperезвозках.* Как уже отмечалось, под коммерческим правом в международных воздушных перевозках понимается разрешение иностранной авиакомпании осуществлять перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты на территории данного государства. Эти права подразделяются на семь степеней «свободы воздуха», которые оговариваются в двусторонние соглашениях между государствами.

ИКАО работает над тем, чтобы решать проблему заключения многосторонних соглашений о коммерческих правах, которые заменили бы все многочисленные двусторонние соглашения. Однако заключение многосторонних соглашений о коммерческих правах на всемирной основе не нашло поддержки со стороны государств - членов ИКАО. Российская Федерация также является сторонником регулирования коммерческой деятельности на основе двусторонних соглашений. Советом ИКАО предпринимаются шаги, направленные на заключение многосторонних соглашений о коммерческих правах на региональной основе. Так, была создана региональная организация западноевропейских государств - Европейская конференция гражданской авиации (ЕКАК), организация африканских государств - Африканская комиссия гражданской авиации (АФКАК), организация южноамериканских государств - Южноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКАК) и др.

Функции всех этих региональных организаций являются консультативными, их решения и рекомендации требуют утверждения правительствами государств - членом организации. Высшими органами этих организаций являются конференции государств – членом организаций, которые созываются раз в три года. Постоянными органами являются координационные комитеты в составе президента, вице-президентов и председателей постоянных комитетов, избираемых на три года.

Региональные организации вырабатывают многосторонние соглашения. Так, за время существования ЕКАК были разработаны и заключены несколько таких соглашений: «О нерегулярных воздушных перевозках»; «О взаимном признании удостоверений о летной годности импортируемых воздушных судов»; «О процедуре установление тарифов в регулярных воздушных сообщениях», а также другие документы.

*Международное воздушное право.* Деятельность ИКАО в области международного воздушного права осуществляется в двух основных направлениях: 1) разработка новых норм международного воздушного права в виде проектов международных конвенций или соглашений; 2) кодификация международного воздушного права.

Работа по первому направлению осуществляется юридическим комитетом. Проекты конвенций, разработанные этим комитетом, представляются на утверждение Совету ИКАО. После одобрения Советом проект рассылается государствам и международным организациям для изучения и комментирования. Через шесть месяцев после рассылки проектов собираются дипломатические конференции для рассмотрения и подписания конвенций.

Что касается второго аспекта деятельности в области международного воздушного права, то здесь ИКАО осуществляет большую работу по регистрации всех соглашений о воздушных сообщениях, заключенных членами ИКАО, а также собирает и обобщает все национальные законодательства в области воздушного права.

*Техническая помощь.* Помимо деятельности в области международных воздушных сообщений ИКАО важное место в своей работе отводит оказанию помощи развивающимся странам в области гражданской авиации. Наибольшие усилия в этой области сосредоточены на строительстве аэродромов и других аэронавигационных сооружений, создании сетей связи, органов диспетчерского обслуживания, метеорологического обеспечения, а также на подготовке национальных кадров. Осуществление технической помощи производится как за счет фондов ИКАО, так и за счет средств, которые ассигнует ООН для ИКАО.

Непосредственно разработкой и осуществлением проектов технической помощи занимается бюро технической помощи Секретариата ИКАО, в свою очередь опирающееся на региональные отделения Секретариата, в составе которых имеются специалисты по оказанию технической помощи. Для

осуществления технической помощи ИКАО направляет в страны специальные миссии ИКАО, которые в зависимости от масштаба проекта состоят из советников или экспертов в различном количестве. О размахе технической помощи, осуществляемой при посредничестве ИКАО, свидетельствует тот факт, что в последние годы миссии технической помощи ИКАО работали почти в 90 странах мира.

*Издание печатных материалов.* Одной из важных сфер деятельности ИКАО является издание и рассылка государствам - членам ИКАО печатных документов по различным областям деятельности ИКАО. По своему характеру издаваемые ИКАО документы могут быть разбиты на 12 категорий: документы Ассамблеи ИКАО; документы Совета ИКАО и его постоянных органов; отчеты конференций и совещаний; приложения к Чикагской конвенции; процедурные документы; указатели и условные обозначения; аэронавигационные планы; руководства и наставления; сборники международных соглашений; сборники статистических данных; циркуляры по отдельным летным и техническим вопросам; справочники.

Эти издания рассылаются государствам - членам ИКАО бесплатно в количестве экземпляров в зависимости от процента членского взноса, а также поступают в продажу. Документы, издаваемые ИКАО, по своей юридической силе подразделяются на рабочие, рассылаемые в порядке ознакомления и документы, вступившие в силу.

Итак, мы рассмотрели основные направления деятельности ИКАО, а также основы ее организации. Даже краткий обзор ее деятельности показывает, какое важное значение имеет эта организация в развитии международных воздушных сообщений, в вопросах обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международных полетов. Членство в ИКАО дает возможность шире и полнее использовать мировой техникой прогресс в области гражданской авиации, принимать участие и активно влиять на разработки норм международного права и унифицированных процедур при международных воздушных перевозках. Членство в ИКАО предоставляет Российской Федерации возможность оказывать влияние на деятельность этой международной организации, а также возможность взаимовыгодного обмена научными и техническими достижениями в области развития гражданской авиации.

### **3.2. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА)**

ИАТА – это ассоциация авиакомпаний, выполняющих регулярные коммерческие авиаперевозки. В отличие от ИКАО, которая, как уже отмечалось, является организацией государств - членом ИКАО под эгидой ООН, ИАТА является ассоциацией авиатранспортных компаний и действует под эгидой ИКАО. ИАТА была основана в 1945 году в Гаване после многочисленных конференций, которые последовали за подписанием Чикагской конвенции 1944 года, учредившей ИКАО. Ассоциация является

фактическим правопреемником Международной ассоциации воздушных перевозок, основанной в 1919 году в Гааге.

Основные задачи ИАТА - развивать безопасные регулярные и экономичные воздушные сообщения, способствовать воздушной коммерции и изучать связанные с этим проблемы, обеспечивать средствами сотрудничества воздушно-транспортные предприятия, сотрудничать с ИКАО и другими международными организациями.

В соответствии с назначением ИАТА действует как международное агентство, при помощи которого авиакомпании стремятся общими усилиями решать те проблемы в международных воздушных сообщениях, которые они не смогли бы решить индивидуально. Она действует в таких областях, как воздушные перевозки, финансы, юридические и технические вопросы, медицина и публичная информация. Кроме того, ИАТА действует как центральный банк информации и технических знаний для авиакомпаний - членов этой организации; содержит такое предприятие, как Центр международных расчетов; руководит деятельностью различных комитетов, объединяющих экспертов авиакомпаний, представляет авиакомпании в международных организациях.

*Организационная структура ИАТА.* Высшим органом ИАТА является Генеральная ассамблея. В промежутках между ежегодными генеральными ассамблеями руководство организацией осуществляется Исполнительным комитетом, избираемым Генеральной ассамблеей и состоящим из 21 члена. Исполнительному комитету подчиняются пять постоянных комитетов: воздушного транспорта, финансовый, юридический, технический и медицинский.

Каждый комитет образует различные подкомитеты и рабочие группы; часть подкомитетов действует постоянно, другая часть созывается по мере необходимости. Всеми этими органами ИАТА управляет генеральный директор, назначаемый Исполнительным комитетом и утверждаемый в должности Генеральной ассамблеей. Рабочим органом при генеральном директоре является Секретариат ИАТА.

Составной частью структуры ИАТА являются конференции ИАТА, хотя они имеют полуавтономный статус.

Высший орган ИАТА - Генеральная ассамблея созывается ежегодно. Кворум ассамблеи составляют активные члены ассоциации, при этом каждый из них имеет один голос. Помимо ежегодных генеральных ассамблей могут созываться специальные сессии. Специальные сессии созываются Исполнительным комитетом по требованию 1/3 активных членов ассоциации.

В функции Генеральной ассамблеи входят: 1) выборы президента ИАТА; 2) выборы членов Исполнительного комитета; 3) рассмотрение и утверждение отчета Исполнительного комитета и других комитетов ассоциации; 4) утверждение финансовых отчетов за прошедший год; 5) утверждение бюджета на предстоящий финансовый год; 6) утверждение технических и

других комиссий, назначенных Исполнительным комитетом; 7) другие вопросы, которые могут быть предложены для обсуждения в повестку дня Генеральной ассамблеи. В дополнение к перечисленным функциям ассоциация па любой Генеральной ассамблее или специальной сессии может организовывать конференции по тарифам и воздушным перевозкам.

Резолюции, принимаемые Генеральной ассамблеей ИАТА (простым большинством), должны выполняться всеми активными членами ИАТА. Однако, учитывая особенности международного воздушного транспорта и интересы правительств, устав ИАТА провозглашает, что, если положения резолюции, принятой Генеральной ассамблеей, потребуют от члена ИАТА согласовывать их с соответствующими внутренними законами и правилами или с политикой соответствующего государства, этот член ИАТА может уведомить Исполнительный комитет в письменной форме (ст. 8 § 6). По получении такого уведомления Исполнительный комитет поставит об этом в известность всех остальных членов ассоциации, объявит резолюцию не вступившей в силу и информирует о ее дальнейшей доработке и повторном ее рассмотрении членами ИАТА на очередной Генеральной ассамблее.

*Президент ИАТА.* На каждой ежегодной Генеральной ассамблее избирается президент из представителей активных членов ИАТА. Он руководит работой в течение всей Генеральной ассамблеи, а также открывает очередную Генеральную ассамблею и руководит ее работой, пока не будет избран новый президент. Должность президента ИАТА (или президента Генеральной ассамблеи) не является штатной, а лишь почетной, за исключением тех случаев, когда президентом избирается член Исполнительного комитета. В этом случае он сохраняет штатную должность члена исполнительного комитета.

*Исполнительный комитет.* Итак, Генеральная ассамблея является законодательным органом ИАТА. Исполнительным и постоянно действующим органом является Исполнительный комитет ИАТА. По количественному составу он может иметь не менее девяти и не более 21 члена. Члены комитета избираются Генеральной ассамблеей из представителей активных членов ИАТА на трехлетний срок.

Регулярные заседания Исполнительного комитета проходят непосредственно перед и после Генеральной ассамблеи и, как правило, там же, где проводится ассамблея. Кроме того, регулярно проводится еще одно заседание Исполнительного комитета, а также могут созываться специальные заседания по письменному запросу не менее четырех его членов. Кворум на любом регулярном или специальном заседании составляют семь членов комитета. Председатель комитета избирается на каждом заседании и возглавляет его до тех пор, пока не будет избран новый председатель. Несмотря на то, что кворум составляют семь членов комитета, его решения становятся действительными только после одобрения их всеми членами комитета. При этом отсутствующие члены могут подтвердить свое согласие или несогласие с решениями письмами или телеграммами. В промежутках между заседаниями

Исполнительного комитета также могут приниматься решения, которые становятся действительными после их одобрения всеми членами комитета, выражаемого в форме писем, телеграмм и т. д.

Исполнительный комитет может также назначать субкомитеты и уполномочивать их вести дела в промежутках между заседаниями комитета. Он может также назначать и определять обязанности технического и других комитетов в соответствии с рекомендациями Генеральной ассамблеи или если Исполнительный комитет сочтет их необходимыми для работы ассоциации.

Исполнительный комитет избирает, назначает срок, обязанности и должностные оклады генерального директора, секретаря и казначея ИАТА, которые утверждаются ассамблеей.

Генеральный директор является главным исполнительным и административным чиновником ассоциации и подчиняется непосредственно Исполнительному комитету. Он назначает персонал Секретариата ИАТА.

Секретарь ИАТА также избирается Исполнительным комитетом и утверждается Генеральной ассамблеей. Он подчиняется непосредственно генеральному директору и работает под его руководством. Секретарь осуществляет работу по подготовке заседаний Генеральной ассамблеи, Исполнительного комитета и руководит деятельностью Секретариата ИАТА в штаб-квартире ИАТА и Монреале, а также работой представительств ИАТА в Женеве, Нью-Йорке и других пунктах.

Казначей ИАТА также избирается Исполнительным комитетом и утверждается Генеральной ассамблеей. Он отвечает за расчетную и финансовую деятельность ассоциации, а также за сохранность всех материальных и финансовых фондов ИАТА.

Основные функции Исполнительного комитета заключаются в следующем: 1) общее руководство и управление делами, фондами и имуществом ассоциации; 2) право представлять ассоциацию и определять и проводить ее политику в рамках статей и резолюций, принятых Генеральной ассамблеей; 3) управление деятельностью филиалов ИАТА и ее региональных организаций; 4) выборы на вакантные должности в руководстве ИАТА с последующим представлением для утверждения Генеральной ассамблеей.

*Постоянные комитеты.* Исполнительный комитет руководит повседневной деятельностью ИАТА. Под его непосредственным управлением находятся пять постоянных комитетов (см. рис. 3.2). Все комитеты, за исключением комитета воздушного транспорта, в своей деятельности руководствуются правилами и инструкциями для постоянных комитетов. Комитет воздушных перевозок руководствуется отдельными правилами и инструкциями специально для этого комитета. Членами постоянных комитетов являются лица, тесно связанные с делами ассоциации. Максимальное количество членов каждого комитета определяется уставом ИАТА (например, технический комитет - 24 члена, финансовый - 20, воздушных перевозок - 18 и т. д.). Члены постоянных комитетов назначаются Исполнительным комитетом и

утверждаются Генеральной ассамблеей. Члены комитетов назначаются на срок два года.

Каждый постоянный комитет имеет четырех руководящих лиц: председателя, первого вице-председателя, второго вице-председателя и секретаря. Если первые три избираются ежегодно на срок один год членами постоянных комитетов и могут переизбираться па следующий год, то секретарь и остальной персонал назначаются в каждый постоянный комитет генеральным директором ИАТА. Секретари комитетов являются чиновниками ИАТА и не подчиняются ни одному из членов ИАТА.

Все решения, принимаемые постоянными комитетами (за исключением комитета воздушных перевозок), вступают в силу только после одобрения Исполнительного комитета или, по необходимости, Генеральной ассамблеи. Однако Исполнительный комитет уполномочен наделить постоянные комитеты принимать окончательное решение, но только в том случае, если решение является единодушным. Таким образом, постоянные комитеты являются вспомогательными органами Исполнительного комитета. Структурная схема ИАТА представлена на (рис. 3.2).



Источник: Branker J.W.S. IATA and What It Does. Leyden. 1997.

Рис. 3.2. Представительные органы ИАТА

Членство ИАТА подразделяется на две категории: активное и ассоциированное. Ассоциированное членство предоставлено регулярным внутренним авиакомпаниям. Это членство не дает права голоса па конференциях или других собраниях ИАТА.

Активное членство предоставляется только тем авиакомпаниям, которые выполняют регулярные международные полеты, и тех государств, которые являются членами ИКАО. Заявления о приеме в члены ИАТА рассматриваются Исполнительным комитетом и Генеральной ассамблеей. Члены ИАТА вольны выйти из ассоциации в любое время с обязательным уведомлением генерального директора за 30 дней до выхода. Авиакомпания исключается из ИАТА, если государство этой авиакомпании будет исключено из ИКАО.

Секретариат ИАТА представляет собой постоянный административный орган ИАТА. В него кроме упомянутых выше генерального директора, секретаря и казначея входят чиновники и руководители постоянных комитетов, подчиненные непосредственно генеральному директору. Отделы Секретариата в основном соответствуют структуре ассоциации, состоящей из постоянных комитетов. Отделы возглавляют помощники генерального директора. Так, есть помощник генерального директора, ответственный за департамент перевозок, помощник генерального директора, ответственный за технический департамент, и помощник генерального директора, ответственный за бюро главного советника. Персонал постоянных комитетов и их подкомитетов назначается Секретариатом. Они являются сотрудниками ИАТА, а не авиакомпаний членом ИАТА. Персонал Секретариата ИАТА составляет свыше 150 человек.

Рекламно-информационный отдел Секретариата состоит из шести человек. Его главной задачей является информация общественности о деятельности ИАТА.

Основы деятельности ИАТА. Широкой публике и работникам авиакомпаний деятельность ИАТА известна по работе тарифных конференций, которая ниже будет рассмотрена более подробно. Однако большая часть деятельности ИАТА посвящена другим важным областям, менее известным широкой публике. Эта деятельность осуществляется пятью постоянными комитетами ИАТА.

Главной задачей *технического комитета* является безопасность и эффективность полетов. В связи с ускорением технического прогресса (создание широкофюзеляжных самолетов, сверхзвуковых пассажирских самолетов и т. д.) комитет приобретает все большую значимость. Поскольку надежность самолетов в большой мере зависит от авиационной годности и правил освидетельствования и выдачи лицензий персоналу и поскольку эти правила обычно устанавливаются правительством или правительственными органами, задачами ИАТА в этой области являются выработка единых правил для всего воздушного транспорта и передача их на утверждение правительствам или межправительственным организациям, таким как ИКАО.

Технический комитет имеет пять региональных технических бюро - в Лондоне, Бангкоке, Рио-де-Жанейро, Найроби и Женеве. Эти бюро поддерживают постоянный контакт с местными правительствами. Особенно большую помощь они оказывают развивающимся странам, которые не имеют

достаточных средств содержать свою гражданскую авиацию на уровне мировых стандартов. Бюро вырабатывают и передают правительствам рекомендации по эксплуатации гражданской авиации с целью повышения эффективности и безопасности полетов.

Технический комитет поддерживает также непосредственный контакт с самолетостроительными фирмами, топливозаправочными фирмами и научными учреждениями. Основным средством общения являются технические конференции ИАТА, в которых принимают участие авиакомпании, правительства, ВВС, самолетостроители и другие заинтересованные организации. Здесь проводится открытый обмен мнениями. Однако на технических конференциях ИАТА не принимаются резолюции. Они только определяют основные Направления исследований и развития авиации и создают основу для последующих конкретных планов (например, обсуждались вопросы всепогодной авиации, вопросы навигации и эксплуатации сверхзвуковых пассажирских самолетов и т. д.).

Большое значение имеют также регулярные собрания технического комитета. Так, в области строительства аэропортов технический комитет разработал специальное руководство по зданиям и сооружениям аэропортов и перронам, которое используется при проектировании новых аэропортов или реконструкции старых. Такие действия ИАТА координируют усилия авиакомпаний, способствуют повышению эффективности гражданской авиации. Основные направления деятельности технического комитета следующие: а) производство полетов, включая безопасность и эффективность полетов; б) стандартизация оборудования; в) связь и радиотехнические средства навигации; г) метеорология; д) авиационная годность воздушных судов и вопросы технической эксплуатации; е) аэродромы, воздушные трассы и наземные средства.

Главными задачами *финансового комитета* являются стандартизация техники и процедур расчетов и функционирование Центра международных расчетов («Клиринг хаус»). ИАТА с помощью своего финансового комитета разработала большое количество стандартных бланков по доходам и расходам, которыми должны пользоваться все члены организации. Большинство членов ИАТА являются участниками «Клиринг хаус», который использует стандартные формы расчетов, а также электронную и другую электронно-вычислительную технику.

«Клиринг хаус» ИАТА был учрежден в 1946 году в Лондоне. Он осуществляет производство взаимных расчетов между его участниками, причем его учреждение дало возможность производить расчеты между авиакомпаниями только на бумаге, без физического перевода сумм. «Клиринг хаус» действует также как коллективный орган по расчетам с другими организациями, например с Международным обществом авиационных телекоммуникаций (СИТА), за пользование сетью международной телеграфной связи и т. д.

Финансовый комитет занимается также такими вопросами, как налоги, ставки и сборы. Он сотрудничает с авиатранспортным комитетом ИКАО по вопросам ставок за посадку, техническое и коммерческое обслуживание, за заправку ГСМ и другими техническими средствами в различных точках земного шара. Кроме того, финансовый комитет занимается вопросами страхования, контроля международных валютных документов, статистики и другими финансовыми вопросами, касающимися международного воздушного транспорта.

Основными задачами *юридического комитета* являются разработка и применение к международному воздушному транспорту общих и частных законов международного воздушного права.

Он разрабатывает толкования и точки зрения по тому или иному аспекту международного воздушного права и предлагает на рассмотрение международным организациям или национальным государствам, рекомендуя их соответствующее применение. Несмотря на наличие некоторых международных договоров, международный воздушный транспорт подчиняется различным системам законов. Вот почему юридический комитет уделяет особое внимание действительности и законности документов, регулирующих международные перевозки, с точки зрения их соответствия законам, на основе которых производят полеты те или иные авиакомпании - члены ИАТА. Он изучает билеты, багажные квитанции и грузовые накладные, используемые в международных перевозках, с целью достижения единства для применения во всем мире.

К числу успехов юридического комитета следует отнести разработку и реализацию применяемых во всем мире стандартных условий Договора на воздушную перевозку пассажиров и груза. Недавно юридический комитет занимался Гаагским протоколом 1955 года. Одной из целей этого протокола, который изменил Варшавскую конвенцию 1929 года, было увеличить ответственность перевозчика за смерть или ранение пассажира со 125 тыс. до 250 тыс. французских франков. Это увеличение ответственности устраивало перевозчиков из развивающихся стран и некоторых европейских перевозчиков, но не устраивало США, которые предложили предел ответственности в 100 тыс. долл. США и не ратифицировали Гаагский протокол 1955 года. Усилиями юридического комитета ИКАО и юридического комитета ИАТА было одобрено компромиссное Монреальское соглашение, которое устанавливает предел ответственности в 58 тыс. долл. плюс стоимость связанных расходов (или 75 тыс. долл., включая стоимость расходов). Но последнее соглашение относится только к случаю, когда перевозка начинается, кончается или делается остановка на территории США. В остальных случаях ответственность перевозчика ограничивается 250 тыс. французских франков.

Юридический комитет занимается также другими правовыми проблемами ИАТА. В частности, в последние годы он занимается проблемами предотвращения угона самолетов и т. д.

Работа *медицинского комитета* ИАТА является наименее освещенной из всех постоянных комитетов и рабочих групп ИАТА. Он в большей степени занимается вопросами освидетельствования пригодности пилотов, в частности в недавнем времени изучал методы предсказания неожиданных заболеваний членов экипажа во время полетов. Он также занимался проблемами неожиданной смерти пассажиров от стрессов перед посадкой в самолет. В сотрудничестве с ВОЗ комитет работает над методами дезинфекции самолетов. Он занимался также совместно с ИКАО вопросами освидетельствования и выдачи свидетельств пилотам.

*Комитет воздушного транспорта*, будучи одним из пяти постоянных комитетов ИАТА, наиболее тесно занимается вопросами координации деятельности тарифных конференций ИАТА. Он является как бы законодателем политики этих конференций и занимается почти теми же вопросами, которые рассматриваются на конференциях. Наряду с другими функциями комитет занимается следующими проблемами: 1) тарифы, ставки и сборы за пассажирские и грузовые перевозки; 2) анализ эксплуатационных расходов; 3) расписание полетов; 4) сотрудничество с агентами; 5) стандартизация правил и процедур обслуживания пассажиров и клиентуры; 6) создание и назначение рабочих групп по вопросам, поднятым тарифными конференциями; 7) назначение на руководящие посты временно исполняющих обязанности чиновников до их утверждения на соответствующих конференциях по воздушным перевозкам.

Комитет воздушного транспорта по своей значимости является наиболее важным из всех постоянных комитетов. Осуществляя руководство политикой тарифных конференций ИАТА и направляя их работу во время сессий, он дает предварительные рекомендации по вопросам тарифов, расписаний, общих условий перевозки, процедур бронирования, сотрудничества с агентами и т. д. Получив такие рекомендации, конференции утверждают их в качестве своих резолюций и рекомендаций. Таким образом, хотя формально комитет не вырабатывает резолюций и рекомендаций, но имеет значительное влияние на политику или принципы, изложенные в указанных документах.

Члены комитета, как и остальных постоянных комитетов ИАТА, назначаются Исполнительным комитетом и утверждаются ежегодной Генеральной ассамблеей. В настоящее время комитет воздушного транспорта состоит из 11 членов. Функциональная структура комитета представлена на рис. 3.3.



Рис. 3.3. Функциональная структура комитета воздушного транспорта

*Тарифные конференции ИАТА.* Как уже отмечалось ранее, вся основная деятельность ИАТА концентрируется вокруг тарифных зон и выражается в резолюциях, принимаемых соответствующими тарифными конференциями. Тарифные конференции (зоны) ИАТА являются как бы самостоятельными органами ИАТА. Существует органическая связь между самой ИАТА и ее конференциями, с одной стороны, и еще более тесная связь между комитетом воздушного транспорта и конференциями - с другой. Однако хотя тарифные конференции ИАТА и наделены определенной самостоятельностью, все же они являются составными частями ассоциации. Бюджет конференций утверждается Исполнительным комитетом ИАТА; после утверждения конференции не имеют права изменять свой бюджет.

Основной задачей конференций ИАТА является разделение земного шара на тарифные зоны. Земной шар поделен на три зоны, внутри каждой из которых устанавливается тарифная конференция. Таким образом, существуют три тарифные зоны и соответственно три конференции ИАТА.

Конференция (тарифная зона) 1 включает континент Северной и Южной Америки и прилегающие к нему острова: Гренландию, Бермуды, Вест-Индию и бассейна Карибского моря, Гавайские, включая Мидуэй и Пальмиру.

Конференция (тарифная зона) 2 охватывает всю Европу (включая Европейскую часть РФ) и прилегающие к ней острова: Исландию, Азорские,

всю Африку и прилегающие к ней острова, часть Азии к западу от Ирана (включая Иран).

Конференция (тарифная зона) 3 включает всю Азию и прилегающие к ней острова, за исключением той части, которая относится к зоне 2, Австралию, Новую Зеландию и острова Тихого океана (за исключением островов, входящих в зону 1).

Согласно уставу ИАТА каждый активный член ИАТА, совершающий регулярные коммерческие полеты между двумя или более точками внутри зоны тарифной конференции, может быть полноправным членом этой конференции. Если же член ИАТА обслуживает несколько зон, он может быть членом двух или трех конференций. Например, авиакомпания «ПанАмерикэн» являлась членом всех трех конференций (в 1980 г. «Пан Америкэн», как и другие авиакомпании по приказу СГА вышла из ИАТА, а 1992 году обанкротилась). Членство в конференциях ИАТА разделяется на две категории: с правом голоса и без права голоса. Членство в конференции без права голоса в свою очередь также подразделяется на два вида: активный член ИАТА, который осуществляет полеты только в одной зоне ИАТА, может по желанию быть членом без права голоса в конференции или конференциях зоны или зон, куда он не совершает полеты. Ассоциированный член ИАТА также может быть членом любой конференции ИАТА без права голоса по его запросу, направленному секретарю этой конференции. Однако членство в конференциях ИАТА как с правом, так и без права голоса должно соответствовать членству в ИАТА. Членство в конференции прекращается одновременно с прекращением членства в ИАТА.

Конференции ИАТА занимаются всеми проблемами, касающимися международных воздушных сообщений в соответствующих зонах, в частности анализом эксплуатационных расходов, тарифов, ставок и сборов за перевозки пассажиров и грузов, расписаниями, полетами, назначением агентов и контролем их деятельности и другой практикой, связанной с международными перевозками.

Как и в любом постоянном комитете ИАТА, каждая конференция имеет четыре руководящих лица: председатель, первый вице-председатель, второй вице-председатель и секретарь. Секретарь и персонал назначаются генеральным директором ИАТА. В отличие от постоянных комитетов, председатель конференции не может быть работником авиакомпаний - членом ИАТА. Он также назначается генеральным директором. Первый и второй вице-председатели избираются ежегодно членами конференции. Председатель является главным лицом конференции и советником генерального директора ИАТА в вопросах, касающихся данной конференции. Конференция также может образовывать временные или постоянные субкомитеты. Обязанности субкомитетов определяются в момент их образования. Существуют, например, субкомитеты по анализу эксплуатационных расходов, по расписаниям полетов,

по контролю за деятельностью агентов. Они играют также активную роль в выработке тарифов. Их рекомендации всегда принимаются конференциями.

Собрания членов конференции проводятся регулярно не реже одного раза в два года отдельно по каждой конференции или же проводятся объединенные собрания двух или трех конференций. Последние, как правило, созываются для установления тарифов, ставок и других важных вопросов, касающихся всех конференций.

Обязательными для членов конференций являются только те решения, которые принимаются единогласно и выражаются в форме резолюций, и то только в том случае, если они будут одобрены соответствующими правительствами. Правительства же в свою очередь могут одобрить принятые конференцией ИАТА резолюции полностью, либо отклонить их, либо принять на определенных условиях.

Конференции ИАТА на практике работают в двух сферах деятельности. С одной стороны, это сфера, в которой они устанавливают взаимоотношения и всеобщее сотрудничество между авиакомпаниями: разработка и стандартизация авиагрузовых документов, авиабилетов, багажных квитанций; координация расписаний (по времени выполнения рейсов), с тем, чтобы перевозки были наиболее удобными для пассажиров и клиентуры и одни рейсы «стыковались» с другими; организация взаиморасчетов между авиакомпаниями и т. д. Почти вся эта деятельность проходит спокойно, не вызывая особого интереса у публики или внимания правительств, и подпадает под сферу применения Варшавской конвенции 1929 года, которую ИАТА обязана соблюдать. С другой стороны, конференции ИАТА имеют дело с тарифными проблемами, которые вызывают наибольший ажиотаж публики и озабоченность правительств.

Помимо тарифов и ставок важной сферой деятельности конференций ИАТА являются условия обслуживания перевозок. Тарифы на перевозки настолько тесно переплетаются с условиями обслуживания перевозок, что достижение договоренности в одной области и несогласованность в другой могут свести на нет все усилия конференций, главной целью которых является недопущение так называемой «тарифной войны». Так, если конференция согласует тариф на определенном маршруте, там тем не менее останется поле для конкуренции между авиакомпаниями, совершающими полеты на этом маршруте, в сфере обслуживания пассажиров (фирмы могут давать сувениры, подарки, бесплатные напитки и т. д.). Поэтому общие условия обслуживания пассажиров обычно обсуждаются наравне с тарифами.

Задачи конференции отличаются чрезвычайной сложностью: разрабатывая уровень тарифов, конференция должна принимать во внимание не только стоимость предоставляемых услуг, но также и стоимость их продажи. Более того, установить уровень тарифов еще недостаточно: тарифы для многих тысяч пар пунктов должны быть рассчитаны и обоснованы индивидуально в связи с различными условиями полетов по различных маршрутах (географические условия, объем перевозок и т. д.). Поэтому должны быть

обеспечены особые условия для применения тарифов, позволяющие, производить дифференциацию в зависимости от типа эксплуатируемого оборудования, классов тарифов, учитывающих всевозможные скидки при полете «туда и обратно», семейные скидки и т. д. Наибольшая трудность заключается в том, что большинство воздушных маршрутов связано с другими, поэтому почти все, за незначительным исключением, международные тарифы являются сегментом других тарифов или связаны с другими тарифами на параллельных, пересекающихся или смежных маршрутах. Как следствие, каждый перевозчик внутри тарифной зоны имеет свои доводы «за» и «против». Вот почему все принимаемые конференциями резолюции требуют единодушного одобрения и согласования со всеми перевозчиками данной конференции.

### **3.3. Другие международные организации**

Другими международными неправительственными организациями являются: Международный Совет аэропортов (АСИ), Международная ассоциация авиачартерных перевозчиков (ИАКА) и др. (см. рис. 3.4 и 3.5), однако они не играют заметной роли в экономическом регулировании воздушного транспорта и здесь мы лишь кратко на них остановимся.

Членами *Международного Совета аэропортов* (АСИ) являются международные аэропорты государств - членов ИКАО. Задачей этой ассоциации является решение проблем, связанных с развитием мировых аэропортов, а также с развитием средств воздушной навигации в зонах аэропортов, между аэропортами и на международных авиатрассах. Кроме того, АСИ работает над проблемами экономического положения аэропортов, проблемами ставок и сборов за посадку и коммерческое обслуживание воздушных судов в различных аэропортах мира, а также над проблемами экономических отношений с авиакомпаниями - пользователями аэропортов. АСИ работает в тесном контакте с ИКАО, ИАТА и другими международными организациями над решением указанных проблем. По состоянию на конец 2006 года членами этой ассоциации являлся 481 аэропорт мира. АСИ имеет три региональных отделения: Европейское, Африканское и Азиатское. Международные аэропорты РФ являются членами этой ассоциации и принимают активное участие в ее работе.

В *Международную ассоциацию авиачартерных перевозчиков (ИАКА)* входят так называемые «независимые» чартерные авиакомпании, выполняющие нерегулярные и авиафрахтовые перевозки, а также дочерние компании регулярных авиакомпаний - членов ИАТА, выполняющие чартерные авиаперевозки. Из наиболее известных авиакомпаний, входящих в ассоциацию,<sup>11</sup> – европейские, 1 – азиатская и 7 – североамериканские.





Рис. 3.5. региональные международные организации воздушного транспорта

В их числе авиакомпании: «Британия» (Великобритания), «Конэр» (Дания), «Дональдсон» (Великобритания), «Юрелэр» (Франция), «Авиагенекс» (Сербия), «Сейбер эйр» (Сингапур), «Сагиттер» (Великобритания), САТА (Швейцария), «Спантакс» (Испания), «Лейкер» (Великобритания), «Стерлинг эруэйз» (Дания), «Трансавиа Холланд» (Нидерланды), «Оверсиз нешнл» (США), «Сатурн» (США), «Транс интернешнл» (США), «Юниверсал эрлайнз» (США), «Уордер» (Канада), «Уорлд эруэйз» (США), «Капитал» (США) и другие.

В ИАКА входят также несколько дочерних компаний авиакомпаний, выполняющих регулярные перевозки (в скобках даны названия материнских компаний): «Остриэн эйр транспорт» (дочерняя компания авиакомпании «Остриэн эрлайнз»); «Балэр» («Свисс»), «Кэр эр О/У» («Финнэйр»), «Сочиета ареа медитераниа» («Алиталиа»), «Собелэр» («Сабена»), «Сканэр» (САС), «Эр чартер» («Эр Франс»), «БА эртурз» («Бритиш эруэйз»), «Аэромаритим» (ЮТА), «Авиако» («Ибериа»), «Кондор» («Люфтганза»), «Мартинер» (КЛМ) и др. Кроме того, ряд авиакомпаний в настоящее время организует дочерние чартерные авиакомпании, которые пока не вошли в ИАКА. Это - «Бритиш Эйр чартер» («Бритиш Эруэйз») и «КЛМ Эйр чартер» (КЛМ). ИАКА принимает участие в работе ИКАО и других международных форумах, активно защищая интересы чартерных авиакомпаний в их конкурентной борьбе с регулярными авиакомпаниями.

К прочим международным организациям гражданской авиации относятся организации или их отделения, которые непосредственно не участвуют в работе воздушного транспорта или в его регулировании, но содействуют в его успешной деятельности и оказывают на него непосредственное влияние. К таким организациям относятся различные международные профсоюзные и общественные организации, а также научно-исследовательские учреждения воздушного транспорта, а также региональные международные организации: Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) - профсоюзная организация, созданная в 1948 году с целью защиты интересов пилотов и повышения их роли в деле обеспечения безопасности полетов и регулярности воздушных сообщений, а также развитие сотрудничества и достижения единства действий пилотов гражданской авиации в борьбе за свои неотъемлемые права. Профсоюз авиаработников РФ является членом этой федерации и активно участвует в ее работе.

Международная федерация ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА) профсоюзная организация, созданная с целью защиты интересов диспетчеров системы управления воздушным движением и повышения их роли в обеспечении безопасности и регулярности полетов.

В числе других неправительственных международных организаций, связанных с деятельностью воздушного транспорта, можно отметить следующее: Международный совет линейных штурманов (НАИК); Международная ассоциация владельцев самолетов и пилотов (ИОПА);

Международное общество авиационных телекоммуникаций (СИТА); Международная федерация аэронавтики (ФАИ); Международная организация по стандартам (ИСО); Международная комиссия по освещению аэропортов (МКО); Международный союз авиационных страховщиков (ИЮАИ).

К прочим международным организациям, связанным с деятельностью мирового воздушного транспорта, необходимо также отнести следующее:

Исследовательское бюро европейских авиакомпаний (ЕАРБ), расположенная в Брюсселе (Бельгия). В него входят 18 европейских национальных авиаперевозчиков. Бюро занимается проблемами коммерческих воздушных перевозок, проблемами, связанными с развитием аэропортов, воздушного туризма и т. д.

Институт воздушного транспорта (ИТА), находящийся в Париже, с 1945 года зарегистрирован в качестве международной неправительственной организации. ИТА занимается экономическими проблемами мировых регулярных и нерегулярных авиаперевозок и статистикой по международному авиационному туризму. Членами института являются международные и национальные организации, заинтересованные в развитии воздушного транспорта. Другие международные организации представлены на рис. 3.4 и 3.5.

Все эти международные организации работают в тесном контакте с ИКАО, которая призвана осуществлять координацию усилий мирового сообщества в области воздушного транспорта с целью обеспечения безопасных, регулярных и экономически эффективных международных сообщений. Однако, эти организации по своему правовому статусу имеют лишь совещательный или консультативный характер, не играя решающей роли в многостороннем регулировании мирового воздушного транспорта, а лишь решают частные или региональные проблемы. Практически единственным органом, который регулирует на многосторонней основе международные воздушные перевозки, является ИКАО, приобретающая все большую регулиующую роль в мировом воздушном транспорте, а также ИАТА, которая координирует усилия авиакомпаний в решении проблем регулирования международного воздушного транспорта. В заключении следует отметить, что в решении проблем многостороннего экономического регулирования в мировом воздушном транспорте в последние годы явно прослеживаются две противоборствующие тенденции.

Первая – это отказ от жесткого регулирования и переход на принцип «свободной конкуренции». Как было показано выше, введение этого принципа в мировом масштабе добиваются в США, которые пытаются навязать другим странам политику «дерегулирования» и «открытого неба» при международных авиаперевозках, но не получают одобрения со стороны большинства государств, заинтересованных в международном регулировании.

Вторая – это усовершенствование существующего механизма многостороннего регулирования в рамках ИКАО на основе допустимой

«либерализации» деятельности авиакомпаний. В свете навязываемой Соединенными Штатами политики отказа от регулирования ряд государств - членов ИКАО, в частности Мексика, Великобритания, ФРГ, Италия и др., выступили в ИКАО с обращением к государствам и с проектом резолюции по вопросу многостороннего экономического регулирования международных авиаперевозок. В обращении содержится просьба, адресованная в первую очередь США, воздержаться от принятия любых односторонних действий, которые поставили бы под угрозу систему многостороннего регулирования в мировом воздушном транспорте. В создании эффективной системы многостороннего экономического регулирования в первую очередь заинтересованы развивающиеся государства, рассматривающие проблему экономического регулирования в области воздушного транспорта в общем контексте борьбы за новый международный экономический порядок.

## Глава 4. Коммерческое сотрудничество

### 4.1. Пульное сотрудничество

Пул в переводе с английского (POOL) означает «Общий фонд», «Объединенный резерв». По сути пул – это альянс между партнерами, направленный на устранение конкуренции между ними. Общий принцип пульного альянса состоит в том, что каждый партнер вносит в общий фонд установленную одинаковую для всех партнеров ставку с единицы продукции (в воздушном транспорте - это ставка за каждого перевезенного пассажира и за килограмм груза/багажа). Из этих взносов образуется пульный фонд, который через определенные промежутки времени делится в согласованной пропорции между партнерами.

Различного рода пульные ассоциации существуют во многих сферах производства и транспорта. Пульные соглашения между авиакомпаниями, эксплуатирующими смежные авиалинии или их участки, по данным ИКАО, действуют во всех странах, за исключением трех - США, Барбадос, Тринидад и Тобаго. Пульные соглашения на авиалиниях в/из США запрещены в соответствии с антитрестовским законом Шермана от 1891 года.

Каждый пул имеет свои особенности, однако анализ большого количества действующих пульных соглашений между различными авиакомпаниями мира позволяют выделить их общие черты. Различные по форме и содержанию, практически все пульные соглашения провозглашают, хотя не всегда соблюдают, такие общие принципы, как устранение конкуренции между партнерами, равные возможности в получении доходов, независимость, равенство и взаимная выгода партнеров, коммерческое сотрудничество между партнерами и др.

Устранение конкуренции между партнерами считается основным принципом пульного сотрудничества между авиакомпаниями на смежных участках эксплуатируемых ими авиалиний. Между авиакомпаниями ведется жесткая конкурентная борьба, в которой сильные подавляют или вытесняют с рынка более слабых. Заключение пульных соглашений между авиакомпаниями в определенной мере способствует сдерживанию (хотя никак не устранению) конкурентной борьбы. Устранение конкуренции является лишь формальным признаком, конкуренция становится более завуалированной и утонченной, однако тем не менее более слабым партнерам пул дает шанс устоять в конкурентной борьбе.

*Равные возможности в получении доходов.*

Принцип равных возможностей является вторым из основных принципов пульных соглашений. Он предусматривает обязательность полетов на данной авиалинии всех партнеров, выравнивание частоты полетов и примерно равные емкости. Партнеры вносят в пул равную часть доходов на основе установленных ими доходных ставок с каждой единицы перевозки.

Распределение доходов из пула также основано на принципе, одинаковом для обоих партнеров. Однако частота полетов не всегда бывает одинаковой для всех партнеров. Один из партнеров может выполнять меньшее количество рейсов, получая при этом компенсацию от других партнеров, например в виде равного распределения пульных доходов при неравном количестве рейсов и т.д. Принцип равных возможностей также далеко не всегда находит свое воплощение в практике коммерческой эксплуатации авиалиний на условиях пула, так как возможности по привлечению загрузки на рейсы крупнейших и опытных авиакомпаний и их экономически более слабых партнеров далеко не одинаковы, а отдавать загрузку партнеру не выгодно. Принцип равных возможностей полностью осуществляется только в эксплуатации авиалиний в пуле между авиакомпаниями с более высоким статусом альянса.

*Независимость, равенство и взаимная выгода партнеров.*

Пульные соглашения провозглашают также принцип независимости для заключающих соглашение авиакомпаний, равенства и взаимной выгоды партнеров. Авиакомпании полностью сохраняют свою экономическую и юридическую самостоятельность, отдельно несут каждая свои расходы по эксплуатации авиалиний, если это не предусмотрено соглашением о пуле доходов и расходов. В большинстве случаев пульное сотрудничество является взаимно выгодным для всех партнеров. При этом в каждом пуле партнеры сохраняют равенство, даже если заключившие пульное соглашение компании резко отличаются друг от друга своими экономическими и эксплуатационными возможностями. Какое бы то ни было деление на «младших» и «старших» партнеров формально не допускается. Руководство пулом осуществляется поочередно каждым партнером в течение определенного периода времени. Авиакомпании сохраняют полную независимость во всей своей деятельности, за исключением того, что доходы (или часть доходов) от эксплуатируемой (пульной) авиалинии должны вноситься в общий фонд.

Для заключения пульных соглашений между авиакомпаниями обязательными являются следующие условия:

- 1) наличие межправительственного соглашения о воздушном сообщении между странами, авиакомпании которых желают заключить соглашение о пуле;
- 2) наличие коммерческого соглашения между авиакомпаниями, назначенными правительством данных стран для эксплуатации договорных авиалиний;
- 3) обязательность совместной эксплуатации хотя бы одного участка авиалиний всеми партнерами, заключающими соглашение о пуле.

Первые два пункта относятся только к эксплуатации международных авиалиний.

*Организационные формы пула.*

В мировом воздушном транспорте существуют следующие формы пульных альянсов:

- 1) пул доходов;

- 2) пул расходов и доходов;
- 3) глобальный пул.

Пул доходов получил наибольшее распространение в мировом воздушном транспорте. При этой форме пула в общий фонд вносятся только доходы от эксплуатации пульных участков в течение пульного периода. Распределение доходов из общего фонда производится в соответствии с согласованным принципом. Расходы по эксплуатации авиалиний каждый партнер несет в отдельности.

Пул расходов и доходов принимается тогда, когда один перевозчик эксплуатирует авиалинию от имени обоих партнеров или когда партнеры договариваются вносить в общий фонд и доходы и расходы. Основным принципом заключается в том, что общая сумма расходов обоих партнеров вычитается из общей суммы их доходов, а остающаяся или недостающая сумма (когда доходы не покрывают расходов) делится между ними пропорционально согласованной пульной доле. Пул расходов и доходов предусмотрен, например, соглашениями между авиакомпаниями САС (Скандинавские страны) и АУА (Австрия), между САС, АУА и МЕА (Ливан) и др. Эта форма пула в определенной степени имеет сходство с такой формой сотрудничества, как совместная эксплуатация авиалиний, на которой мы остановимся ниже.

Глобальный пул принимается тогда, когда два перевозчика объединяют в общий фонд все доходы, получаемые каждым партнером от эксплуатации всех его авиалиний. Такой пул более вероятен между перевозчиками одной страны, нежели между авиакомпаниями различных стран. Чаще всего глобальный пул ведет к полному слиянию компаний партнеров, как это имело место между двумя британскими авиакомпаниями БЕА и БОАК, которые в дальнейшем слились в одну компанию «Бритиш эруэйз», или тремя авиакомпаниями: Швеции, Дании и Норвегии, объединившимися в одну компанию САС. В глобальном пуле эксплуатация авиалиний каждым партнером не обязательно должна быть однородной по частоте полетов, маршрутам, типу оборудования и т.д. Партнер может произвольно изменять маршруты и частоту. Так как партнеры имеют различную сеть авиалиний и разные эксплуатационные возможности, доля каждого в пуле также неодинакова. Распределение доходов из общего фонда обычно происходит в соответствии с относительной доходной емкостью авиалиний каждой из сторон или на основе доли ее участия в пуле за прошлый период. Взносы в пул чаще всего определяются, исходя из среднего дохода от летного часа каждого типа эксплуатируемых самолетов. Глобальное пульное партнерство между авиакомпаниями может также предусматривать включение в пул расходов и доходов. В этом случае определяется стоимость летного часа каждого типа самолетов, затем общая суммарная стоимость эксплуатации указанных в расписании авиалиний вычитается из суммы доходов обоих партнеров, а остаток доходов делится между сторонами в согласованной пропорции.

Наиболее широкое распространение в мировом воздушном транспорте получил пул доходов. Пул расходов и доходов, а также глобальный пул встречаются значительно реже.

Поскольку пульное соглашение – это по сути коммерческая сделка между перевозчиками, то из этого следует, что пульное соглашение может быть как открытым, так и конфиденциальным. В соответствии с приведенным определением и в зависимости от принятой организационной формы пула пульные соглашения между авиакомпаниями можно классифицировать по следующим основным признакам: 1) по типу пула; 2) по форме заключения соглашения; 3) по числу партнеров; 4) по количеству пульных участков; 5) по методу внесения доходов в пул; 6) по методу распределения пульных доходов; 7) по ограничению платежей.

По типу пула пульные соглашения делятся на: соглашения о пуле доходов; соглашения о пуле расходов и доходов; соглашения о глобальном пуле. Каждый из этих пулов охарактеризован выше. Ввиду того, что пул расходов и доходов, а также глобальный пул встречаются относительно редко, в настоящей работе будут исследованы только соглашения о пуле доходов, которые в дальнейшем будут именоваться просто как пульные соглашения. По форме заключения пульные соглашения могут быть разделены на два вида: соглашения об эксплуатации авиалиний на условиях пула, являющиеся составной частью общего коммерческого соглашения между авиакомпаниями (соглашения о взаимном предоставлении обслуживания и др.); соглашения о пуле, которые заключаются отдельно и являются самостоятельными юридическими документами. Чаще всего пульные соглашения заключаются отдельно от всех других соглашений. По числу партнеров пулы делятся на двусторонние и многосторонние. Двустороннее пульное соглашение - это коммерческое соглашение между двумя авиакомпаниями, совместно эксплуатирующими смежную авиалинию или ее участок. Двусторонние пульные соглашения являются наиболее распространенными среди авиакомпаний. В случае эксплуатации одной и той же авиалинии более чем двумя авиакомпаниями могут быть заключены несколько отдельных, независимых друг от друга двусторонних пульных соглашений, причем одно такое соглашение может в корне отличаться от другого. Например, на всех авиалиниях между Австралией и Европой, проходящих через Сингапур, а также на авиалиниях Сингапур – Манила и Сингапур пункты Австралии авиакомпания МАС ("Малазиэн аэроуэй систем") имеет отдельные двусторонние соглашения о пуле со всеми авиакомпаниями, эксплуатирующими эти линии. Двусторонние пульные соглашения имеются также между авиакомпаниями "Сабена" (Бельгия) и «Гана эруэйз» (Гана), между "Бритиш эруэйз" и "Гана эруэйз", между "Найджириа эруэйз" (Нигерия) и "Бритиш эруэйз", между АУА (Австрия) и САС и т.д. Многостороннее пульное соглашение - это соглашение, заключаемое между тремя и более партнерами. Из многосторонних соглашений известны трехсторонние,

четырёхсторонние и шестисторонние. Многосторонние соглашения могут быть заключены как между авиакомпаниями, эксплуатирующими одну и ту же авиалинию (например, трёхстороннее пультное соглашение между авиакомпаниями АУА, САС и "Иджипт эр" по эксплуатации авиалинии Стокгольм Вена - Каир), так и между авиакомпаниями, эксплуатирующими различные авиалинии (например, ранее действующий "шести - пул" между авиакомпаниями европейских социалистических стран, эксплуатирующих несколько авиалиний). Из четырёхсторонних пультных соглашений известно соглашение между авиакомпаниями "Сингапур эрлайнз", «Малайзиэн эрлайн систем», КАЛ (Южная Корея) и ДЖАЛ (Япония); между САС, АУА, МЕА (Ливан) и Олимпик (Греция) - на авиалинии Копенгаген - Вена - Афины - Бейрут и др.

По количеству пультных участков пультные соглашения делятся на соглашения с одним пультным участком и соглашения с несколькими пультными участками. Например, в соглашении Аэрофлота с авиакомпанией "Алиталиа" пультным является один участок - Москва - Рим, а в соглашении с "Люфтганзой" пультными являются четыре участка: Москва - Берлин, Москва - Дрезден, Санкт-Петербург - Берлин, Киев - Берлин.

По методу внесения доходов в пул пультные соглашения могут быть разделены на два вида:

- предусматривающие внесение в пул средневзвешенного дохода от эксплуатации авиалиний за период;
- предусматривающие внесение в пул установленной части дохода за каждого перевезенного пассажира или 1 кг груза.

По категории загрузки, доходы от которой вносятся в пул, соглашения делятся на:

- предусматривающие внесение в пул доходов от всех категорий загрузки (пассажиры, платный багаж, груз);
- предусматривающие внесение в пул доходов только от определенной категории перевозки (например, только пассажиры или пассажиры и груз и т. д.).

По методу распределения доходов из пула пультные соглашения делятся на три вида:

- предусматривающие равное распределение доходов;
- предусматривающие зафиксированную пропорцию в распределении доходов;
- предусматривающие распределение доходов пропорционально эксплуатационным показателям каждого партнера.

По ограничению платежей пультные соглашения делятся на:

- соглашения с неограниченными платежами по пулу;
- соглашения, предусматривающие определенное ограничение пультных платежей.

Последние, в свою очередь, делятся на соглашения, предусматривающие ограничение платежей, выраженное в процентах (например, не более 10% от

доходов, вносимых в пул платящей стороной), и соглашения, предусматривающие предельную сумму платежей по пулу (например, 100 тыс. долл. за период).

Таковы основные признаки, по которым можно классифицировать пульные соглашения. Несмотря на различие этих признаков, определяющих содержание пульных соглашений, все они имеют определенное сходство в форме и структуре их построения. Каждое пульное соглашение состоит из собственно соглашения и приложений к нему.

Собственно соглашение подписывается партнерами один раз при заключении соглашения о пуле. Как правило, оно подписывается на неопределенный срок и содержит в себе статьи, в которых изложены принципы сотрудничества и содержание соглашения. Количество статей в каждом соглашении различно, в основном от 9 до 14. Наименование статей также различно.

Приложение к пульному соглашению подписывается на каждый пульный период (летний и зимний) и содержит в себе все условия пула, которые действительны только на данный период.

Таковы общие принципы, формы и методы пульного партнерства между авиакомпаниями.

Как было отмечено выше, главным принципом соглашений о пуле, действующих в воздушном транспорте, является устранение конкуренции между партнерами на эксплуатируемых авиалиниях. Однако на практике конкурентная борьба не прекращается. Дело в том, что партнеры, вступающие в пульное соглашение, как правило, неоднородны, различна их экономическая мощь и опыт эксплуатации авиалиний. Поэтому соглашения о пуле не устраняют конкурентной борьбы между их участниками. Изменение соотношения сил участников в определенные пульные периоды неизбежно вызывает стремление изменить условия пульного соглашения в пользу сильнейших, чему противятся другие участники пула.

Методы и характер конкурентной борьбы внутри пула, различны. Борьба разворачивается с самого начала переговоров между партнерами по заключению соглашения. Каждый участник переговоров старается "выторговать" себе наиболее благоприятные условия пула, чтобы в результате совместной эксплуатации получить как можно больше доходов, оставляя себе как можно больше невнесенного дохода. Борьба продолжается и при определении итогов пула после каждого пульного периода, когда партнеры, оказавшиеся в проигрыше, стараются вновь изменить условия пула на очередной пульный период. Особенно острая борьба при этом идет за установление пульных ставок, по определению квоты пульных мест, а также по определению категории загрузки, доходы от перевозки которой подлежат внесению в пул или же не должны вноситься в пул и должны увеличивать невнесенный доход партнеров.

Наконец, конкурентная борьба внутри пульного альянса ведется ежеминутно во все время осуществления пульного соглашения, когда партнеры стараются использовать всяческие особенности уже заключенного соглашения о пуле для увеличения своих невнесенных доходов. Причем это происходит как в рамках дозволенного положениями соглашения, так и в нарушение условий соглашения. Таких партнеров иногда удается другим партнерам "поймать за руку", и при очередном туре переговоров начинается обострение отношений. Конкурентная борьба внутри пульного альянса может достигать такой остроты, которая приводит даже к распаду самого альянса.

По результатам для одного или нескольких работающих в пуле партнеров пул может оказаться "выигрышным", "проигрышным" или, в крайнем случае, "безобидным". При этом о выигрышности или проигрышности пула можно судить только после экономического анализа пула по его результатам за один или несколько пульных периодов.

Вступая в пульный альянс партнеры, как правило, заранее не могут определить, как сложатся конечные результаты пула для каждого из них. Поэтому еще до заключения соглашения о пуле партнеры стремятся прогнозировать, будет ли предполагаемый пул выигрышным или проигрышным, какие оптимальные условия пула могут быть приняты на очередной пульный период. Основным в коммерческой эксплуатации авиалиний на условиях пула является выработка таких условий пула, которые были бы оптимальными для перевозчиков и в то же время устраивали всех партнеров, а также умелое использование особенностей каждого пульного соглашения для повышения экономической эффективности эксплуатации пульных авиалиний.

## **4.2. Совместная эксплуатация авиалиний**

### *Общие принципы.*

Партнерство авиакомпаний по совместной эксплуатации международных авиалиний является наиболее тесной формой коммерческого сотрудничества. На МВЛ эта форма стала зарождаться еще в конце 60-х годов, однако организационно она оформилась только в конце 70-х годов, а наиболее быстрыми темпами стала развиваться в начале 80-х годов. Первой такой авиалинией была грузовая авиалиния Амстердам - Рига - Москва, эксплуатируемая совместно Аэрофлотом и голландской авиакомпанией КЛМ. Полеты выполнялись на самолетах Аэрофлота Ан-12. Все полученные доходы от грузовых перевозок на этой линии переводились в свободно конвертируемую валюту (СКВ) и делились поровну между партнерами. Расходы по эксплуатации авиалинии делились следующим образом:

- 1) аэронавигационные расходы - поровну (50: 50%);
- 2) расходы на горюче-смазочные материалы (ГСМ) каждая компания несла на своей территории самостоятельно;

3) расходы по амортизации самолетов, их текущему ремонту, заработной плате летно-подъемного состава (ЛПС) вместе с отчислениями на социальное страхование рассчитывались на 1 летный час, и каждый партнер возмещал половину расходов, исходя из налета часов на данной авиалинии.

Сходными с этими были условия эксплуатации пассажирской авиа линии Москва - Токио - Москва совместно Аэрофлотом и японской авиакомпанией ДЖАЛ. Полеты на этой авиалинии осуществлялись на самолетах Ту - 114, имевших фирменное обозначение Аэрофлота и ДЖАЛ, а также совместный обслуживающий персонал на борту самолета. С 1970 г. эта авиалиния стала эксплуатироваться отдельно: Аэрофлот на самолетах Ил-62 и ДЖАЛ на самолетах ДС-8.

Условия совместной эксплуатации Аэрофлотом и французской авиакомпанией "Эр Франс" грузовой авиалинии Москва - Париж - Москва уже несколько отличаются от вышеуказанных условий. Полеты выполнялись только на самолетах Аэрофлота. Все доходы делились поровну (50 на 50%). По распределению расходов принята следующая формула:

1. Расходы по авиа ГСМ: "Эр Франс" выплачивает Аэрофлоту компенсацию разницы между половиной общего объема заправки топлива на авиалинии и заправки на территории Франции, в соответствии с действующими ценами на топливо;

2. Аэронавигационные расходы по пролету своей территории каждый партнер несет самостоятельно, а расходы по пролету территории третьих стран делятся поровну (50: 50%);

3. Эксплуатационные расходы Аэрофлота компенсируются на основе ставок на 1 выполненный рейс по формуле:

$R_{ком} = (N_{пр} * C_{пр}) / 2$ , где:

$R_{ком}$  - сумма компенсации эксплуатационных расходов;

$N_{пр}$  - количество выполненных парных рейсов;

$C_{пр}$  - расходная ставка на 1 парный рейс.

Расходная ставка  $C_{пр}$  определяется по согласованию между партнерами. Одной из форм коммерческого партнерства между авиакомпаниями по совместной эксплуатации авиалиний является предоставление партнером своих самолетов другому партнеру на условиях аренды. Так, в свое время существовала совместная эксплуатация авиалиний на условиях аренды с кубинской авиакомпанией "Кубана". Для выполнения полетов в Европу (Прага, Берлин, Мадрид) и в Южную Америку (Лима, Сантьяго) "Кубана" брала у Аэрофлота самолеты Ил-62. Доходы от эксплуатации указанных авиалиний в трех группах валют (СКВ, валюта соцстран и национальная кубинская валюта) делились поровну между партнерами. Расходы, включая арендную плату, также делились пополам. В конце каждого месяца подсчитывалась разница между доходами и расходами, и проводились взаимные расчеты. Такая разновидность совместной эксплуатации имела определенные преимущества, а также недостатки: в частности, расходы в СКВ в определенные периоды превышали

доходы в этом виде валюты. Кроме того, в качестве арендной платы кубинской авиакомпания приходилось отдавать половину доходов. С 1977 г. эта форма коммерческого сотрудничества была заменена на сотрудничество при раздельной эксплуатации. После приобретения компанией "Кубана" собственных магистральных самолетов эта форма сотрудничества была заменена на коммерческое сотрудничество при раздельной эксплуатации авиалиний.

Наиболее тесного сотрудничества по совместной эксплуатации авиалиний достигли авиакомпании стран членов СЭВ на основе «Генерального соглашения об организации сотрудничества по совместной эксплуатации отдельных международных авиалиний».

С распадом СЭВ данная форма партнерства между авиакомпаниями стран - членов СЭВ прекратилась, однако она дала положительный результат и вполне может быть использована при партнерстве авиакомпаний России и СНГ. Они могут пойти дальше по пути развития коммерческого сотрудничества авиакомпаний, к развитию новых прогрессивных форм совместной эксплуатации авиалиний.

Из новых форм партнерства, которые начинают развиваться в настоящее время могут получить развитие в будущем, можно выделить следующие:

- 1) совместная эксплуатация при раздельных полетах партнеров;
- 2) совместная эксплуатация всех линий партнеров;
- 3) создание авиационного хозяйственного объединения.

При раздельных полетах совместная эксплуатация может осуществляться четырьмя способами:

1) перевозки на выборочных направлениях одной из компаний с последующим разделением доходов и расходом между партнерами. Это значит, что авиакомпания А перевозит на собственных самолетах загрузку обоих партнеров на определенных авиалиниях. Доходы и расходы распределяются между партнерами А и В на согласованных условиях;

2) закрепление одних линий за одной компанией, а других линий - за другой.

3) выполнение полетов обеими компаниями на отдельных авиалиниях с распределением поровну всех получаемых доходов и понесенных расходов;

4) предоставление емкостей на паритетных началах или по согласованным долям. Один партнер (А), выполняющий полеты на данной линии на своих самолетах, выделяет другому партнеру (В) согласованное количество мест на каждом рейсе. При этом партнер В компенсирует расходы партнеру А по согласованным ставкам.

Переход от совместной эксплуатации отдельных авиалиний к совместной эксплуатации всех авиалиний партнеров может явиться дальнейшим этапом сотрудничества дружественных авиакомпаний. В основу расширенного сотрудничества могут быть положены следующие принципы.

1. По выработке согласованных программ полетов:

- принцип равного объема располагаемых кресло-километров;  
- частота полетов и располагаемые провозные мощности на каждой авиалинии должны устанавливаться, исходя из спроса на перевозки. Спрос на перевозки определяется на базе совместного прогноза перевозок на каждой линии; программа полетов может допускать возможность преимущества у одной из сторон на отдельных линиях или в отдельные периоды. Но в целом за согласованный период должно быть обеспечено равенство располагаемых кресло-километров;

- программа должна быть рассчитана на достижение расчетного уровня занятости кресел не менее 80%.

2. По распределению доходов равное распределение доходов между партнерами (50 : 50%), в том числе доходов по всем группам валют, если выполняются международные полеты.

3. По распределению расходов при выравнивании программы полетов в располагаемых кресло - километрах взаимные расчеты по расходам могут не производиться. В случае разницы в располагаемых кресло - километрах сверх установленного лимита, которая может возникнуть при отмене рейсов, замене типов самолетов, разного количества дополнительных рейсов за согласованный период и т. д., расходы должны распределяться между партнерами по согласованным расходным ставкам за один кресло-километр.

4. По учету и внесению доходов в фонд совместной эксплуатации должны вноситься все доходы, за вычетом скидок, прорейтовых расходов и комиссионных агентам по продаже, за все категории перевозок, кроме почты. Более высокой ступенью партнерства авиакомпаний России и СНГ может стать заключение многосторонних соглашений, включая совместные капиталовложения и совместную закупку самолетов, а в перспективе и создание совместного предприятия или авиационного хозяйственного объединения (АХО) или холдинга по эксплуатации авиалиний. Такое совместное предприятие будет являться юридическим лицом и располагать собственным уставным капиталом, т.е. самостоятельной экономической организацией. Это объединение может пользоваться кредитами банков. Принципы финансирования АХО могут быть следующими:

1) в равных долях от каждой из участвующих сторон;

2) в соответствии с долей объемов работ, выполненных каждым участником:

- долей летной работы (налет часов),

- располагаемой провозной способностью (кресло - километры).

При определении получаемых доходов от международных перевозок за основу могут приниматься действующие уровни тарифных ставок на начало года и прогнозируемый объем перевозок на планируемый год:

$$D_o = \sum_{i=1}^n (P_i T_{ep} + Q_i T_{er}), \text{ где:}$$

До - ожидаемый доход от эксплуатации с авиалиний АХО;  
 Pi - прогнозируемый объем пассажирских перевозок на i - ой линии;  
 Теп - тариф на данной пассажирской линии;  
 Qi - прогнозируемый объем грузовых перевозок на i-ой линии;  
 Тег - грузовой тариф на данной линии;  
 п - количество авиалиний эксплуатируемых АХО.

Расходы по эксплуатации авиалиний АХО могут быть определены, исходя из эксплуатационных затрат в зависимости от летного времени и накладных расходов:

$$P_o = \sum_{1}^n (P_{\text{э}} t_{\text{л}} + P_{\text{н}} + P_{\text{ап}}), \text{ где:}$$

Po - общие расходы по эксплуатации авиалиний;  
 Pэ - эксплуатационные затраты на 1 летный час;  
 tл - летное время (ч);  
 Pн - накладные расходы;  
 Пап - аэропортовые расходы;  
 п - количество авиалиний, эксплуатируемых АХО.

Ожидаемый экономический эффект от создания АХО может быть определен как сопоставление ожидаемой прибыли с ожидаемыми расходами.

Таковы перспективные формы партнерства авиакомпаний по совместной эксплуатации авиалиний. Создание интегрированных авиапредприятий может стать высшей формой коммерческого сотрудничества авиакомпаний и даст возможность в полной мере использовать преимущества партнерства.

Одной из форм партнерства, в котором могут участвовать как авиакомпании, так и авиакомпании и аэропорты, является создание совместных предприятий (СП).

### 4.3. Совместные предприятия

Высшей формой партнерства является создание совместных предприятий, учреждаемых партнерами. Совместные предприятия в состоянии решить многие проблемы, которые не могут быть решены по одиночке. Проблема инвестиций в развитие инфраструктуры аэропорта или авиакомпании может быть частично решена и за счет создания совместных предприятий (СП), в том числе с участием иностранных инвесторов. Созданием СП решается и другая не менее важная проблема:

использование передового опыта партнеров в маркетинге, менеджменте и повышении культуры и качества обслуживания пассажиров и клиентуры. Как известно, совместные предприятия в международной экономической практике являются передовыми предприятиями, которые имеют доступ к самой современной технологии, имеющейся в странах, участницах этих совместных предприятий. Это достигается с целью совершенствования общего продукта и

совместного его продвижения на рынке в условиях жесткой конкуренции в мире.

В Российской Федерации эти предприятия были допущены (было юридически разрешено их создание и регламентировано действие) с целью привнесения в наше хозяйство передовой технологии и организации производства, валютного импорта и организации экспорта в третьи страны. К настоящему времени на территории РФ их более 2600 с инвесторами из 60 стран.

Создание совместных предприятий с участием иностранных инвесторов, преследует цели получения передовой технологии и образования прибыли (в том числе и валютной), которая в соответствии с нормами, относящимися к совместным предприятиям, может быть направлена на производственное и социальное развитие предприятия. В соответствии с действующим законодательством, объявленная совместными предприятиями прибыль по итогам года после отчислений в государственный бюджет и образования фондов самого совместного предприятия, делится между участниками пропорционально их долям в уставном фонде. По действующим государственным нормативам прибыль от не основной деятельности после уплаты в госбюджет и в местные бюджеты должна оставаться в распоряжении коллектива предприятия, причем значительная ее часть может быть направлена не только на производственные и социальные нужды, но и на приобретение товаров широкого пользования для сотрудников

Необходимо отметить, что цели, преследуемые при создании совместных предприятий с участием аэропорта могут быть достигнуты и при разумном проведении политики аренды помещения аэропорта совместным предприятием, представления им различных услуг, а также получения кредитов от иностранных банков. Последнее является нормальной практикой на Западе, когда банки убеждены в самофинансируемости проектов создания СП. В качестве примера можно упомянуть, что в Международном аэропорту Шереметьево уже действуют, а также рассматриваются несколько проектов совместных предприятий по предоставлению различных производственных и консультативных услуг в частности, со швейцарской компанией "Рольба" по совместной эксплуатации аэродромного оборудования, с ирландской компанией "Аэр Рианта" совместной фирмы по заправке авиационным топливом и строительству ЦЗС и нескольких других проектов в более ранней стадии подготовки, в частности по созданию совместной фирмы по обслуживанию туристов, по ремонту и техобслуживанию автомобилей и др.

#### *Порядок создания СП.*

При намерении создать СП проводятся переговоры между заинтересованными сторонами, оцениваются потенциальные возможности различных претендентов и подписывается протокол о намерениях. Протокол о намерениях или меморандум о взаимопонимании (MOU - Memorandum of Mutual Understanding), хотя и не является юридическим документом, но

определяет обязательства сторон и другие условия создания СП, в том числе вклад сторон в уставной фонд и другие положения, которые затем будут включены в Договор о создании СП и Устав совместного предприятия. Протокол (меморандум) о намерениях не порождает прав и обязанностей сторон по созданию СП и не влечет никаких правовых последствий для партнеров с позиций нашего законодательства, однако по законодательству ряда других государств может содержать обязанность возместить другой стороне убытки. Предложения о создании СП вместе с проектами договора и устава, которые именуются "учредительными документами", а также с технико-экономическим обоснованием (ТЭО) вносятся заинтересованными организациями в орган управления, с согласия которого создается СП. Решения о создании СП государственными предприятиями, объединениями и организациями принимаются с согласия вышестоящего органа управления. Создаваемые на территории Российской Федерации СП после вступления в силу их учредительных документов, регистрируются в Министерстве финансов РФ и Госкомитете РФ по иностранным инвестициям и приобретают права юридического лица с момента регистрации.

Важнейшим вопросом создания СП является подготовка ТЭО. Именно на стадии подготовки ТЭО начинается сложный процесс согласования экономических интересов сторон заинтересованных в создании и деятельности СП. Заинтересованы, во-первых, само СП, чей интерес состоит в повышении прибыльности своей работы как за счет установления конкурентоспособных цен, так и за счет повышения качества продукции и услуг СП. Во-вторых, это участники СП, которые также заинтересованы в повышении его прибыльности и повышении качества создаваемых товаров и услуг. В-третьих, это государства, чьи предприятия создают СП. Государства являются выразителями долгосрочных интересов в услугах, которые будут предоставляться СП населению соответствующих стран, а также в привлечении передовой зарубежной техники и технологии, инвестиций и управленческого опыта. Кроме того, при необходимости в ТЭО могут быть предусмотрены мероприятия по развитию производственной и социальной инфраструктуры в районе строительства объектов СП.

Сложность согласования интересов вызывает необходимость нескольких направлений, по которым следует производить расчеты, связанные с ТЭО. Прежде всего подготовка ТЭО должна начинаться с согласования интересов будущих участников поскольку это является одним из условий создания СП.

Для подготовки согласованного между партнерами ТЭО заранее определяется объем взаимно предоставляемой информации. Исполнителем работы по подготовке ТЭО может быть одна из отечественных или зарубежных специализированных организаций, компетентных в этом вопросе. При этом заранее должен быть отражен вопрос об оплате за подготовку ТЭО (а также других учредительных документов) и о распределении расходов между участниками СП по подготовке этих документов.

Объем взаимно предоставляемой информации, а также предложения и исходные пункты для разработки ТЭО, касающиеся доходов, технического и коммерческого обслуживания и строительных проектов также согласовывается между партнерами.

Технико-экономическое обоснование создания СП имеет несколько аспектов. Первым из них является народнохозяйственный эффект, связанный с внедрением новейших технологий, совершенствованием организации производства и уровнем повышения квалификации кадров, повышением качества и конкурентоспособности услуг и др. На народнохозяйственном уровне отражаются и коммерческие условия сотрудничества в рамках СП, которые могут исказить в ту или иную сторону предполагаемые результаты СП, в результате чего иностранный партнер может оказаться, в конце концов, в более выигрышном положении.

Вторым направлением ТЭО является анализ экономической эффективности деятельности будущего СП, который измеряется показателями рентабельности его работы. Она определяется как отношение годовой прибыли от участия в СП к затратам на его создание, сроком окупаемости инвестиций. ТЭО должно включать подробные данные как об условиях создания СП (размер уставного фонда, источники его материального положения, конкретные исполнители строительства объекта, источники и условия кредитования и т.д.), так и об условиях его функционирования (материально-технического снабжения, сбыта, оплаты труда, налогообложения, транспортного обеспечения, страхования и т.д.). Следует иметь в виду, что, как правило, уставной фонд является лишь частью капитальных затрат, необходимых для создания СП и его функционирования. Поэтому учредители должны заранее определить объем всех затрат (как в стоимостной, так и в натуральной форме), установить, какая часть будет покрыта за счет взносов сторон в уставной фонд, а какая за счет кредитов. Необходимо также заранее оговорить с предполагаемыми кредиторами размеры кредитов и условия кредитования. Вероятно возникнет также вопрос о том, кто будет выступать гарантом кредита, а также условия возврата кредита, процентов, ежегодных взносов в погашение кредита, точных сроков строительства объектов, себестоимости продукции и услуг, размеров арендной платы, лимитной цены и т.д. Особо следует отметить необходимость тщательной проработки коммерческих условий сотрудничества авиакомпаний или аэропорта, вступающего в СП.

Подготовка ТЭО является обязательной при создании любого СП. Однако нет официального документа, определяющего порядок разработки и согласования ТЭО как внутри страны, так и с иностранным партнером. Как правило, эту разработку осуществляет одна из заинтересованных сторон - будущих участников СП своими силами или с помощью нанятой для этой цели сторонней организации. В ТЭО должны быть также отражены такие вопросы, как расходы на создание СП и источники их покрытия, потребности в оборудовании и оргтехнике и возможности их приобретения, наличие

квалифицированных кадров и затраты на их подготовку и переподготовку, наличие необходимых производственных мощностей при их создании. Следующим этапом в подготовке создания СП является принятие заинтересованными сторонами решения о разработке проектов учредительных документов. Определяется порядок и сроки их составления и согласования. Как уже упоминалось, государственные предприятия и организации учреждают СП с согласия вышестоящего органа управления. При создании СП, предполагающем новое строительство или крупномасштабную реконструкцию, требуется согласие территориальных органов управления.

Во всех других случаях участники СП обязаны представлять территориальным органам управления соответствующую информацию о создании СП. Решающим этапом в создании СП является подписание учредительных документов - Договора о создании СП и Устава совместного предприятия. После вступления в силу учредительных документов СП должно быть зарегистрировано в Министерстве финансов и Регистрационной палате. Это – завершающая стадия в процессе образования СП. Ей придается конституирующее значение: с момента регистрации СП приобретает право юридического лица. Регистрация заключается во внесении в реестр сведений об СП: наименование, договор о создании, решение о создании, кто и когда утвердил учредительные документы, участники, предмет деятельности, размер уставного фонда и доли участников, местонахождение, наличие филиалов. Зарегистрированному СП выдается свидетельство о регистрации.

*Заключение.*

Выводы и рекомендации.

1. В условиях глубокого экономического кризиса, развившегося в начале нового тысячелетия, авиакомпании принимают экстренные меры по выживанию. Среди этих мер сокращение персонала, реорганизация и консолидация авиакомпаний. Идет процесс объединения и укрупнения авиакомпаний и образования всевозможных альянсов. В условиях жесткой конкуренции и в мировом воздушном транспорте в одиночку авиакомпании не в состоянии выжить.

2. Традиционными формами альянсов, которые начали усиленно развиваться в последние годы, являются стратегические, глобальные и маркетинговые альянсы, а также партнерство по интерлайну, пулам и более глубокие партнерства по совместной эксплуатации авиалиний, а так же по созданию совместных предприятий и объединений.

3. Стратегические альянсы основаны на взаимном проникновении в капиталы авиакомпаний и совместном владении акциями партнеров. В большинстве государств иностранное владение национальными авиакомпаниями законодательно ограничивается и, как правило, не превышает 50%.

4. Тенденция к глобализации в мировом воздушном транспорте проявляется в создании глобальных альянсов, основными из которых являются

3 альянса: «Стар альянс», «Скай Тим», «Вануорлд». С помощью глобальных альянсов крупнейшие авиакомпании мира, главенствующие в этих альянсах, поделили между собой основные рынки мировых воздушных перевозок, охватывая с помощью своих альянсов все континенты. Более мелкие и средние авиакомпании стремятся примкнуть к тому или иному глобальному альянсу, чтобы найти свою нишу и получить свою долю в мировых авиационных перевозках.

5. Из маркетинговых альянсов наибольшее распространение имеют «интерлайн» и «код-шеринг». Соглашение об интерлайне, т.е. о взаимном признании перевозочных документов, имеют практически все авиакомпании, особенно те, которые выполняют международные перевозки. «Код-шеринг» предполагает более тесное партнерство по сравнению с интерлайном и с его помощью авиакомпании получают более широкий доступ на рынки воздушных перевозок.

6 Партнерство по пулу позволяет сглаживать остроту конкурентной борьбы между перевозчиками, эксплуатирующими одни и те же или смежные авиалинии и выравнивать доходы в пользу более слабых партнеров.

7. Совместная эксплуатация авиалиний предполагает более тесное партнерство по сравнению с пулом и, кроме доходов, партнеры делят и расходы на эксплуатацию авиалиний.

8. Создание совместных предприятий или объединений является наивысшей формой партнерства. В отличие от предыдущих форм партнерства, в которых участвуют в основном только авиакомпании, в создании СП могут участвовать и аэропорты и другие организации.

9. Из рассмотренных форм альянсов и партнерства российские авиакомпании, желающие вступить в альянс, в принципе могут принять любую из перечисленных форм. Однако, на наш взгляд, к стратегическому альянсу они еще не созрели, т.к. у нас еще не достаточно развита форма акционерной собственности. К участию в одном из глобальных альянсов они также еще не готовы, ибо даже вступление ведущего национального перевозчика РФ - Аэрофлота было обусловлено многими факторами и произошло только в 2006 году. Остается сделать выбор из маркетинговых альянсов, пула и совместной эксплуатации авиалиний. В перспективе возможно и создание СП.

### **Примерный перечень вопросов для самопроверки**

1. Сферы международного сотрудничества в гражданской авиации.
2. Слагаемые мирового воздушного транспорта.
3. Коммерческое сотрудничество и конкуренция.
4. Формы сотрудничества.
5. Виды и методы конкуренции.
6. Двустороннее сотрудничество.
7. Межправительственные соглашения о воздушном сообщении.
8. Коммерческие права и свободы воздуха.

9. Назначенные перевозчики для эксплуатации договорных авиалиний.
10. Основные коммерческие соглашения.
11. Понятие о код-шеринге.
12. Соглашение о коммерческом сотрудничестве.
13. Пульные соглашения.
14. Агентские соглашения.
15. Альянсы и партнерства авиакомпаний.
16. Маркетинговые альянсы.
17. Стратегические альянсы.
18. Глобальные альянсы.
19. Многостороннее сотрудничество.
20. Основные международные конвенции.
21. Чикагская конвенция 1944 г.
22. Варшавская конвенция 1929 г.
23. Монреальская конвенция 1999 г.
24. Сотрудничество в рамках международных организаций.
25. Межправительственные организации.
26. Международные неправительственные организации.
27. Региональные международные организации.
28. Специализированные международные организации.
29. Международная организация гражданской авиации (ИКАО): организация и функционирование.
30. Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА): сферы деятельности.
31. Международный совет аэропортов (АСИ): основные направления деятельности.
32. Совместные предприятия: основные учредительные документы.

### **Список литературы**

1. Воздушный кодекс Российской Федерации №ФЗ-60 от 19.03.97. – М.: Норма, 2000.
2. Афанасьев В.Г. Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий. – М.: Воздушный транспорт, 1997.
3. Грязнов В.С. Международные авиaperезовки. – М.: Юридическая литература, 1982.
4. Афанасьев В.Г. Международные отношения в области гражданской авиации. – М.: Международные отношения, 1983.
5. Афанасьев В.Г. Мировой воздушный транспорт (экономический аспект). – М.: Международные отношения, 1985.
6. Афанасьев В.Г. Основы внешнеэкономической и коммерческой деятельности в системе воздушного транспорта. – М.: Воздушный транспорт, 2002.
7. Афанасьев В.Г. Организация работы представительств авиакомпаний (теория и практика). – СПб: Партнер ВЭД, 2004.
8. Ассад Котейт. Либерализация воздушного транспорта. Журнал ИКАО. №3, 2002.
9. Саморуков В.Д. Международная авиатранспортная политика США. Гражданская авиация №1, 2002.