ПОНЯТИЕ «ПРАВО ДОСТУПА НА РЫНОК ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА»

Выполнила: Советбекова А

Проверила: Калекеева М

Группа: АТ(АБ)-15-2

Понятие «право доступа на рынок воздушного транспорта» связано со сложными рыночными процессами, происходящими под влиянием деятельности воздушного транспорта. Оно устанавливает, с одной стороны, широкий доступ потребителей к получению услуг по воздушной перевозке, предоставляемых национальным воздушным транспортом на суверенном рынке воздушных перевозок. С другой стороны, определяет условия доступа на этот рынок национальных авиаперевозчиков, где в конкуренции друг с другом они предоставляют свои авиатранспортные услуги потребителям.

Предложение авиатранспортных услуг и спрос на них формируют национальный рынок, который состоит из внутренних и международных авиаперевозок, осуществляемых национальным воздушным транспортом.

В силу суверенитета над воздушным пространством такой рынок является суверенным, что проявляется в полном и непосредственном его подчинении государству. Он функционирует в соответствии с установленными в отношении рынка национальными законами и правилами; именно государство распоряжается этим рынком и устанавливает режим доступа в него как своим, так и иностранным

Обычно внутренний рынок авиаперевозок закрыт для доступа иностранных авиаперевозчиков и обслуживается исключительно национальными авиаперевозчиками.

Международные авиаперевозки также являются составной частью национального рынка авиаперевозок, но условия их осуществления значительно отличаются от условий внутренних авиаперевозок.

Любой национальный рынок международных авиаперевозок открыт для иностранных авиаперевозчиков. Вопрос только заключается в том, на каких условиях он для них открыт, каким образом на законных основаниях они вправе осуществлять воздушные перевозки в другие государства в собственных коммерческих интересах.

Доступ на национальный рынок международных авиаперевозок иностранных перевозчиков происходит чаще всего через двустороннее соглашение о воздушном сообщении или, что реже, через национальный закон.

Поскольку условия доступа на национальный рынок международных авиаперевозок определяются преимущественно международными договорами, именно международное воздушное право выступает главным и основным регулятором доступа на всемирный рынок авиаперевозок.

Национальное право также играет важную роль в регулировании доступа на рынок воздушного

В рамках регулярных и нерегулярных воздушных сообщений международный воздушный транспорт выполняет регулярные и нерегулярные авиаперевозки. По самому общему определению ИКАО «рынок воздушного транспорта между двумя пунктами состоит из фактических и потенциальных перевозок людей и товаров, которые действительно перевозятся или могут перевозиться между такими пунктами при коммерческих воздушных перевозках».

Применительно к международному воздушному транспорту регулярные и нерегулярные перевозки, осуществляемые в рамках регулярных и нерегулярных воздушных сообщений, образуют рынок международного воздушного транспорта.

Международные рынки подразделятся на четыре категории:

- рынок пары городов, т. е. международный авиамаршрут, соединяющий два города (Алматы – Лондон);

- рынок пары государств, состоящий из всех международных авиамаршрутов между парами городов, связывающих два государства (Республика Казахстан – Российская Федерация);

- рынок «регион – регион», связывающий два региона (Северная Америка – Европа);

- всемирный рынок, включающий все пункты в мире, обслуживаемые международным воздушным транспортом.

В сфере международных авиаперевозок действие суверенитета обычно выражается в выдаче государством перевозчикам соответствующих разрешений и свидетельств на выполнение авиаперевозок. По этим причинам доступ к национальным рынкам воздушного транспорта иностранным авиаперевозчикам строго регламентируется.

Регулярные и нерегулярные авиаперевозки имеют различия в правовом регулировании, проистекающие из ст . 5 и 6 Чикагской конвенции 1944 г., которые отражаются на праве доступа на рынок воздушного транспорта.

Согласно Конвенции регулярные перевозки запрещено осуществлять без специального разрешения или иной санкции соответствующего иностранного государства. На практике такое разрешение выдается государством иностранным авиаперевозчикам в виде свидетельств или разрешений на определенный срок действия, которые позволяют им использовать права на доступ к суверенному рынку, предоставленные этим государством стране регистрации авиаперевозчика.

Коммерческие воздушные перевозки, осуществляемые как любые иные, чем регулярные международные воздушные перевозки , подпадают под ст. 5 Чикагской конвенции, и выполняющие их иностранные воздушные суда имеют право их осуществлять на территорию любого государства - члена ИКАО или совершать транзитные беспосадочные полеты и делать посадки с некоммерческими целями без необходимости получения предварительного разрешения при условии, что государство, над территорией которого осуществляется нерегулярный полет, имеет право требовать совершения посадки. На практике эти условия используются государствами для мотивированных отказов или введения различных ограничений на доступ к рынку нерегулярных перевозок, а если в соглашении в отношении таких перевозок отсутствуют специальные договоренности, то государства регулируют их в одностороннем порядке, обычно на основе признания прав друг друга и принципа взаимности.

Право на доступ к рынку обычно предоставляется в обмен на аналогичные права путем заключения соответствующего соглашения между государствами и, как правило, ограничивается регулярными международными воздушными сообщениями.

ПРАВО НА МАРШРУТ

- При международной воздушной перевозке в билете пассажира в обязательном порядке указываются пункт отправления и пункт назначения.
- Это и есть маршрут следования воздушного судна, занятого в международной аэронавигации. Синонимами понятия «маршрут» являются международная воздушная линия, международная воздушная трасса и договорная линия.
- **Маршрут** – это воздушные трассы, организованные государством для практического обеспечения международных полетов и перевозок над своей территорией, которые им контролируются во всем, начиная от того, кто и куда летит по маршруту, как соблюдаются и выполняются экипажами воздушных судов во время движения по маршруту правила полетов, подчиняются указаниям органов ОВД, и кончая изменением маршрута следования и конечного пункта его назначения.

В каждом государстве установлены маршруты для международных полетов, которые представляют для иностранных авиаперевозчиков коммерческий интерес. Выгодные с экономической точки зрения международные маршруты позволяют авиаперевозчикам с выгодой для себя осуществлять регулярные и нерегулярные перевозки. Однако доступ к ним жестко контролируется государствами. Право на маршрут является составной частью права доступа к рынку воздушного транспорта. Это право выражается в виде согласованного между заинтересованными государствами географического описания или комбинации географических описаний маршрута или маршрутов, по которым могут ос
по

Права на маршруты указываются в приложении о маршрутах к соглашению о воздушном сообщении, в котором отдельно описываются маршрут или маршруты для использования авиакомпанией или авиакомпаниями каждой стороной соглашения. Наиболее распространенным способом описания предоставления государству права на маршрут является обозначение одного города на территории этого государства и указание второго города на территории другого государства. Право на маршруты состоит из норм международных договоров о воздушном сообщении, является по своей сути межгосударственным. Перевозчики выступают в качестве пользователей этого права на условиях, определенных в двусторонних соглашениях о воздушном сообщении.

Право на маршруты включает также определение промежуточных пунктов, находящихся вне маршрута, но предоставляемых на территории других государств. Имеются различные способы обозначения предоставления промежуточного пункта или пунктов на маршруте с различной степенью описания, например : ...через город А и город Б, ...через государство А, ...через государство А и государство Б, ...через промежуточный пункт, ...через два промежуточных пункта.

В некоторых случаях в соглашении указываются конкретный континент, регион или страна, например: ...через промежуточный пункт в Европе, ...через два промежуточных пункта в Африке, ...через промежуточный пункт или пункты в Индийском океане.

Иногда, в целях исключения других маршрутов, указывается один общий маршрут. Права на маршруты обеспечивают доступ к рынку авиаперевозок между конкретными странами.

ПРАВО НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ

Другим правовым средством доступа к рынку являются права на эксплуатацию. После установления международных воздушных сообщений между двумя странами возникает практический вопрос о том, кто их будет эксплуатировать и какие типы воздушных судов будут допущены к полетам и перевозкам по установленным международным маршрутам.

Все эти вопросы решаются в рамках права на эксплуатацию международных воздушных сообщений. Право на эксплуатацию также является составной частью права на доступ к рынку и является суверенным правом каждого государства назначать авиаперевозчика (авиаперевозчиков) для обслуживания международных воздушных сообщений и определять типы воздушных судов, которые могут использоваться на согласованных международных маршрутах. На практике права на эксплуатацию определяются в приложении о маршрутах к соглашениям о воздушном сообщении или в соответствующих статьях.

Одним из самых основных прав на эксплуатацию является право назначения авиаперевозчика. По своей юридической природе право назначения относится к исключительной компетенции каждого государства.

Другое государство имеет право не согласиться с выбором о назначении данного перевозчика и отказать, аннулировать, приостановить деятельность или ввести ограничения на право осуществления эксплуатации такой назначенной авиакомпанией.

Одной из причин такого несогласия может быть невыполнение требования о «преимущественном владении и контроле» за деятельностью авиакомпании со стороны назначающего государства.

В двусторонних соглашениях о воздушном сообщении находит подтверждение взаимное признание суверенного права каждого государства определять процедуру назначения перевозчика для эксплуатации международных воздушных сообщений самостоятельно в соответствии со своими законами и правилами и устанавливается процедура международно-правового признания назначения конкретного национального перевозчика для эксплуатации установленных международных воздушных маршрутов.

На практике существуют разные виды назначения авиаперевозчиков к эксплуатации. Назначение может быть: единственным и ограничиваться назначением только одного перевозчика; двойным – назначением до двух перевозчиков (с правом замены), многочисленным и неограниченным (назначением любого количества перевозчиков).

Титул назначенного перевозчика ко многому обязывает: его перевозочная деятельность подпадает под действие ряда обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции 1944 г. в отношении воздушных судов, занятых в международной аэронавигации.

Он обязан также выполнять соглашения о воздушном сообщении в части, прямо и непосредственно его касающейся.

Международный авиаперевозчик несет совсем иную ответственность за вред, причиненный пассажиру и его багажу, чем это предусмотрено при внутренней авиаперевозке.

CHICAGO

CONVENTION AND TOURISM BUREAU

В комплекс эксплуатационных прав входит также регулирование вопросов использования типов воздушных судов и их частей, блокирования мест (покупка авиаперевозчиком для своей перевозки на воздушном судне второго авиаперевозчика некоторого количества пассажирских кресел или определенной части грузового отсека), совместного использования кодов, т.е. на использование кодового обозначения рейса одного авиаперевозчика для рейса, выполняемого вторым авиаперевозчиком, взаимообмена воздушными судами, взаимообмена рейсами.

Спасибо за внимание!!!