

Карданов В.А. Правовая регламентация международных авиаперевозок грузов

5. Konstitutsiya Rossijskoj Federatsii: prinyata vsenarodnym golosovaniem 12 dekabrya 1993 g. (red. ot 21 iyulya 2014 g.) // SZ RF. 2014. № 31. St. 4398.
6. Meshcheryakov A.N. Nadelenie vysshego dolzhnostnogo litsa sub"ekta Rossijskoj Federatsii polnomochiyami: osnovnye istoricheskie etapy // Vestnik Ural'skogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2015. № 4. S. 24–31.
7. O poryadke formirovaniya Soveta Federatsii Federal'nogo sobraniya Rossijskoj Federatsii: federal'nyj zakon ot 3 dekabrya 2012 g. № 229-FZ (red. ot 1 iyulya 2017 g.) // SZ RF. 2012. № 50 (ch. 4). St. 6952.
8. O vnesenii izmeneniya v stat'yu 18 Federal'nogo zakona "Ob obshchikh printsipakh organizatsii zakonodatel'nykh (predstavitel'nykh) i ispolnitel'nykh organov gosudarstvennoj vlasti sub"ektov Rossijskoj Federatsii": proekt Federal'nogo zakona № 781977-6 (otklonen) // Sistema obespecheniya zakonodatel'noj deyatel'nost'yu. URL: <http://sozd.parliament.gov.ru/bill/781977-6> (data obrashcheniya: 25.11.2018).
9. Ob obshchikh printsipakh organizatsii zakonodatel'nykh (predstavitel'nykh) i ispolnitel'nykh organov gosudarstvennoj vlasti sub"ektov Rossijskoj Federatsii: federal'nyj zakon ot 6 oktyabrya 1999 g. № 184-FZ (red. ot 27 dekabrya 2018 g.) // SZ RF. 1999. № 42. St. 5005.
10. Ob osnovnykh garantiyakh izbiratel'nykh prav i prava na uchastie v referendumе grazhdan Rossijskoj Federatsii: federal'nyj zakon ot 12 iyunya 2002 g. № 67-FZ (red. ot 27 dekabrya 2018 g.) // SZ RF. 2002. № 24. St. 2253.
11. Omarova Z.N. Vopros o vyborakh glav sub"ektov RF // Konstitutsionnoe i munitsipal'noe pravo. 2018. № 6. S. 50–53.
12. Pershina E.A. Pravovoe polozhenie gubernatora v Soedinennykh SHtatakh Ameriki // Yuridicheskie issledovaniya. 2013. № 3. S. 27–30.
13. Serenko A. Tsenz osedlosti dlya gubernatorov // Nezavisimaya gazeta. URL: http://www.ng.ru/regions/2010-12-23/1_cenz.html (data obrashcheniya: 25.11.2018).
14. Chervonyuk V.I. Passivnoe izbiratel'noe pravo: konstitutsionno-pravovaya konstruktsiya, usloviya realizatsii // Mezhdunarodnyj zhurnal konstitutsionnogo i gosudarstvennogo prava. 2018. T. 2, № 2. S. 5–12.
15. Shauro I.G., Zabajkalov A.P. K voprosu o tipologii Rossijskoj Federatsii // Voprosy rossijskogo i mezhdunarodnogo prava. 2017. T. 7, № 10A. S. 64–71.

DOI: 10.25586/RNU.V9276.19.01.P.153

УДК 339.54

В.А. Карданов

ПРАВОВАЯ РЕГЛАМЕНТАЦИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ
АВИАПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ

Рассмотрены некоторые нормы права, которые регламентируют вопросы экономического и, соответственно, таможенного пространства, а также решают проблемы применения запретов на таможенные пошлины, сборы и иные ограничения для свободного перемещения товаров, услуг и финансовых средств. Намечены перспективные пути преодоления ограничений на совершение перевозок всеми видами транспорта в рамках Евразийского экономического союза, а также устранение множества препятствий, влияющих на формирование и развитие рынка транспортных услуг. *Ключевые слова:* воздушный транспорт, Евразийский экономический союз, международные договоры, таможенный контроль.

V.A. Kardanov

LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL
CARGO AIR TRANSPORTATION

Some rules of law that regulate issues of economic and, accordingly, customs space, as well as solve the problems of applying prohibitions on customs duties, fees and other restrictions for the free movement of goods, services and financial resources are considered. Prospective ways to overcome the restrictions on transport by all modes of transport within the Eurasian Economic Union, as well as the elimination of many obstacles affecting the formation and development of the transport services market are outlined.

Keywords: air transport, Eurasian Economic Union, international treaties, customs control.

С января 2018 г. начал действовать Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза (далее – ТК ЕАЭС). Это дало импульс реформированию таможенного законодательства Российской Федерации (далее – РФ). Преобразования проводятся для того, чтобы привести национальные законы в соответствие с отсылочными нормами ТК ЕАЭС.

Раздел VI ТК ЕАЭС «Проведение таможенного контроля» содержит три главы, в которых урегулированы общие положения о таможенном контроле, определены формы таможенного контроля и порядок его проведения, а также меры, которые обеспечивают проведение таможенного контроля.

Основным нововведением ТК ЕАЭС в части таможенного контроля является разработка мер, которые обеспечивают его проведение. Указанные меры применяются самостоятельно.

В гл. 45 ТК ЕАЭС «Формы таможенного контроля и порядок их применения» упоминается только 7 форм таможенного контроля, такие как получение объяснений, проверка таможенных, иных документов и (или) сведений, таможенный осмотр, таможенный досмотр, личный таможенный досмотр, таможенный осмотр помещений и территорий, таможенная проверка. Очевидно, что по своей правовой сущности данные формы контроля носят

характер проверочных мероприятий, а такие самостоятельные административные процедуры, как устный опрос, таможенное наблюдение, регламентированы в гл. 46 ТК ЕАЭС «Меры, обеспечивающие проведение таможенного контроля».

В таможенном законодательстве РФ в сентябре 2018 г. были проведены очередные изменения. Вступило в силу несколько нормативных актов. Основной из них – Федеральный закон № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Федеральный закон вступил в силу с 4 сентября 2018 г. Для некоторых его положений установлены отдельные сроки вступления в силу.

Главной целью нововведений в таможенное законодательство стран – участниц Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) и РФ является упрощение и ускорение таможенных процедур и таможенного контроля.

После присоединения РФ в 2015 г. к ЕАЭС и ратификации ТК ЕАЭС государство взяло на себя ряд международных обязательств. Принципы, нормы международного законодательства, а также международные договоры являются одной из составляющих правовой системы российского государства. Согласно ч. 4 ст. 15

Карданов В.А. Правовая регламентация международных авиаперевозок грузов

Конституции РФ за международными договорами признается верховенство над национальными нормативными правовыми актами.

Единое экономическое и таможенное пространство дает право беспрепятственного перемещения товаров и услуг в рамках функционирования ЕАЭС. Одним из способов такого перемещения является воздушный транспорт.

В современных условиях воздушный транспорт – это одно из наиболее энергично развивающихся средств передвижения. Совершенствование воздушного транспорта играет важную роль для страны в целом, так как способствует увеличению объемов грузоперевозок на значительные расстояния и в труднодоступные районы. В современной авиации выделяют следующие виды воздушного транспорта:

- для осуществления пассажирских перевозок;
- для перемещения грузов;
- грузопассажирские (комбинированные);
- учебно-тренировочные;
- специального назначения (санитарные, сельскохозяйственные, пожарные и т.д.) [1].

Данный вид транспорта обладает рядом преимуществ. В первую очередь он высокоскоростной, благодаря чему пересылка товаров осуществляется с наименьшими временными затратами. При доставке обеспечивается наивысшая сохранность груза, а затраты на тару и страхование намного ниже. В то же время воздушный транспорт имеет свои недостатки. К ним можно отнести высокую себестоимость, энергоемкость перевозок, зависимость от погодных условий, а также ограничение в объемах и габаритах грузов.

На межгосударственном уровне создана глобальная система управления между-

народным воздушным движением, основная роль в которой отведена Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Главным документом, регламентирующим применение международного и национального воздушного пространства, является Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Положения данной конвенции предполагают соблюдение определенных правил деятельности гражданской авиации при осуществлении международных сообщений, дают определения таким понятиям, как «международный рейс» и «воздушная трасса», а также категориям международных полетов (регулярные и нерегулярные). Основная цель Конвенции – правовое регулирование международных воздушных сообщений и коммерческой деятельности. СССР стал участником Чикагской конвенции с 14 ноября 1970 г. Спустя еще 21 год РФ была признана правопреемником СССР в ИКАО с 1970 г.

За 15 лет до появления Чикагской конвенции, в 1929 г., была создана Варшавская конвенция, которая унифицировала часть правил международных воздушных перевозок. Данная конвенция выступает в качестве основы правового регулирования таких перевозок.

Определением конкретных условий международных воздушных перевозок занимается Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) – специальная неправительственная организация, объединение авиакомпаний государств – членов ИКАО.

Воздушное законодательство стран – участниц ЕАЭС, обеспечивающее правовую и организационную деятельность гражданской авиации, занимает особое место в системе нормативно-правовых обязательств государств, так как оно не должно находиться в противоречии с нор-

мами Международного воздушного права, с нормами и правилами Конвенций, участником которых является государство, стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО и одновременно должно соответствовать нормам и требованиям национального законодательства: Конституции, Гражданскому кодексу и другим национальным законам.

Перевозка воздушным транспортом пассажиров и грузов находится в России под непосредственным контролем государства. В стране существуют линейные отделы и управления, осуществляющие надзор за работой этой отрасли. При этом каждая авиакомпания платит налог на обслуживание диспетчеров. Основным органом исполнительной власти, который осуществляет контроль над воздушным транспортом, является Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) [1].

На территории РФ действует ряд нормативных правовых документов:

- 1) Конституция РФ;
- 2) Воздушный кодекс РФ от 19 февраля 1997 г. № 60-ФЗ;
- 3) Федеральный закон РФ от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»;
- 4) Федеральные правила использования воздушного пространства РФ (утверждены Постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138);
- 5) Федеральные авиационные правила в области гражданской, государственной и экспериментальной авиации (более 35 наименований). Например:

- Федеральные авиационные правила «Правила перевозки опасных грузов воздушными судами гражданской авиации» (утверждены Приказом Минтранса России от 5 сентября 2008 г. № 141; зарегистрировано в Минюсте РФ 29 сентября 2008 г. № 12356);

- Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» (утверждены Приказом Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82; зарегистрировано в Минюсте РФ 27 сентября 2007 г. № 10186) и т.д. [2; 3].

При международном товарообороте любые партии товаров, перевозимые через границу, подлежат обязательному таможенному контролю. Перемещение грузов происходит с соблюдением нормативного законодательства и определенных требований. Например, одним из таких требований является предоставление корректных и достоверных сведений о товаре при таможенном оформлении. При несоблюдении данного условия товар может быть задержан, а на получателя наложена административная ответственность.

Таможенное оформление может проводиться либо непосредственно владельцем (декларантом) груза, либо таможенным представителем, действующим от имени и по поручению декларанта.

Государство, ратифицировавшее Чикагскую конвенцию, берет на себя обязательство по мере возможности устанавливать таможенные и иммиграционные процедуры, касающиеся международных воздушных перевозок. Таможенный контроль за международными авиaperевозками осуществляется непосредственно в международных аэропортах и включает в себя:

- контроль товаров, перемещаемых в международном пассажирском сообщении;
- контроль товаров, перемещаемых в международном грузовом сообщении;
- контроль транспортных средств (воздушных судов);
- контроль территории аэропортов.

Карданов В.А. Правовая регламентация международных авиаперевозок грузов

В качестве зоны таможенного контроля выступает вся территория аэродрома и международного аэровокзального комплекса, включая места стоянки воздушных судов и площадки технической подготовки и проведения регламентных работ.

При таможенном оформлении грузов международного авиасообщения применяются стандартные технологии с использованием таможенной декларации. Особенность такого оформления в том, что если международная перевозка груза завершается непосредственно в аэропорту, то товар сразу подлежит декларированию, а таможенный транзит при перегрузке на другой вид транспорта, как правило, не применяется. Однако если лицо, перемещающее товары, не зарегистрировано как субъект хозяйственной деятельности в регионе деятельности таможни, осуществляющей таможенный контроль в аэропорту, то в этом случае данная таможня осуществляет только предварительные операции таможенного оформления, окончательное оформление происходит в таможне, в регионе деятельности которой зарегистрировано лицо, перемещающее товары.

К объектам таможенного оформления и таможенного контроля также относятся воздушные суда как транспортные средства, а также как объекты, требующие для своей эксплуатации определенного товарного обеспечения (топливо, запасные части, инструмент, предметы материально-технического снабжения и т.п.). При таможенном оформлении воздушных судов используется генеральная декларация.

Генеральная декларация заполняется при вылете воздушного судна для представления по прилету в аэропорт транзита или назначения. Декларация составляется с учетом требований местных властей.

Подписывает санитарную декларацию ответственный член экипажа, а генераль-

ную декларацию в целом – командир корабля или представитель авиакомпании.

При вылете из аэропортов за границей заполнение генеральной декларации может производиться на бланке генерального агента (обслуживающей авиакомпании).

По завершении процедуры таможенного оформления воздушного судна и товаров, перевозимых на нем, на генеральной декларации проставляется штамп установленного образца, что является официальным разрешением таможни на выполнение (отправление) рейса. Если рейс продолжается далее первого пункта посадки в пределах страны назначения, в генеральной декларации обязательно должна быть проставлена официальная отметка о разрешении следовать за пределы первого пункта посадки в данной стране: “permit to proceed”.

В пунктах за границей возможно использование бланков генеральной декларации. Генеральная декларация должна быть составлена с помощью системы EDP или вручную.

В дополнение к генеральной декларации при прибытии товаров на таможенную территорию ЕАЭС перевозчик представляет в таможенные органы следующие документы:

- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);
- документ, содержащий сведения о бортовых припасах;
- транспортные (перевозочные) документы;
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажиров и их багаже (пассажирская ведомость);
- документы, сопровождающие международные почтовые отправления при их перевозке, определенные актами Всемирного почтового союза;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;

и сведения:

- о знаках национальной принадлежности и регистрационных знаках судна;
- номере рейса, маршруте полета, пункте вылета и пункте прибытия судна;
- эксплуатанте судна (наименование);
- количестве и составе членов экипажа судна;
- пассажирах на судне (количество, фамилии и инициалы, наименования пунктов посадки и высадки);
- товарах (наименования);
- номере грузовой накладной, количестве мест по каждой грузовой накладной;
- пункте погрузки и пункте выгрузки товаров (наименования);
- количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
- наличии (отсутствии) на борту судна международных почтовых отправок;
- наличии (отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Союза запрещен или ограничен, лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружия, боеприпасов;
- идентификационных номерах контейнеров [4].

В качестве транспортных (перевозочных) документов используется авиационная грузовая накладная.

Понятие «авиационная накладная» было закреплено в 1961 г. пересмотренной Варшавской конвенцией. До этого документ именовался «авиационная транспортная накладная». Нынешняя форма применяется повсеместно вне зависимости от того, была ли ратифицирована пересмотренная конвенция той или иной страной или нет.

Выявление случаев контрабанды товаров на борту воздушных судов достигается

в результате досмотровых мероприятий, проводимых таможенными органами непосредственно на самом воздушном судне, а также проведением режимных мероприятий на территориях аэродромов. Для контроля над иностранными судами режимные мероприятия имеют первостепенное значение, так как, в соответствии с международным правом, проведение таможенного досмотра на борту иностранного воздушного судна возможно только в исключительных обстоятельствах.

По данным Росавиации, за прошедшие девять месяцев 2018 г. российскими авиаперевозчиками было доставлено 856,9 тыс. т грузов и почты, что выше аналогичного периода 2017 г. на 2%. Объем авиаперевозок грузов и почты в международном сообщении демонстрирует меньшие темпы роста, чем те же показатели во внутреннем направлении, хотя на ее долю приходится основной объем грузов и почты в структуре воздушных перевозок.

Если говорить о топ-5 крупнейших российских авиакомпаний, то можно отметить, что с начала года увеличила объем перевозки грузов и почты, по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., только «ЭйрБриджКарго» (первое место в пятерке). За январь – сентябрь 2018 г. им было транспортировано 433,5 тыс. т грузов и почты, что на 4% больше, чем в январе – сентябре 2017 г. На втором месте по объему перевозок значится «Аэрофлот» с результатом 160,1 тыс. т по итогам девяти месяцев работы, и это на 1,1% ниже, чем за январь – сентябрь 2017 г.

В современном мире транспорт является основой жизнедеятельности, а степень его развития, надежности и безопасности во многом определяет уровень экономического развития стран, материального благосостояния и социальной защищенности населения.

Кручинина Н.В. Проблемы охраны репродуктивных прав человека

В последнее время главами правительств были приняты «дорожные карты» по осуществлению Основных направлений и этапов реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики.

Практическая реализация «дорожных карт» позволит снять до 2025 г. имеющиеся

ограничения на совершение перевозок всеми видами транспорта в рамках ЕАЭС, а также устранить множество препятствий, влияющих на формирование и развитие рынка транспортных услуг. Это будет дополнительным импульсом для развития экономик государств – членов ЕАЭС.

Литература

1. Воздушный транспорт. Виды воздушного транспорта. Развитие воздушного транспорта // FB.ru. URL: <http://fb.ru/article/137440/vozdushnyiy-transport-vidyi-vozdushnogo-transporta-razvitie-vozdushnogo-transporta> (дата обращения: 25.11.2018).
2. Евразийская экономическая комиссия. URL: www.eurasiancommission.org (дата обращения: 25.11.2018).
3. Перечень обязательных требований // Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL: www.favt.ru (дата обращения: 25.11.2018).
4. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

Literatura

1. Vozdushnyj transport. Vidy vozdushnogo transporta. Razvitie vozdushnogo transporta // FB.ru. URL: <http://fb.ru/article/137440/vozdushnyiy-transport-vidyi-vozdushnogo-transporta-razvitie-vozdushnogo-transporta> (data obrashcheniya: 25.11.2018).
2. Evrazijskaya ekonomicheskaya komissiya. URL: www.eurasiancommission.org (data obrashcheniya: 25.11.2018).
3. Perechen' obyazatel'nykh trebovanij // Federal'noe agentstvo vozdushnogo transporta (Rosaviatsiya). URL: www.favt.ru (data obrashcheniya: 25.11.2018).
4. Tamozhennyj kodeks Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza (prilozhenie № 1 k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Evrazijskogo ekonomicheskogo soyuza). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy "Konsul'tantPlyus".

DOI: 10.25586/RNUV9276.19.01.P.159

УДК 34.03

Н.В. Кручинина

ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ РЕПРОДУКТИВНЫХ ПРАВ ЧЕЛОВЕКА*

Анализируются различные точки зрения на репродуктивные права человека. Обосновывается необходимость защиты репродуктивного здоровья. Использование вспомогательных репродуктивных технологий в России увеличивается. Законодательство, регулирующее правоотношения в данной сфере, нуждается в детальной проработке и развитии. Представлен обзор зарубежного законодательства по уголовно-правовой охране репродуктивных функций человека. Предпринята попытка определения перечня преступлений против репродуктивных прав человека.

Ключевые слова: репродуктивные права человека, преступление, репродуктивное здоровье, расследование.

* Данное исследование проведено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований, проект № 18-29-14084.