

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/194251>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Таможенное дело

_Тос76900387

Введение 6

Глава 1. Теоретические аспекты организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 10

1.1. Международные конвенции, регулирующие особенности организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 10

1.2. Организация таможенного контроля при осуществлении перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 16

1.3. Теоретические аспекты организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 23

Глава 2. Осуществление организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом (по материалам Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область) 29

2.1. Краткая характеристика Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область 29

2.2. Организация таможенного контроля при осуществлении перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 45

2.3. Анализ деятельности по осуществлению организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом 50

Глава 3. Проблемы организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом (по материалам Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область) 55

3.1. Проблемы в проведении таможенного контроля внешнеторговых грузов воздушным транспортом 55

3.2. Направления совершенствования в проведении таможенного контроля внешнеторговых грузов воздушным транспортом 61

Заключение 76

Список использованных источников 79

Приложение 1 85

Приложение 2 86

Приложение 3 87

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы выпускной квалификационной работы обусловлена растущим спросом на грузоперевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом в связи с глобализацией торговых отношений и интеграцией Российской Федерации в данный процесс, что требует особого внимания со стороны таможенных служб и проведения таможенного оформления.

В данном аспекте представляется важным именно организационный аспект обеспечения работы таможенного поста и повышение его способности обслуживать клиентов, обеспечивая эффективные грузоперевозки воздушным транспортом на международных направлениях. Важно создать слаженную работу специалистов и их взаимодействие как между собой, так и с клиентами.

В настоящий период в теории менеджмента и таможенного дела присутствует некий пробел в методологическом обосновании процессов организации перевозки внешнеторговых грузов. Основной акцент в работах ученых направлен в правовом и логистическом направлении. Нормативно-правовые аспекты организации внешнеторговых перевозок и их проблемные аспекты отражены в исследованиях Абашидзе А.Х. и Травникова А.И., Герасименко С.И., Бордунова В.Д.

Цель выпускной квалификационной работы – анализ особенностей организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом и разработка направлений совершенствования (по материалам Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область).

Для достижения поставленной цели необходимо решить ряд исследовательских задач:

- изучить международные конвенции, регулирующие особенности организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом (по материалам Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область);
- исследовать процесс организации таможенного контроля при осуществлении перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом;
- рассмотреть деятельность Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой);
- исследовать процесс организации таможенного контроля при осуществлении перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом;
- осуществить анализ деятельности по осуществлению организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом;
- выявить проблемы в проведении таможенного контроля внешнеторговых грузов воздушным транспортом;
- определить направления совершенствования в проведении таможенного контроля внешнеторговых грузов воздушным транспортом.

Объект исследования - Таможенный пост аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область).

Предмет исследования – процесс организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом.

Научная новизна исследования выражается в выявлении общих и специальных нормативно-правовых основ регламентации процессов организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом, а также проблем их реализации на примере конкретного Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область.

Нормативно-правовой основой исследования являются: международные конвенции и соглашения в сфере использования воздушного пространства, сфере торговли и таможенного оформления, Конституция Российской Федерации, Воздушный кодекс Российской Федерации, Таможенный кодекс Российской Федерации и другие нормативно-правовые акты, регламентирующие процессы и процедуры внешнеторговых грузоперевозок воздушным транспортом.

Методы исследования:

- общенаучные методы анализа и синтеза, дедукции и индукции,
- методы исследования нормативно-правовых источников,
- исторический и сравнительный анализ,
- системный и комплексный подход к анализу процессов и проблем,
- контекстный анализ монографий и научных статей по теме исследования.

Эмпирическая база исследования представлена результатами научных разработок современных авторов по теме организации грузоперевозок воздушным транспортом, а также нормативно-правовыми актами, отчетами и регламентами Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой), Домодедовской таможни, Московская область).

Структура исследования обусловлена его сложностью и представлена тремя главами и восемью параграфами, заключением и списком использованных источников.

В первой главе исследования рассмотрены международные и российские нормативно-правовые и теоретические аспекты организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом.

Во второй главе исследования представлены ключевые аспекты деятельности Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой) и проведен анализ деятельности по осуществлению организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом.

В третьей главе исследования выявлены проблемы в проведении таможенного контроля внешнеторговых грузов воздушным транспортом Таможенного поста аэропорт Домодедово (грузовой) и определены направления их решения.

В заключении представлены выводы по всем разделам исследования.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПЕРЕВОЗКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Международные конвенции, регулирующие особенности организации перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом

Для участия в международных воздушных связях государства открывают свое суверенное воздушное

пространство для международных полетов и международных воздушных перевозок пассажиров и грузов. При этом государство не заинтересовано в эпизодических полетах, как правило, отношения в этой области определяются контактами с другими странами на постоянной основе.

Экономико-правовой формой оформления рассматриваемых отношений являются соглашения о международных воздушных сообщениях. Это помогает сделать их более стабильными и прочными, обеспечить регулярность и эффективность полетов и перевозок. Поэтому одной из главных целей международных воздушных правоотношений является создание условий, обеспечивающих взаимодействие институтов международных полетов и международных авиаперевозок посредством их полного правового регулирования.

В современных условиях действуют девять международных межправительственных авиационных организаций (ММПАО), которые играют значительную роль в системе международного экономического сотрудничества на воздушном транспорте. Международных неправительственных авиационных организаций (МНПАО) с крайне различной профессиональной специализацией насчитывается около сорока. Важнейшее место среди международных организаций принадлежит ООН и группе ее специализированных учреждений, одно из них — Международная организация гражданской авиации (ICAO).

Правовой основой международных воздушных перевозок, в том числе грузовых являются:

- взаимные межправительственные соглашения о международном воздушном сообщении;
- международные соглашения и конвенции;
- правила внутреннего законодательства.

Взаимные соглашения о международном воздушном сообщении регулируют разнообразные аспекты международных перевозок. В частности, они определяют механизм применения (использования) воздушного пространства; механизм пересечения границы; разрешительную систему для международных перевозок; механизм осуществления перевозок пассажиров и грузов; вопросы сборов и налогов; вопросы перевозок и транзита в третьи государства; страхование гражданской ответственности; положения, касающиеся пограничных, санитарных, таможенных и прочих правил; последовательность перевозок тяжеловесных, опасных и крупногабаритных грузов; обязанности перевозчиков по соблюдению внутреннего законодательства стран-участниц договора по проблемам, не регулируемым двусторонним соглашением, и некоторые другие аспекты.

Каждое государство в национальном законодательстве определяет специфические правила перелета через свои границы и условия пролета через собственную территорию иностранных воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки пассажиров и грузов.

Главным требованием, используемым в каждом государстве, является необходимость получения от компетентных органов государства разрешения на использование воздушного пространства иностранными авиационными транспортными средствами. Последовательность приобретения этих разрешений оговаривается во взаимных соглашениях и договорах, заключаемых между государствами на уровне правительств. Кроме простых разрешений, двусторонними соглашениями предусматривается механизм выдачи специальных разрешений по соответствующей заявке на каждую конкретную транспортировку. Международные соглашения и конвенции регулируют общие условия международных воздушных перевозок по вопросам непосредственно авиатранспортных средств, условий работ, воздушного движения, инфраструктуры, частного права, налогообложения, организации перевозок специфических категорий грузов, таможенных вопросов.

Все государства, безусловно, пытаются стремиться к международному сотрудничеству в целях формирования единых стандартов перевозок грузов и пассажиров, а также согласования нормативов по перевозке различных средств и по обслуживанию персонала в пределах условий договаривающихся сторон. Согласно этим стандартам, на межгосударственном уровне заключено большое количество международных соглашений и договоров по отдельным видам транспорта, получивших название «транспортные конвенции». В отдельных случаях многосторонние соглашения о международных перевозках заключены на уровне транспортных предприятий разных государств.

В большинстве международных транспортных конвенций имеются положения, затрагивающие договоры перевозки пассажиров и грузов в соответствующих международных сообщениях.

Правовой режим воздушно-транспортной среды является сферой действия национального и международного публичного права. Воздушно-транспортная среда уже более 90 лет поделена на международное и суверенное воздушное пространство отдельных стран. Более 70 лет назад на межгосударственном уровне была создана единая система управления международным воздушным сообщением.

Основной документ, который регулирует использование национального и международного воздушного пространства гражданской авиацией — Чикагская конвенция о международной гражданской авиации, принятая в 1944 году. В ней установлены:

- общие категории международных полетов;
- правила осуществления деятельности гражданской авиации при международных воздушных перевозках (МВП).

Кроме того, Конвенция определила понятие воздушных трасс и международных рейсов. Основной ее целью является правовое регулирование коммерческой деятельности и международных воздушных сообщений. В документе также дается перечень коммерческих свобод воздуха: дополнительные, основные и запрет каботаж.

К международным соглашениям и договорам по воздушному транспорту относится, главным образом, Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве в 1929 г. и дополненная в последующем протоколами: Гаагским 1955 г., Гватемальским 1971 г. и Монреальским 1975 г. В ней участвуют почти все государства мира.

Далее, следует отметить, что в связи с недавним присоединением России к Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, которая была принята в Монреале 28 мая 1999 г. (Монреальская конвенция), и интеграцией данного акта в российскую правовую систему, Россия официально стала 127-м государством-участником международного договора «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок». Теперь права пассажиров из России на международных рейсах, причем любых авиакомпаний мира, защищены нормами Конвенции. При этом будет использоваться принцип наиболее полного возмещения, согласно которому, пассажиру будет присуждаться справедливая компенсация за причинение вреда жизни и здоровью пассажира, повреждение его багажа и задержку рейса. Сильно пострадать от норм Конвенции могут чартерные перевозчики, у которых наиболее часто отмечаются задержки рейсов. Но компенсированы могут быть только прямые убытки пассажиров, а только лишь задержка вылета не будет считаться основанием для выплат.

Варшавская (базовая) конвенция используется в регулярных воздушных сообщениях. Правовой основой договора о воздушных перевозках на привлеченных судах являются положения Гвадалахарской конвенции, касающиеся международных воздушных перевозок, 1961 г. Основные принципы международных договоров, определяющие воздушные перевозки, были сформулированы в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.), частью этой конвенции является Устав Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Российская Федерация участвует в более чем ста тридцати трех международных двусторонних договорах о воздушном сообщении. Все договоры основываются на правилах Чикагской конвенции, которая устанавливает коммерческие права сотрудничающих стран при осуществлении воздушных перевозок пассажиров, грузов, багажа и почты; эти права реализуются назначенными государствами авиационными предприятиями в соответствии с заключаемыми ими коммерческими соглашениями. К этим правам относятся транзитные перевозки, перевозки между странами-партнерами по соглашению, перевозки из государств, участвующих в соглашении, в третьи государства.

Предоставление авиационным предприятиям указанных прав не может рассматриваться как предоставление права назначенному авиационному предприятию одного государства брать на борт пассажиров, груз и почту для их перевозки между пунктами на территории другого государства, не договаривающегося с этой страной, за вознаграждение или на соглашениях аренды.

Таким образом, следует особо отметить, что правовое регулирование международных воздушных перевозок пассажиров и багажа берет свое начало именно с Варшавской конвенции 1929 г. За 90 лет с момента подписания указанного документа серьезно изменились условия осуществления воздушных перевозок. Это касается как аэронавигации, так и безопасности осуществления авиаперевозок. Поэтому несмотря на изменения, вносившиеся в данную Конвенцию, которые привели к образованию Варшавской системы, на сегодняшний день ее положения серьезно устарели. Тем не менее, документы данной системы применяются в современных условиях и составляют ощутимую конкуренцию Монреальской конвенции 1999 г., более совершенной в плане защиты интересов пассажиров, о чем было сказано выше.

Говоря об отличиях Монреальской конвенции 1999 г. от документов Варшавской системы, в первую очередь, необходимо отметить двухуровневую систему компенсации за ущерб, причиненный пассажиру и его багажу, закрепленную в Монреальской конвенции 1999 г. Помимо этого, если ранее ответственность авиаперевозчика напрямую зависела от наличия его вины, что было зафиксировано в положениях Варшавской системы, то в Монреальской конвенции 1999 г. пассажир получает компенсацию ущерба в

соответствии с установленными пределами вне зависимости от вины перевозчика.

Помимо этого, Монреальской конвенцией 1999 г. предусмотрена возможность использования электронных билетов. Несомненно, более выгодными для пассажиров являются условия воздушных перевозок, закрепленные в Монреальской конвенции 1999 г., поэтому многие государства уже ратифицировали данный документ, другие стремятся к этому, так как авиакомпании, которые используют положения Монреальской конвенции 1999 г. для правового регулирования международных авиаперевозок, являются более конкурентоспособными на рассматриваемом рынке.

1.2. Организация таможенного контроля при осуществлении перевозки внешнеторговых грузов воздушным транспортом

В 2019 году Утвержден регламент таможенного контроля при ввозе и вывозе товаров из России воздушным транспортом в международном грузовом сообщении. Документ содержит уточненные требования по осуществлению функций таможенного контроля, предусмотренных таможенным законодательством, в частности, Таможенным кодексом Евразийского экономического союза, Федеральным законом от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», решениями Евразийской экономической комиссии.

Важное значение в регулировании перевозок имеют государственные и отраслевые стандарты. Например: ГОСТ Р 50646-94. «Услуги населения. Термины и определения»; ГОСТ Р 51004-96. «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки»; Отраслевые стандарты «Система качества перевозок и обслуживания пассажиров воздушным транспортом».

В соответствии с требованиями нормативных документов авиакомпании имеют право издавать Правила перевозок пассажиров и грузов, Руководство по наземному обслуживанию рейсов, технологии работы подразделений авиакомпании. Аэропортовые предприятия также имеют право издавать свои внутренние документы по обеспечению обслуживания воздушных перевозок (стандарты предприятия, Руководства, Технологии, инструкции и т.д.).

Регламент прописывает права и обязанности как должностных лиц таможенных органов, так и перевозчиков товаров, перемещаемых авиатранспортом через государственную границу. Например, перевозчик при ввозе товаров в Российскую Федерацию обязан представить таможенному органу предварительную информацию о перемещаемом товаре не позднее, чем за два часа до прибытия воздушного судна. Если длительность полета составляет менее двух часов тридцати минут, то такую информацию следует представить не позднее, чем через 30 минут после вылета судна из аэропорта на территорию ЕАЭС.

Авиакомпания, осуществляющая грузоперевозки внешнеторговых грузов в первую очередь обязана организовать процесс грузоперевозки, что означает формирование или использование имеющегося на территории аэропорта специального структурного подразделения, которое будет соответствовать всем требованиям законодательства к осуществлению процедур таможенного контроля. Чаще всего, под такой формой организации подразумевается таможенный пост.

Таможенный контроль за внешнеторговыми перевозками грузов включает в себя:

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

При таможенном оформлении грузов на линиях международного грузового авиасообщения используются обычные технологии декларирования и таможенного оформления товаров с применением таможенной декларации. Особенностью данного процесса является то, что если международная перевозка груза завершается непосредственно в аэропорту, то таможенный транзит при перегрузке на другой вид транспорта, как правило, не применяется, и товар подлежит таможенному оформлению непосредственно в аэропорту. Тем не менее, если лицо, непосредственно перемещающее товары, не зарегистрировано как субъект хозяйственной деятельности в регионе деятельности таможни, осуществляющей таможенный контроль в аэропорту, в таможне, обслуживающей международный аэропорт, осуществляются только предварительные операции таможенного оформления, окончательное оформление осуществляется в таможне, в регионе деятельности которой зарегистрировано лицо, перемещающее товары.

Применение досмотровых мероприятий на российских воздушных судах и проведение режимных мероприятий на территориях аэродромов позволяет выявлять случаи сокрытия товаров от таможенного контроля непосредственно на борту воздушных судов. Следует отметить, что для обеспечения

эффективности контроля за иностранными судами режимные мероприятия имеют первостепенное значение, т.к. в соответствии с международным правом проведение таможенного досмотра на борту иностранного воздушного судна возможно только в исключительных обстоятельствах.

Зоной таможенного контроля является вся территория аэродрома и международного аэровокзального комплекса, включая места стоянки воздушных судов и площадки технической подготовки и проведения регламентных работ.

Сами воздушные суда также являются объектами таможенного оформления и таможенного контроля 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.). Таможенное оформление воздушных судов как транспортных средств, согласно Чикагской конвенции (1944 г.), производится на основе единообразного международного документа – генеральной декларации воздушного судна.

Процедуры государственного таможенного контроля включают в себя:

- проверку предварительной информации;
- регистрацию уведомления о прибытии или документов об убытии товаров и транспортных средств с таможенной территории ЕАЭС;
- проверку наличия документов и сведений, установленных ст. 89 и ст. 92 Кодекса Союза;
- проверку документов и сведений.

Законодательством регламентирована продолжительность осуществления каждого из этапов проверки. В целом, таможенный контроль товаров, ввозимых воздушным транспортом на территорию ЕАЭС, должен длиться не свыше трех часов рабочего времени с момента уведомления о прибытии, а проверка вывозимых товаров — не свыше двух часов с момента предъявления таможенному органу документов на товары (если иной срок для отдельных категорий товаров не предусмотрен законодательством).

Регламент также содержит положения о порядке обжалования решений и действий (бездействия) таможенных органов и должностных лиц, который разработан на основе положений гл. 51 Федерального закона «О Таможенном регулировании в Российской Федерации» и о внесении изменений в отдельные акты Российской Федерации от 03.08.2018 г. №289-ФЗ .

Частично (процессы документационного оформления грузов и организации таможенного контроля) вопросы организации внешнеторговых грузоперевозок воздушным транспортом регламентированы Федеральными авиационными правилами «Общие правила воздушных перевозок, багажа, грузов и требований к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей» . Данные Правила применяются при осуществлении внутренних и международных воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов рейсами по расписанию движения воздушных судов и дополнительными рейсами и рейсами по договору фрахтования воздушного судна (воздушному чартеру). При выполнении международных перевозок данные Правила применяются в части, не противоречащей международным соглашениям Российской Федерации о воздушном сообщении. Также указывается, что перевозчики вправе устанавливать свои правила воздушных перевозок (далее - правила перевозчика). Эти правила не должны противоречить общим правилам воздушной перевозки и ухудшать уровень обслуживания пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей .

Таможенный контроль за международными авиационными перевозками 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 .

Ст. 159 ТК ТС определены документы и сведения, представляемые таможенному органу при международной перевозке воздушным транспортом:

- стандартный документ перевозчика, предусмотренный международными договорами в области гражданской авиации (генеральная декларация);
- документ, содержащий сведения о бортовых припасах;
- транспортные (перевозочные) документы;
- имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары;
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту пассажирах и их багаже (пассажирская ведомость);
- документ, содержащий сведения о перевозимых на борту воздушного судна товарах (грузовая ведомость);

- документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза;
- сведения:
 - указание знаков национальной принадлежности и регистрационных знаков судна;
 - номер рейса, указание маршрута полета, пункта вылета, пункта прибытия судна;
 - наименование эксплуатанта судна;
 - о количестве членов экипажа;
 - о количестве пассажиров на судне, их фамилии и инициалы, наименование пунктов посадки и высадки;
 - наименование товаров;
 - номер грузовой накладной, количество мест по каждой грузовой накладной;
 - наименование пункта погрузки и пункта выгрузки товаров;
 - о количестве бортовых припасов, погружаемых на судно или выгружаемых с него;
 - о наличии (об отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;
 - о наличии (об отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию таможенного союза запрещен или ограничен, лекарственные средства, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, оружие, боеприпасы.

В современных условиях существует несколько направлений развития правового регулирования международных воздушных грузовых перевозок. К ним относятся: совместное использование кодов, соглашения о блокировании мест, франчайзинг, проведение политики «открытого неба» и иные формы либерализации отношений в области международных воздушных перевозок.

Появление новых форм сотрудничества авиакомпаний и государств в области перевозок связаны с усилением конкуренции на рынках данных услуг, автоматизацией и компьютеризацией данной отрасли, а также приватизацией предприятий. Такие способы сотрудничества при одновременном снижении затрат авиакомпаний расширяют доступ к рынкам перевозок. Из подобных соглашений о сотрудничестве следует, что, хотя авиакомпании и не получают права перевозок на данных маршрутах, они все же могут рекламировать и предоставлять услуги по перевозке как свои собственные.

В настоящее время наиболее важным является развитие двустороннего и многостороннего регионального сотрудничества в области осуществления международных воздушных перевозок, что направлено на либерализацию воздушного пространства, так как данный вид сотрудничества является эффективным и, в том числе, наиболее быстрым способом развития системы взаимодействия между государствами.

Подытоживая вышеизложенное, представляется возможным сделать вывод о том, что воздушные перевозки должны регулироваться согласованно, на основе норм как права, так и аэронавигации. Нельзя допустить ограничений указанных постулатов по каким-либо причинам. Таким образом, большое внимание всем странам следует уделять международным конвенциям, совместным проектам, для Российской Федерации актуально участие в актах ICAO, Европейской экономической комиссии ООН. Только при соблюдении указанных условий возможно обеспечение социальной и экономической эффективности воздушных перевозок и авиации во всех ее проявлениях.

Именно соблюдение международных норм организации международных грузовых авиаперевозок позволяет обеспечить единство стандартов

Нормативно-правовые акты:

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020)
2. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок (вместе с "Дополнительным протоколом") (заключена в г. Варшаве 12.10.1929) (с изм. от 18.09.1961)
3. Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000)
4. Конвенция, дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору" (заключена в г. Гвадалахаре 18.09.1961)
5. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Заключена в г. Монреале 28.05.1999)
6. Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 02.07.2021)
7. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза (ред. от 29.05.2019) (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)

8. Федеральный закон «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 03.08.2018 N 289-ФЗ (последняя редакция)// Консультант Плюс
9. Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей»: приказ Минтранса России от 28.06.2007 №82 (в ред. 15.09.2020 г.) // Консультант Плюс
http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_71492/40bde9fd1832649d5db1ae4e7ad33e8890d833c3/
10. Постановление Правительства РФ от 25.12.2013 N 1242 (ред. от 10.08.2020) "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети" (вместе с "Правилами предоставления субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети")
11. Приказ ФТС России от 30.08.2019 N 1374 "Об утверждении Административного регламента осуществления Федеральной таможенной службой таможенного контроля при ввозе (прибытии) товаров, перемещаемых воздушным транспортом, в Российскую Федерацию либо вывозе (убытии) товаров, перемещаемых воздушным транспортом, из Российской Федерации в международном грузовом сообщении" (Зарегистрировано в Минюсте России 18.10.2019 N 56282)
- Учебники, монографии, брошюры:
12. Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы международного воздушного права // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019. №3.
13. Баталов А.А. Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. М.: Зерцало, 2018.
14. Волкова Л.П. Правовые основы международных авиаперевозок РФ // Научный вестник МГТУ ГА. - 2018. - №104. - С.36-39
15. Галямова Т.В. Организация перевозок на воздушном транспорте: Тексты лекций / СПбГУ ГА. СПб, 2018, С.65
16. Генкин Б.М. Экономика и социология труда. – М.: Норма, 2018 – С. 133.
17. Герасименко С.И. Экономико-правовые аспекты организации системы международных воздушных перевозок // Вестник Московского университета МВД России. 2020. №2.
18. Давыдов В.Р. Актуальные проблемы таможенной деятельности // Вестник российской таможенной академии. – 2020. - №1. – С.12-15
19. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник. М.: Высшая школа экономики, 2018.
20. Зозуля Д.М. Цифровизация Российской экономики и Индустрия 4.0: вызовы и перспективы// Вопросы инновационной экономики. - 2018. - Т. 8. № 1. - С. 4-5.
21. Игнаток М.В. Формирование кадрового потенциала в сфере таможенного дела для решения задач цифровой экономики // Вестник экспертного совета. 2019. №1 (16).
22. Ильницкая Е., Кравченко А., Елькина Н. Обеспечение экономической безопасности страны при перемещении товаров воздушным транспортом // Magyar Tudományok Journal. 2020. №40.
23. Каранец С.М. Совершенствование кадровой работы таможенных органов // ПСЭ. 2018. №2 (66).
24. Коварда В.В., Лаптев Р.А. Совершенствование системы таможенного контроля посредством ее перспективной цифровизации в рамках развития системы обеспечения экономической безопасности России // Вестник Евразийской науки, - 2020. - №4
25. Кретов В.Р. Особенности осуществления таможенного контроля в эпоху цифровизации // Международный журнал гуманитарных и естественных наук. 2021. №1-3.
26. Международное воздушное право: учебник для вузов / А. И. Травников [и др.] ; под редакцией А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. — Москва : Издательство Юрайт, 2021. — 444 с.
27. Матвеева Т.А. Таможенное право: учебное пособие для вузов — 2-е изд., доп. — Москва: Издательство Юрайт, 2020. — 224 с.
28. Сомов Ю.И., Шашаев А.Е. Возможности применения новых цифровых технологий в таможенном деле // Вестник Российской таможенной академии. 2020. №1.
29. Сорвина О.О. Теоретико-множественное представление бизнес-процессов как инструмент повышение эффективности и структурно-функционального моделирования // Известия ТулГУ. Экономические и юридические науки. 2019. №2-1
30. Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей. Алматы: Казак

университеты, 2002.

31. Торукало Ю. Е., Юрьева И. Г., Макрусов В. В. Блокчейн: сущность технологии и пути его применения в таможенной сфере // Стратегии бизнеса. 2019. №4 (60).
 32. Управление бизнес-процессами внутри предприятия / А. С. Селиверстов, В. В. Постнов, Д. Ю. Уткин [и др.]. — Текст : непосредственный, электронный // Экономическая наука и практика : материалы VI Междунар. науч. конф. (г. Чита, апрель 2018 г.). — Чита : Издательство Молодой ученый, 2018. — С. 46-48.
 33. Хамроев У.А. Применение перспективных информационных технологий в сфере таможенного администрирования / Улугбек Хамроев, Б. Р. Туйчиев. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2020. — № 30 (320). — С. 47-50.
 34. Холопов К.В., Соколова О.В. Современные факторы и тенденции развития международных рынков пассажирских и грузовых воздушных перевозок и место России на рынках авиауслуг // Российский внешнеэкономический вестник. 2018. №6
 35. Холопов К.В., Голубчик А.М. Нестандартные аспекты применения Инкотермс и направления дальнейшей унификации международных торговых обычаев // Российский внешнеэкономический вестник. -2018. - №11. - С.110-118
 36. Шамахов В.А., Корягин П.А., Кунтишев Р.А., 2018г. Санкт-Петербург, «Технология блокчейн как фактор глобальной модернизации международных процессов таможенного регулирования. Внедрение цифровой системы распределенных реестров в Таможенном союзе стран ЕАЭС» / М.: ИНФРА-М, 2019
 37. Ширяев, В. И. Управление бизнес-процессами: Учебно-методическое пособие / В. И. Ширяев, Е. В. Ширяев. — М.: Финансы и статистика, 2019, С.73
- Электронные ресурсы:
38. Официальный сайт Федеральной Таможенной Службы Российской Федерации – Режим доступа: [http://customs.ru/].
 39. Официальный сайт Домодедовской таможни – Режим доступа: [http://domodedovo.customs.ru/].
 40. Информационно – справочная система КонсультантПлюс – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/].
 41. Официальный интернет-портал правовой информации – Режим доступа: [http://pravo.gov.ru].
 42. Таможенный портал для участников ВЭД – Режим доступа:[https://www.alt.ru/].
 43. Официальный сайт научного журнала «Вестник Российской таможенной академии» – Режим доступа: [http://rta.customs.ru/nrta/index.php?option=com_content&view=article&id=1709&Itemid=2413].
 44. Официальный сайт Евразийской экономической комиссии – Режим доступа: [http://www.eurasiancommission.org/ru/].

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/diplomnaya-rabota/194251>