

УДК/UDC 341

## К вопросу о совершенствовании процесса авиаперевозок

Боронэ Анастасия Александровна

студентка юридического факультета

Кубанский государственный аграрный университет им. И. Т. Трубилина

г. Краснодар, Россия

e-mail: law\_zz@mail.ru

### Аннотация

В настоящей статье автором рассмотрены проблемы правовой регламентации деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в рамках разработки ею рекомендаций и стандартов. Автором выделена проблематичность надления стандартов Международной организации гражданской авиации рекомендательным и добровольным характером, поскольку ежегодно число происшествий с воздушным транспортом гражданской авиации неуклонно возрастает. В связи с тем, что разработанные стандарты ИКАО не носят общеобязательного характера, необходимо разрешить вопрос о разработке единого подхода, в первую очередь, к обеспечению безопасности при воздушных перевозках пассажиров и груза, а затем — к упрощению формализации перевозочного процесса. Высокая формализация процесса авиаперевозок значительно снижает развитие воздушно-транспортной деятельности, повышает издержки и себестоимость услуг, что, в свою очередь, приводит к низкой конкурентоспособности авиаперевозок. ИКАО предложена реализация национальных программ по упрощению формализации, что является перспективным направлением повышения качества транспортных услуг и преследует не только коммерческие, но и политические цели. Изучив разработки ИКАО, автор пришел к выводу о том, что комплекс мер, реализуемых в рамках национальной программы упрощения формальностей, обладает огромным потенциалом для эффективного развития отрасли воздушного транспорта.

**Ключевые слова:** авиаперевозки, гражданская авиация, Международная организация гражданской авиации, Чикагская конвенция, международные стандарты.

# On the Issue of Improving the Process of Air Transportation

Borone Anastasiya Aleksandrovna  
student of the Faculty of Law  
Kuban State Agrarian University  
Krasnodar, Russia  
E-mail: law\_zz@mail.ru

## Abstract

In this article, the author considers the problems of legal regulation of the International Civil Aviation Organization (ICAO) activity in the framework of its recommendations and standards. The author singled out the problematical character of regarding the ICAO standards as recommended and voluntary because the number of accidents with the civil aviation transport is steadily increasing. Due to the fact that the developed ICAO standards are not of a mandatory nature, it is necessary to resolve the issue of developing a unified approach, first of all, to ensure the safety of air transportation of passengers and cargo and then to simplify the formalisation of the transportation process. The high formalisation of the process of air transportation significantly reduces the development of air transport activities, increases costs and service prime cost which in turn leads to low competitiveness of air transport. ICAO has proposed the implementation of national programs to simplify the formalization which is a promising direction to improve the quality of transport services and pursues not only commercial but also political goals. Having studied the development of ICAO, the author came to the conclusion that the set of measures implemented within the framework of the national program of facilitation has great potential for the effective development of the air transport industry.

**Key words:** air transportation, civil aviation, International Civil Aviation Organization, Chicago Convention, international standards.

В транспортной системе мира воздушный транспорт занимает первое место среди всех видов пассажирских перевозок. Однако необходимо отметить, что эффективность гражданских авиаперевозок значительно снижается ввиду высокой формализации авиатранспортного процесса, как в международном сообщении, так и региональном.

Современный авиационный комплекс, направленный на перевозку пассажиров, должен, в первую очередь, базироваться на единообразных требованиях. Здесь огромную роль играют положения Чикагской конвенции о международной гражданской авиации [1]. Ст. 37 Конвенции предписывает государствам сотрудничать для достижения максимально возможного единообразия правил, стандартов, процедур и организации в отношении воздушных линий и вспомогательных служб. Именно для указанных целей ИКАО принимает и изменяет по мере необходимости международные стандарты. Кроме этого, ИКАО предписывает каждому договаривающемуся государству разработать национальную программу по упрощению формальностей при осуществлении воздушных перевозок.

О. А. Овсянников считает, что реализация национальной программы позволит достичь не только коммерческих, но и политических целей, поскольку упрощение формальности повлечет за собой повышение эффективности воздушно-транспортной деятельности, снижению издержек и себестоимости услуг, что, в свою очередь, будет способствовать их развитию и росту конкурентоспособности на всех рынках воздушных перевозок [2]. Огромную роль национальная программа играет и для политической сферы общества, что выражается в том, что современные технологии в рамках упрощения формальностей направлены на обеспечение безопасности перевозок пассажиров и грузов, а также на решение государственных задач повышения эффективности пограничного и таможенного контроля, борьбы с нелегальной миграцией и незаконным оборотом наркотиков.

Проанализировав нормативно-методический инструментарий ИКАО, можно прийти к выводу, что комплекс мер, реализуемых в рамках национальной программы упрощения формальностей, обладает огромным потенциалом для эффективного развития отрасли воздушного транспорта.

Правовая природа регламентов ИКАО в юридическом смысле представляет интерес, поскольку приведение в жизнь стандартов и регламентов ИКАО, является добровольным делом каждого государства.

При этом необходимо отметить, что Чикагская конвенция обязывает каждое государство без промедления уведомлять ИКАО о расхождениях между установленной международным стандартом практикой и собственной практикой государства. Указанные различия незамедлительно сообщаются Советом ИКАО всем государствам, являющимся членами ИКАО [3].

Международные стандарты и рекомендации, а также поправки к ним, принимаются Советом ИКАО для последующего представления государствам — членам ИКАО для одобрения [4]. Таким образом, обязательную силу стандарты или рекомендации приобретают только тогда, когда государство само выразит желание принять их в качестве общеобязательных национальных норм.

В связи с возрастающим количеством происшествий с воздушными судами гражданской авиации, наиболее актуальным является вопрос о разработке единых механизмов обеспечения безопасности воздушных полетов, чем озабочено все мировое сообщество [5].

По нашему мнению, недопустимо, чтобы важнейшие стандарты Международной организации гражданской авиации носили рекомендательный, а не общеобязательный характер. В настоящее время перспектива реализации международных стандартов является одним из важнейших направлений на пути построения общей политики в создании единого подхода к решению вопросов авиационного сотрудничества и прежде всего авиационной безопасности.

### Список литературы

1. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) (с изменениями и дополнениями). URL: <http://base.garant.ru/2540490/> (Дата обращения: 25.06.2018).
2. Овсянников О. А. Потенциал организационно-правового регулирования отрасли пассажирских авиаперевозок на основе стандартов и практики ИКАО // Транспорт Российской Федерации. 2013. № 5. С. 43-45.
3. Гаптрахманова А. В. Международно-правовые основы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации международной организацией гражданской

авиации (ИКАО) // юридическая наука. 2013. № 3. С. 117–120.

4. Топорков А. М. Сравнительный анализ развития международных и отечественных корпораций авиационной промышленности // Вестник Волжского университета им. В. Н. Татищева. 2016. № 3.

5. Зинченко А. С. Мониторинг развития отечественного рынка воздушного транспорта на современном этапе // Вестник университета. 2017. № 6. С. 195–204.