

УДК 34.01

Мигунова Татьяна Леонидовна¹, д.ю.н., профессор, зав. кафедрой Теории и истории государства и права; ORCID 0000-0002-8960-6783

Email: tmigunova@mail.ru

Бакулина Екатерина Валерьевна¹, магистрант 3 курса направления подготовки «Юриспруденция»; ORCID: 0000-0003-4758-5897

Email: jurist.ev@yandex.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПЕРЕДВИЖЕНИЯ В УСЛОВИЯХ АНТИРОССИЙСКИХ САНКЦИЙ

Аннотация: настоящая статья посвящена анализу принятых в отношении российской гражданской авиации мер и санкций недружественных государств, принятых в условиях нарушения положений действующих норм международного права и ущемляющих права Российской Федерации как участника международного воздушного передвижения. Анализ сложившейся с 1929 года общепринятой нормативной базы регулирования авиаперевозок позволил выявить нарушение основополагающих принципов международного воздушного права и оценить последствия таких нарушений. На основе результатов анализа выявлены пробелы в российском законодательстве, а также рассмотрены пути решения сложившейся проблемы приостановления полетов российскими перевозчиками, в том числе, использующих лизинговые самолеты, принадлежащие иностранным компаниям.

Ключевые слова: воздушное право, гражданская авиация, санкции, международное воздушное право, авиатранспортная отрасль, воздушное передвижение, режим закрытого неба

Введение

В условиях антироссийских санкций, вводимых иностранными государствами и территориями, совершающими в отношении России, российских компаний и граждан недружественные действия (далее недружественные государства), все сферы внешних и внутренних общественных отношений подверглись существенным трансформациям. Беспрецедентные меры давления извне особенно повлияли на российский экономический сектор. Негативное воздействие антироссийских санкций на экономику было вызвано в связи с выходом с российского рынка многих иностранных компаний. Введение санкций против юридических и физических лиц, прекращение сотрудничества между частными компаниями, в том числе, в связи с невозможностью поставки товаров и перевозки пассажиров, в связи с закрытием воздушного пространства над государствами для российских авиаперевозчиков, и как ответные меры – закрытие российского воздушного пространства для недружественных государств. В нынешних реалиях «закрытого неба» необходим анализ, дальнейший пересмотр и внесение изменений в нормативные акты, регулирующие воздушное передвижение гражданской авиации над Россией, и российской гражданской авиации в небе над иностранными государствами.

Здесь важно понимать, что в соответствии с нормами российского воздушного права, под понятием гражданской авиации понимается авиация, направленная исключительно на обеспечение потребностей граждан и экономики.¹

Гражданская авиация занимает лидирующую позицию среди показателей международного сообщения, на ее долю приходится 80 % всего объема воздушного передвижения. Такие показатели обусловлены включением в «подведомственность» гражданской авиации пассажиро- и грузоперевозок, сопровождающихся быстротой, безопасностью и эффективностью.

Вместе с тем, в период пандемии и пост пандемии объем международных пассажирских авиаперевозок существенно снизился. По оценкам IATA², в декабре 2020 года общий объем международных перевозок снизился на 85,3%, а внутренних — на 42,9%. Общий спад, по итогам декабря, составил 69,7%. В тоже время, объем грузовых авиаперевозок в России в 2020 году упал на 42,6%.

Ситуация улучшилась в 2022 году. По данным статистики основных производственных показателей, представленных Росавиацией, пассажирооборот регулярных и нерегулярных перевозок за январь-февраль 2022 года составил 33 миллиона пассажирокилометров, грузооборот составил 1,3 миллиона тоннокилометров, этот показатель вырос на 109% по сравнению с аналогичным периодом 2021 года.³ Существенная разница между объемами пассажирских перевозок связана с тем, что после снятия ограничительных мер пандемии, граждане получили возможность путешествовать, при этом частные компании за время пандемии понесли убытки, что привело к кризисам отраслей, снижению производственной способности и дефолту производителей и перевозчиков.

С учетом не восстановившихся показателей после пандемии, нынешние санкции приведут российскую гражданскую авиацию к небывалому кризису, обеспеченному дефолтом многих перевозчиков, не имеющих возможности использовать воздушные перевозки в своей деятельности. Именно это обуславливает необходимость анализа принятой и используемой нормативной базы в целях экстренной разработки мер поддержания авиатранспортной отрасли России, включающей принятие новых внутренних нормативно-правовых актов, заключение международных договоров и соглашений.

Дискуссия

Основы правового регулирования международных воздушных перевозок были заложены еще в 1929 году путем принятия Варшавской конвенции, ратифицированной 152 государствами, включая СССР (и Российскую Федерацию).⁴ Ее основными задачами были принятие правил международным перевозок людей, бага и грузов государственными и частными компаниями. Позже дополнительно была принята Монреальская конвенция 1999 года⁵, в целях модернизации и консолидации первой. Во исполнение этих двух важнейших унифицированных конвенций выстроены национальные системы воздушного права.

¹ "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс

² IATA, Международная ассоциация воздушного транспорта// Режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://www.iata.org/> дата обращения: 01.09.2022 г.

³ Статистические данные Росавиации//режим доступа: Электронный ресурс//URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/>. Дата обращения: 05.09.2022 г.

⁴ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок/ Варшавская конвенция, 1929//режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900153>. Дата обращения: 02.09.2022 г.

⁵ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок/ Монреальская конвенция, 1999//режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://docs.cntd.ru/document/901784390#8P80LS>. Дата обращения: 02.09.2022 г.

Кроме того, задолго до нынешних событий, в 1944 году была принята Чикагская конвенция, из преамбулы которой следует, что ее принятие необходимо в целях «установления и поддержания дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, а также всеобщей безопасности».⁶

Введенные в феврале-марте ограничения недружественных государств, ратифицировавших в свое время вышеуказанные конвенции показали, что международное право действует лишь тогда, когда из него, возможно, вынести выгоду конкретному государству.

России в феврале-марте 2022 года пришлось «закрыть небо» для всех недружественных государств, в качестве ответных мер на введения санкций против российской гражданской авиации. В создавшихся условиях рухнула ранее действующая система воздушной коммуникации. Именно так появились ограничения, которые сегодня становятся причиной гуманитарного кризиса, невозможности пересечения границ, обвала экономики и разрушающих последствий для российского предпринимательства.

На сегодняшний день остро стоит проблема воссоздания этой коммуникации, но в новых реалиях, за счет разрешительных договоров на полеты над небом стран, поддерживающих Россию и дипломатические отношения с Россией. Сложность этого процесса обусловлена тем, что ранее действующая система воздушного сообщения была построена максимально оптимизированной по времени, стоимости, логистике, условиям полетов. Создание новой системы воздушного обслуживания не должно нести в себе существенное ухудшение условий для пользователей: пассажиров, перевозчиков.⁷ Самым сложным шагом в выстраивании системы будет предупреждение подобных февралю-марту 2022 г. ситуаций, когда закрытие неба многих стран не давало даже возможности вернуться в Россию отечественным воздушным судам и аппаратам, в также ограничило полеты иностранных перевозчиков на российских судах.

Результаты исследования

Как известно из теории права, руководящими нормами права являются его принципы. Одним из основных принципов международного права является принцип суверенитета государства над его воздушным пространством. В соответствии с этим, государством наделено правом самостоятельно устанавливать правовой режим использования воздушного пространства, входящего в его юрисдикцию, с возможностью установления разрешительного порядка, закрепленного статьей 6 Чикагской конвенции. Статьей закрепляется возможность установления разрешительного порядка, путем получения специального разрешения в целях допуска на территорию государства или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной авионавигации, а также установление правил и условий коммерческой деятельности авиапредприятий, использующим конкретное воздушное пространство при осуществлении перевозок.

Пунктом «а» статьи 9 Чикагской конвенции дополняется вышеназванная статья, а также более подробно раскрываются положения преамбулы самой конвенции, а именно установлено, что государству разрешено ограничить или полностью запретить воздушным судам других государств совершать полеты над определенными зонами своей территории, если это необходимо из соображений безопасности. Между тем, для введения таких ограничений должен соблюдаться ряд мер: 1) соблюдение условия равенности, а именно не должно быть выявлено никакого различия между воздушными судами, осуществляющими

⁶ Конвенция о международной гражданской авиации/ Чикагская конвенция, 1944// режим доступа: Электронный ресурс//URL: <https://tfig.unece.org/RUS/contents/chicago-convention.html>. Дата обращения 02.09.2022 г.

⁷ Гетьман-Павлова, И. В. Международное право : учебник для вузов / И. В. Гетьман-Павлова, Е. В. Постникова. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 560 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-06679-1. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/488779> (дата обращения: 02.19.2022).

регулярные полеты по международным воздушным линиям данного государства, и воздушными судами других договаривающихся государств, осуществляющих подобные полеты; 2) ограничение или запрещение применяется без различия национальности к воздушным судам всех других государств. 3) разумность размеров и расположения запретных зон раз; 4) беспрепятственность воздушной навигации в случае ее необходимости.

Закрытие неба для российских самолетов и аппаратов стало прямым нарушением недружественными государствами вышеуказанной 9 статьи Чикагской конвенции.

По своей структуре 9 статья представляет собой норму, закрепляющую обязанности и права. Обязанности закреплены для государства, устанавливающего ограничения, при этом права – для государств, получающих разрешение, таких же участников конвенции, из чего следует, что каждое государство имеет право требовать прекращения ограничения, если такие установлены только в отношении этого конкретного государства. Смысл статьи заключается в исключении дискриминации отдельных государств, исключения привилегий определенным государствам или альянсам. Исключением является только военная угроза. Между тем, никакой военной угрозы Россия для мирового сообщества не представляет, а установленные ограничения являются исключительным политическим рычагом давления.

В ст.11 Чикагская конвенция однозначно определяет, что в своих взаимоотношениях по поводу влета и вылета воздушных судов государства должны руководствоваться национальными законами и правилами на основе принципа взаимодействия национальных правовых систем. По этой причине вопросы допуска и вылета воздушных судов, совершающих международные полеты, должны освещаться путем анализа этих законов и правил. Сама по себе природа соглашений заключается в согласии обеих сторон на оговоренные условия, а заключение соглашения значит вступление в силу таких условий, то для России принципиальным условием заключения новых соглашений, и внесения изменений в действующие, является введение условий об ограничении полетов над территориями стран-участниц соглашения только в случае прямой военной угрозы. Иные причины, только завуалированные военной угрозой, не могут влиять на возможность или запрет полетов.⁸

Регулирование воздушного передвижения в российском небе производится в соответствии с упомянутым выше Воздушным Кодексом РФ, кроме того, дополнительно разрабатываются и применяются узко направленные нормативно-правовые акты, в целях дополнить или объяснить применение норм кодифицированного источника. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138, установлены Правила пересечения государственной границы РФ, из пункта 85 которых установлено, что пересечение государственной границы Российской Федерации воздушными судами при выполнении международных полетов осуществляется по воздушным коридорам пролета государственной границы Российской Федерации.⁹ Вне указанных воздушных коридоров могут летать воздушные суда только в случае чрезвычайных обстоятельств: стихийного бедствия, аварии, доставки спасённых людей и иные.

Пользуясь правами и обязанностями ст. 9 Чикагской конвенции, в упомянутые Правила поручения государственной границы Российской Федерации также включена возможность ограничения на полеты. Закреплено, что международные полеты по маршрутам открытым для международных полетов, воздушным коридором пролета

⁸ Важнин Леонид Валентинович Проблемы правового регулирования воздушных перевозок в Российской Федерации // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2011. №1 (38). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-vozdushnyh-perevozok-v-rossiyskoy-federatsii> (дата обращения: 01.09.2022).

⁹ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс. Дата обращения 02.09.2022 г.

государственной границы Российской Федерации является часть воздушного пространства в месте пересечения маршрута обслуживания воздушного движения с линией государственной границы Российской Федерации. Основанием для пересечения государственной границы Российской Федерации при выполнении международных полетов является разрешение на использование воздушного пространства Российской Федерации, выдаваемое в порядке, установленном пунктом 120 Правил.

Таким образом, Россией также установлены ограничения на полеты иностранных перевозчиков, между тем «закрыть небо» и прекратить действия выданных разрешений вынудили действия иностранных государств, ранее запретив российским судам подниматься в небо их юрисдикции и фактически, нарушение за Российской Федерацией не установлено, так как введение ответных мер является соблюдение принципа справедливости и разумности.

Однако введение таких ограничительных мер в отношении России, конечно, негативно сказалось на внутренней индустрии перевозок, экономике (экспорте и импорте), а также на возможности осуществлять гражданами предпринимательскую деятельность. Закрытое небо для российских самолетов и перевозчиков практически остановило деятельность гражданской авиации, в связи с тем, что не имелось альтернативных коридоров для воздушного передвижения. Действующие двусторонние соглашения с европейскими странами перестали действовать, что послужило необходимостью проведения логистического анализа новых маршрутов, и заключение новых соглашений с обязательным рассмотрением вопроса о включении положений, исключающих возможность закрытия коридоров в любых случаях, кроме однозначно определённого военного столкновения или конфликта.

Таким образом, система российского воздушного передвижения должна перейти в стадию реформирования под давлением антироссийских санкций. Ее правовое регулирование должны быть основано на прецеденте ограничений полетов в феврале-марте 2022 г.

Однако запрет на полеты на территориями некоторых стран стал не единственным серьезным ограничением для российской гражданской авиации. Дополнительными ограничительными мерами для российских перевозчиков стали аресты и задержания воздушных судов российских авиакомпаний, зарегистрированных в иностранных государствах и принадлежащих иностранным лизингодателям.

Как следует из Распоряжения Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 г. N 1693-р, общее количество самолетов, входящих в парк российских коммерческих авиаперевозок составляет 1287 единицы, из которых бизнес-джеты, используемые для чартерных рейсов составляют 42 единицы, грузовые самолеты – 84 единицы, остальные пассажирские.¹⁰ Около восьмисот самолет представлены крупнейшими мировыми иностранными производителями Boeing, Airbus, Embraer, около 130 отечественные Superjet. Практически половина всего авиационного парка более шестисот самолетов взяты в лизинг у иностранных компаний.

В феврале-марте 2022 года в отношении судов, являющихся предметом лизинговых договоров с иностранными лизингодателями, введены санкции, а также выставлены требования лессоров о возврате воздушных судов странам Евросоюза. Общее количество лизинговых самолетов, входящих в авиационный парк российских компаний составляет около 700 и дома марта 2022 г. были зарегистрированы в иностранных реестрах воздушных судов. Однако с учетом всех вводных ограничений, к апрелю 2022 г. практически весь парк перерегистрирован в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации.

¹⁰ Распоряжения Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 г. N 1693-р// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс. Дата обращения: 04.09.2022 г.

Серьезность и важность проблемы, ограничения полётов лизинговых самолетов обусловлена тем, что предметом договоров авиационного лизинга являются не только сами воздушные суда, но и сопутствующая им инфраструктура и оборудование, а самое главное, около 2/3 лизинговых сделок направлены на приобретение иностранных самолетов новых и использующихся ранее.

Такие показатели количества лизинговых сделок обеспечены уровнем безопасности иностранных самолетов, в сравнении с российскими аналогами, зачастую не соответствующим международным требованиям, кроме того, обслуживание и эксплуатация иностранных самолетов выгоднее российских, а крупнейшие производители пользуются доверием пассажиров. Несмотря на это, большинство лизинговых договоров заключается между российскими и иностранными перевозчиками на покупки самолетов, ранее использовавшихся, поддержанных. Приобретение новых самолетов даже с учетом дополнительного государственного софинансирования и субсидий могут позволить только несколько компаний, такие как Аэрофлот, Ютэйр, или Группа компаний С Сeven. Такая зависимость от лизинга иностранных судов привела к сегодняшним тяжелым последствиям для гражданской авиации.

Крайне важно отметить, что введение лизинговыми компаниями-лизингодателями ограничений, вызванных санкциями, является прямым нарушением всех международных норм и самих лизинговых договоров. Введение запретов и арестов в рамках соглашений может применяться в качестве обеспечения неисполнения одной из сторон. Нарушений, в том числе, по оплате лизинговых платежей за российскими компания на момент введения санкций не числилось. Так, введение запретов стало еще одним неправомерным политическим ударом, в том числе, на обычных граждан-пассажиров.

В условиях постоянно вводимых новых ограничений Правительством России, Минтрансом, Росавиацией в кратчайшие сроки были предприняты меры поддержки авиации, путем издания постановлений, указов и внесения изменений в Воздушный кодекс РФ.

Первое, что стало необходимым в условиях введенных санкций и ограничений, выдача и продление сертификатов летной годности (СЛГ). СЛГ выдается уполномоченным на том органом Росавиацией и является основным официальным документом, свидетельствующем о соответствии судна требования сертификации и пригодности к полетам. Без СЛГ взлет запрещен, в связи с чем Правительством продлен срок действия ранее выданных СЛГ до 1 января 2023 г. В связи с тем, что согласно нормам международного воздушного права за поддержание летной годности отвечает страна, в которой это судно зарегистрировано, то ссылаясь на статью 83 bis Чикагской конвенции, указано, нормы статьи допускают передачу государству-эксплуатанту части функций и обязанностей по поддержанию летной годности. У России есть подобные соглашения с Бермудами и Ирландией. Учитывая, что большая часть авиапарка России зарегистрирована в указанных государствах, то распоряжение Правительства не противоречит международным нормам.

Правительством также были приняты меры по продлению действия последних доступных ревизий эксплуатационно-технической документации (ЭТД) на лайнеры, двигатели и запчасти к ним до 1 сентября 2022 г. При этом, в качестве авиаремонтного предприятия будут привлечены российские компании, соответствующие требованиям Федеральных авиационных правил 285.¹¹ В полномочиях указанных авиаремонтных компаний указаны возможности «самостоятельно разрабатывать схемы ремонта,

¹¹ Приказ Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. N 285 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил"// Режим доступа: Электронный ресурс//Консультант Плюс. Дата обращения: 05.09.2022 г.

выходящего за рамки документации от производителей», таким образом, отремонтировать самолеты крупнейшей корпорации Юоинг можно без участия самой корпорации. При исполнении указанных мер даже при условии введенных санкций возможно продолжение эксплуатации воздушного судна, однако, риски, связанные с безопасностью, не могут быть исключены.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 марта 2022 г. N 412 утверждены особенности исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в статье 61 пункте 3 Воздушного кодекса Российской Федерации, авиационных двигателей в 2022 году в части порядка расчетов по обязательствам, предусмотренным договором, порядка страхования, эксплуатации, технического обслуживания иностранных воздушных судов, авиационных двигателей в ситуации применения специальных экономических мер в связи с недружественными действиями иностранных государств и международных организаций, связанных с введением ограничительных мер в отношении граждан Российской Федерации и российских юридических лиц.¹²

Указанными особенностями установлено верховенство российского законодательства в части исполнения обязательств лизингополучателями. При исполнении договора расчеты между лизингодателем (арендодателем) и лизингополучателем (арендатором) осуществляются в соответствии с условиями договора в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, предусматривающим специальные экономические меры в сфере внешнеэкономической деятельности.

Согласно принятого акта, лизингополучатель обязан обеспечивать эксплуатацию иностранных воздушных судов, авиационных двигателей в соответствии с положениями федеральных авиационных правил, утвержденных в соответствии со статьей 35 Воздушного кодекса Российской Федерации; техническое обслуживание и ремонт иностранных воздушных судов, авиационных двигателей в организациях, имеющих документ, подтверждающий их соответствие требованиям федеральных авиационных правил, утвержденных в соответствии со статьей 8 пунктом 3 Воздушного кодекса Российской Федерации; страхование иностранных воздушных судов и перестрахование рисков, связанных со страхованием иностранных воздушных судов, в российских страховых и перестраховочных организациях на условиях, эквивалентных условиям, предусмотренным договором, за исключением условия об уровне кредитного рейтинга страховой и перестраховочной организации по международной рейтинговой шкале (при наличии такого условия).

Российским авиакомпаниям разрешено осуществлять в пользу иностранных лиц - нерезидентов предварительную оплату и (или) авансовые платежи в иностранной валюте в размере, превышающем 30% от суммы обязательства, по контрактам: на организацию и обеспечение международных воздушных перевозок пассажиров и грузов оказание нерезидентом услуг чартерной воздушной перевозки пассажиров.

Выводы

Введенные в отношении Российской Федерации санкции впервые имели настолько сильный эффект и беспрецедентный характер. В тоже время, именно благодаря давлению со стороны иностранных государств, поднялись важнейшие вопросы дальнейшего развития международного, и как части, российского воздушного права, позволившие

¹² Постановление Правительства РФ от 19 марта 2022 г. N 412 "Об утверждении особенностей исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в пункте 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации, авиационных двигателей в 2022 году"// режим доступа: Электронный ресурс//Консультант Плюс. Дата обращения: 05.09.2022 г.

максимально быстро принять меры для более эффективной деятельности авиационной отрасли в России.

Анализ признанных международных правовых актов показал, что именно действиями западных стран нарушен процесс правильного функционирования международного воздушного права, в чем обвиняют Российскую Федерацию. Вместе с тем, анализ также показал, что отечественной гражданской авиации требуются меры, способствующие независимости функционирования авиации России от иностранных партнеров.

В настоящее время рано говорить о том, что меры недружественных стран, направленные на ослабление экономики России и все сферы социальной жизни нашей страны компенсированы внутри страны принятием ответных мер. Однако с позиции Президента, Правительства, Министерств предпринимаются всевозможные необходимые инструменты поддержки для нивелирования последствий ограничений в отношении России. На каждый пакет санкций со стороны США и Евросоюза предусматриваются меры ответного реагирования, а также разработаны комплексные меры для снижения негативного влияния на российскую гражданскую авиацию со стороны иностранных государств.

Список литературы:

1. Важенин Леонид Валентинович Проблемы правового регулирования воздушных перевозок в Российской Федерации // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. 2011. №1 (38). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/problemy-pravovogo-regulirovaniya-vozdushnyh-perevozok-v-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения: 01.09.2022).

2. Гетьман-Павлова, И. В. Международное право : учебник для вузов / И. В. Гетьман-Павлова, Е. В. Постникова. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2022. — 560 с. — (Высшее образование). — ISBN 978-5-534-06679-1. — Текст : электронный // Образовательная платформа Юрайт [сайт]. — URL: <https://urait.ru/bcode/488779> (дата обращения: 02.19.2022).

3. "Воздушный кодекс Российской Федерации" от 19.03.1997 N 60-ФЗ// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс

4. ИАТА, Международная ассоциация воздушного транспорта// Режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://www.iata.org/> дата обращения: 01.09.2022 г.

5. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок/ Варшавская конвенция, 1929//режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900153>. Дата обращения: 02.09.2022 г.

6. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок/ Монреальская конвенция, 1999//режим доступа: Электронный ресурс// URL: <https://docs.cntd.ru/document/901784390#8P80LS>. Дата обращения: 02.09.2022 г.

7. Конвенция о международной гражданской авиации/ Чикагская конвенция, 1944// режим доступа: Электронный ресурс//URL: <https://tfig.unece.org/RUS/contents/chicago-convention.html>. Дата обращения 02.09.2022 г.

8. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс. Дата обращения 02.09.2022 г.

9. Распоряжения Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 г. N 1693-р// режим доступа: Электронный ресурс// Консультант Плюс. Дата обращения: 04.09.2022 г.

10. Приказ Министерства транспорта РФ от 25 сентября 2015 г. N 285 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим техническое обслуживание

гражданских воздушных судов. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, осуществляющих техническое обслуживание гражданских воздушных судов, требованиям федеральных авиационных правил"// Режим доступа: Электронный ресурс//Консультант Плюс. Дата обращения: 05.09.2022 г.

11. Постановление Правительства РФ от 19 марта 2022 г. N 412 "Об утверждении особенностей исполнения договоров финансовой аренды (лизинга), договоров аренды иностранных воздушных судов, используемых для полетов лицами, указанными в пункте 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации, авиационных двигателей в 2022 году"// режим доступа: Электронный ресурс//Консультант Плюс. Дата обращения: 05.09.2022 г.

12. Статистические данные Росавиации//режим доступа: Электронный ресурс//URL: <https://favt.gov.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-stat-pokazately/>. Дата обращения: 05.09.2022 г.

LEGAL REGULATION OF AIR TRAFFIC SERVICE UNDER ANTI-RUSSIAN SANCTIONS

Tatiana L. Migunova; Ekaterina V. Bakulina

Abstract. This article is devoted to the analysis of measures taken against Russian civil aviation and sanctions of unfriendly states, taken in violation of the provisions of the existing norms of international law and infringing on the rights of the Russian Federation as a participant in international air traffic. An analysis of the generally accepted regulatory framework for regulating air transportation that has developed since 1929 made it possible to identify violations of the fundamental principles of international air law and assess the consequences of such violations. Based on the results of the analysis, gaps in Russian legislation were identified, and ways to solve the current problem of suspension of flights by Russian carriers, including those using leasing aircraft owned by foreign companies, were considered.

Keywords: air law, civil aviation, sanctions, international air law, air transport industry, air traffic, closed skies