

УДК 4414

ДВОЙНАЯ РЕГИСТРАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРАВОВАЯ КОЛИЗИЯ

Мигунова Татьяна Леонидовна¹, д.ю.н., профессор, заведующий кафедрой теории и истории государства и права

e-mail: tmigunova@mail.ru

Ерофеев Дмитрий Сергеевич¹, студент

e-mail: dima3rofeev@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация: В статье анализируется одна из наиболее острых и неразрешённых правовых проблем российского авиатранспортного комплекса, возникшая после введения международных санкций в 2022 году – двойная регистрация воздушных судов. Рассматриваются правовые нормы, установленные санкциями ЕС и США, и ответные меры РФ, отдельное внимание уделяется некоторым положениям «Чикагской конвенции» 1944, которые были нарушены в связи с двойной регистрацией. Анализируется реакция Международной организации гражданской авиации: присвоение статуса «Существенная проблема в области безопасности полётов» (SSJ) для судов РФ. Показаны последствия статуса SSC для сертификации воздушных судов. В работе рассматриваются меры по устранению двойной регистрации.

Ключевые слова: санкционное право, договор лизинга, сертификация воздушных судов, Бермудский реестр, Чикагская конвенция.

DUAL REGISTRATION OF AIRCRAFT IN THE RUSSIAN FEDERATION: A LEGAL COLLISION

Tatyana L. Migunova¹, Doctor of Law, Professor, Head of the Department of theory and history of state and law

e-mail: tmigunova@mail.ru

Dmitry S. Erofeev¹, Student

e-mail: dima3rofeev@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract: this article analyzes dual aircraft registration, one of the most pressing and unresolved legal issues facing the Russian air transport industry following the imposition of international sanctions in 2022. The legal norms established by EU and US sanctions and Russia's retaliatory measures are examined, with particular attention given to certain provisions of the 1944 Chicago Convention that were violated due to dual registration. The International Civil Aviation Organization's response is analyzed, assigning the status of "Significant Safety Concern" (SSJ) to

Russian aircraft. The implications of SSC status for aircraft certification are discussed. The paper also examines measures to eliminate dual registration.

Keywords: sanctions law, leasing agreement, aircraft certification, Bermuda Registry, Chicago Convention.

Российское авиастроение имеет вековую историю. Введения санкций для авиосудов РФ изменило правовое и экономическое положение в отрасли. В марте 2022 года ЕС предоставили 30 дней на расторжение контрактов и возврат воздушных судов лизинговым компаниям, на основании Регламента Совета ЕС 2022/328 от 25 февраля 2022 года [1]. США ввели аналогичные санкции на основании экспортных административных правил (EAR), введенных в действие распоряжением Бюро промышленности и безопасности (BIS) Министерства торговли США от 24 февраля 2022 года под номером: 87 FR 12226B [2]. В ответ на это Российская Федерация издала ряд правовых документов: Указ Президента РФ № 100 и Постановление Правительства РФ № 311 на запрет вывоза воздушных судов за территорию РФ [3, 4]. Постановление Правительства РФ № 411 ввело упрощенный порядок регистрации иностранных воздушных судов в российском реестре, без требования об их обязательном исключении из реестра государств, в которых они зарегистрированы [5]. В результате воздушные суда, которые ранее были зарегистрированы в Бермудском реестре, стали числиться в Государственном реестре гражданских воздушных судов РФ. В Бермудском реестре они исключены не были. Это создало проблему двойной регистрации воздушных судов. Самолеты не могли быть допущены в воздушное пространство иностранных государств без их дополнительного согласия. Более 700 самолетов, имевших двойную регистрацию, вынуждены были выполнять внутренние рейсы внутри РФ, не вылетая за границу, что приводило к сокращению прибыли, потере пассажиров и уменьшению транспортной сети.

Двойная регистрация противоречит основополагающему международному договору в сфере гражданской авиации. Данная норма установлена Конвенцией о международной гражданской авиации, принятая в Чикаго 7 декабря 1944 года (далее — Чикагская конвенция). Российская Федерация является участницей конвенции как правопреемница СССР. Статья 18 Чикагской конвенции гласит: «Не может считаться действительной регистрация воздушного судна более чем в одном государстве» [6]. Далее в статье 19 Чикагской конвенции установлено, что: «Занесение в регистр или смена Государства регистрации воздушных судов в любом Договаривающемся Государстве будут производиться в соответствии с его законами и правилами» [6]. Возникшая коллизия породила еще более серьезную проблему — невозможность легитимного подтверждения летной годности судов. Статья 31 конвенции устанавливает: «Каждое воздушное судно, занятое в международной навигации, обеспечивается удостоверением о годности к полётам, которое выдано или которому придана сила государством, где это воздушное судно зарегистрировано» [6]. При двойной регистрации возникает правовая неопределенность, неизвестно какое государство именно должно выдавать сертификат на летную годность. Многие страны не могли быть уверены в легальности сертификата летной годности судов, используемых Российской Федерацией.

В итоге Россия и Бермуды обратились в ИКАО (Международная Организация Гражданской Авиации). ИКАО 15 июня 2022 года присвоило статус SSC — «Существенной проблемы в области безопасности полётов» для судов РФ [7]. Это означало, что члены ИКАО могут отказать в пролете воздушным судам с регистрацией в РФ. Статус SSC имеет практическое значение для российского авиастроения ведь он может «создавать проблемы при международном признании сертификатов лётной годности — в том числе на новые



российские самолёты Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) и MC-21» [7]. После завершения сертификации новых российских самолетов иностранные государства имеют полное право не признавать сертификаты лётной годности, выданные на территории РФ. Таким образом, без снятия статуса SSC данные воздушные суда не смогут легально выполнять международные рейсы в страны, признающие стандарты ИКАО и следующие её рекомендациям. Статус SSC присвоен не только из-за двойной регистрации воздушных судов РФ, но и из-за политической ситуации, связанной с специальной военной операцией проводимой РФ. Решение о присвоении статуса SSC было принято в условиях беспрецедентного политического давления на организацию со стороны западных государств — членов ИКАО. Таким образом, полного устранения проблемы с двойной регистрацией судов снятие статуса SSC будет зависеть от политики, которую проводит Российская Федерация.

Последствием решения ИКАО стало, ограничение многих стран на доступ к воздушному пространству судам с регистрацией в РФ. Например, Управление гражданской авиации Турции (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, SHGM) от 1 ноября 2022 года ввело запрет на пролёт через свою территорию воздушных судов РФ, имеющих двойную регистрацию, что повлекло за собой увеличение продолжительности транзита по разным направлениям. Полет в Египет увеличился на 20-30 минут, в связи с необходимостью облета [8]. Совет ИКАО выпустил официальное постановление от 22 июня 2022 года, в котором отмечалось, что Российская Федерация нарушила статьи 18, 19, 29 и 31 Чикагской конвенции в связи с двойной регистрацией воздушных судов и их эксплуатацией без действительных сертификатов лётной годности [7]. Многие сертификаты лётной годности, выданные Европейским агентством авиационной безопасности (EASA) и Федеральным управлением гражданской авиации США (FAA) были приостановлены в марте 2022 года [1, 2]. EASA в соответствии с санкционным Регламентом Совета ЕС (EU) 2022/328 приняло решение о приостановлении действия всех сертификатов, выданных российским организациям, если держатель живет или находится в России [1]. В США «Правила административного экспорта» (EAR) аннулировало сертификаты типа на все воздушные суда российского производства, эксплуатировавшиеся за пределами РФ, а также приостановило действие Соглашения о лётной годности между FAA и Росавиацией от 1998 года [2].

По данным реестра Бермудских островов на 24 февраля 2022 года было зарегистрировано 745 самолётов, эксплуатировавшихся российскими авиакомпаниями, а в декабре 2025 года в нем осталось 257 судов [9], у 488 судов удалось устранить двойную регистрацию [9]. Выкуплено 208 воздушных судов, а утрачено за границей – 76 [10, 11]. Оставшиеся 204 самолёта были исключены из бермудского реестра по иным причинам: списание по возрасту, перерегистрация в дружественных юрисдикциях или добровольное исключение по соглашению с лизингодателем. 257 судов продолжают находиться в правовой неопределённости: они имеют двойную регистрацию, их сертификаты лётной годности не признаются международным сообществом, а сама Россия до сих пор сохраняет статус SSC, что даёт другим государствам право отказывать в пролёте [9].

Правительству РФ необходимо предпринять комплекс правовых и экономических мер, направленных на решение данной проблемы. Следует активнее участвовать в переговорах со странами БРИКС (Индия, Иран, Китай и др.) ЕАЭС (Беларусь, Казахстан, Армения и др.) и ШОС (Пакистан, Узбекистан, Кыргызстан и др.) для заключения двусторонних соглашений, по которым российские сертификаты лётной годности признавались действительными на территориях этих государств. Такие соглашения позволят Российским авиакомпаниям выполнять международные рейсы, даже при сохранении двойной регистрации воздушных судов. При заинтересованности партнеров, можно договориться о



создании собственного, единого сертификата летной годности, который можно будет использовать в пределах данного блока.

Урегулирование спора возможно полностью только после урегулирования имущественных споров между российскими компаниями и лизингодателями. Поэтому необходимо создать государственный компенсационный фонд, за счёт средств которого планируется постепенно выкупить воздушные суда западных лизингодателей в собственность РФ, после покупки двойная регистрация устраняется автоматически – судно остается только в российском реестре. Благодаря выкупу судов иностранные собственники прекратят требовать у российской стороны выплаты, как по страховым полисам, так и по договорам лизинга.

Таким образом, проблема двойной регистрации остается одной из наиболее актуальных в российской авиации, её решение лежит в двух плоскостях: краткосрочный – выкуп воздушных судов в собственность РФ с последующим исключением из Бермудского реестра и долгосрочным – заключением двусторонних соглашений о признании сертификации лётной годности с дружественными странами.

Список литературы:

1. Council Regulation (EU) 2022/328 of 25 February 2022 amending Regulation (EU) No 833/2014 // Official Journal of the European Union. — 2022. — L 49.
2. Bureau of Industry and Security. Implementation of Sanctions Against Russia Under the Export Administration Regulations (EAR) // Federal Register. — 2022. — 87 FR 12226.
3. Указ Президента РФ от 08.03.2022 № 100 «О применении специальных экономических мер в сфере внешнеэкономической деятельности». — 2022.
4. Постановление Правительства РФ от 09.03.2022 № 311 «О мерах по реализации Указа Президента РФ № 100». — 2022.
5. Постановление Правительства РФ от 19.03.2022 № 411 «Об особенностях государственной регистрации гражданских воздушных судов в Государственном реестре...». — 2022.
6. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция). — Чикаго, 7 декабря 1944 года.
7. Известия. Выйти за флажок: власти РФ намерены оспорить негативный статус гражданской авиации. — 2025. — 13 марта. — URL: <https://iz.ru/1853033/vladimir-gavrilov/vyjti-za-flazhok-vlasti-rf-namereny-osporit-negativnyj-status-grazhdanskoj-aviacii> (дата обращения: 13.05.2026).
8. Коренько А., Анисимова Н., Ставцева Л. Турция запретила полеты российских самолетов с двойной регистрацией. Минтранс намерен снять проблему путем переговоров // РБК. — 2022. — 8 ноября. — URL: <https://www.rbc.ru/business/08/11/2022/636925de9a7947f6ad5f00b9> (дата обращения: 13.05.2026).
9. Злобин А. Российские компании за год вывели из реестра Бермуд не менее 43 самолетов // Forbes. — 2026. — 20 января. — URL: <https://www.forbes.ru/biznes/553851-rossijskie-kompanii-za-god-vyveli-iz-reestra-bermud-ne-menee-43-samoletov> (дата обращения: 13.05.2026).
10. Абдуллина А. Борт платежом красен: самолеты иностранных собственников обошлись России минимум в 460 млрд руб. // Коммерсантъ. — 2025. — 7 сентября. — URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8023489> (дата обращения: 14.05.2026).



11. Иванов А. «Их просто арестовали». Россия лишилась 76 пассажирских самолётов // 360.ru. — 2023. — 25 ноября. — URL: <https://360.ru/news/transport/ih-prosto-arestovali-rossija-lishilas-76-passazhirskih-samoletov/> (дата обращения: 14.05.2026).

12. Фролова Е.К. Актуальные проблемы правового регулирования развития авиационной промышленности в условиях трансформации глобальных рынков – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aktualnye-problemy-pravovogo-regulirovaniya-razvitiya-aviatsionnoy-promyshlennosti-v-usloviyah-transformatsii-globalnyh-rynkov/viewer> (дата обращения: 16.04.2026).

13. Матвеева М.А. «Двойная регистрация» воздушных судов российских перевозчиков – причины возникновения юридической коллизии и пути ее устранения // Образование и право. — 2023. — № 2. — С. 191–196.

