

УДК 34

**Правовые средства повышения  
эффективности низкобюджетных авиаперевозок  
при аэронавигационном обслуживании**

**Данилевская Инна Леонидовна**

Кандидат юридических наук,  
старший научный сотрудник  
сектора теории конституционного права,  
Институт государства и права РАН,  
119019, Российская Федерация, Москва, ул. Знаменка, 10;  
e-mail: danilewskaia.inna@yandex.ru

**Мнишко Владимир Васильевич**

Кандидат юридических наук,  
начальник Управления правового обеспечения и имущественных отношений,  
Федеральное агентство воздушного транспорта,  
125993, Российская Федерация, ГСП-47, Москва,  
Ленинградский проспект, 37, корпус 2;  
e-mail: MVV-61@yandex.ru

**Мнишко Александр Владимирович**

Кандидат экономических наук,  
старший преподаватель кафедры экономики,  
Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации,  
196210, Российская Федерация, Санкт-Петербург, ул. Пилотов, 38;  
e-mail: mnishko@mail.ru

**Юрьев Сергей Сергеевич**

Доктор юридических наук,  
профессор кафедры международного права и публично-правовых дисциплин,  
Российская академия адвокатуры и нотариата,  
107120, Российская Федерация, Москва, М. Полуярославский пер., 3, 5;  
e-mail: collegium\_mka@mail.ru

**Аннотация**

В статье рассмотрены проблемы повышения эффективности деятельности низкобюджетных авиаперевозчиков, связанные с аэронавигационным обслуживанием в районе аэродрома. На основе судебной практики проанализирована специфика предоставления государственных услуг по аэронавигационному обслуживанию, включая применение процедуры векторения. Установлено, что одной из причин снижения эффективности работы низкобюджетного перевозчика является прибытие в аэропорт в период его наибольшей загрузки, при этом размер платы за аэронавигационное обслуживание в пиковый период и в период малой интенсивности одинаков. Предложено формировать слоты для лоукостеров исходя из периодов наименьшей интенсивности воздушного движения, а также дифференцировать плату за аэронавигационное обслуживание в зависимости от указанных периодов.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Данилевская И.Л., Мнишко В.В., Мнишко А.В., Юрьев С.С. Правовые средства повышения эффективности низкобюджетных авиаперевозок при аэронавигационном обслуживании // Вопросы российского и международного права. 2017. Том 7. № 3А. С. 131-142.

**Ключевые слова**

Аэронавигационное обслуживание, векторение, государственная услуга, лоукост, низкобюджетная авиакомпания, сборы, слоты.

**Введение**

В современных условиях высокой конкуренции на рынках (в том числе на рынке авиаперевозок) иностранные и российские авиакомпании стремятся реализовывать бизнес-модели, оптимальные для эффективного функционирования соответствующего хозяйствующего субъекта, исходя из целей данного авиаперевозчика, а также экономической и политико-правовой среды. Одна из таких моделей основывается на концепции низкобюджетных перевозок, возникшей в США, а в конце прошлого века распространившейся в Европе и затем на других континентах.

**Обоснование необходимости снижения тарифов для лоукостов**

Как отмечают исследователи, термин *low-cost airline* (лоукост — низкобюджетная авиакомпания) возник в авиационной отрасли для обозначения авиакомпаний с низкой себестоимостью или со стоимостью билета ниже, чем у конкурентов. При этом они не имеют одинаковой стратегической политики и единообразного формирования тарифа. Существенным

отличием бизнес-модели низкобюджетных авиаперевозчиков от сетевых традиционных авиакомпаний является сокращение издержек по всем статьям расходов. К основным характеристикам большинства бизнес-моделей низкобюджетных перевозок относятся: высокая загрузка воздушного судна; парк воздушных судов, состоящий из новых самолетов с максимальной унификацией в парке; простая структура тарифа и ценовая стратегия; распространение билетов через Интернет; использование вторичных аэропортов; короткий период времени обслуживания воздушного судна на земле; минимальный экипаж воздушного судна; отсутствие перевозимого груза; низкая заработная плата персонала; отсутствие стыковочных рейсов [Губенко, 2016, 5-11].

Констатируется также, что уровень лоукостов в сфере российских авиаперевозок по ряду причин недостаточно высок, но очевидна необходимость их развития с точки зрения обоюдной экономической выгоды как для самих авиакомпаний, так и для пассажиров, пользующихся их услугами [Журавлев, Пименова, 2012, 155].

Вместе с тем является очевидным, что даже при различиях в определении стратегии развития любому низкобюджетному авиаперевозчику необходимо обеспечить безопасную летную эксплуатацию его воздушных судов, полеты которых обеспечиваются аэронавигационным обслуживанием.

Как следует из п. 1 ст. 69 Воздушного кодекса Российской Федерации и Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации [Об утверждении Административного регламента..., 2012], в понятие «аэронавигационное обслуживание» (АНО) полетов воздушных судов входит организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание.

Государственная услуга по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации предоставляется на единообразных условиях за плату (если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации) на всех этапах полета воздушного судна, а также на площади маневрирования аэродрома всем воздушным судам, совершающим в установленном порядке полеты в воздушном пространстве Российской Федерации. Согласно п. 12 названного Административного регламента предоставление государственной услуги осуществляется Федеральным агентством воздушного транспорта через подведомственную организацию – федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (далее – ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»).

В соответствии со ст. 64 («Тарифы на услуги в области гражданской авиации и сборы за данные услуги, правила продажи перевозочных документов») Воздушного кодекса Российской Федерации оказание услуг в области гражданской авиации осуществляется на платной основе (тарифы, сборы), если иное не предусмотрено законодательством

Российской Федерации. Перечень тарифов на услуги в области гражданской авиации и сборов за данные услуги, правила формирования указанных тарифов и сборов, правила взимания рассчитанной на основе указанных тарифов и сборов платы за услуги в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации [Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах..., 2012].

Ставки сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства устанавливаются федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным осуществлять правовое регулирование в сфере государственного регулирования цен (тарифов) на товары (услуги) и контроль за их применением. В настоящее время таким органом является Федеральная антимонопольная служба.

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации постановлением Правительства Российской Федерации от 28.11.2011 № 978 установлен порядок государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства.

Ставки аэронавигационных сборов устанавливаются в отношении организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов (организацию и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), в соответствии с перечнем аэронавигационных сборов, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации.

Ставки аэронавигационных сборов устанавливаются в виде фиксированных ценовых ставок таких сборов. Фиксированные ценовые ставки аэронавигационных сборов устанавливаются в виде абсолютных значений либо в виде индексов к действующему уровню ставок аэронавигационных сборов.

Ставки аэронавигационных сборов дифференцируются с учетом условий организации аэронавигационного обслуживания и иных условий, влияющих на размер расходов и доходов организаций, осуществляющих аэронавигационное обслуживание.

Принимая во внимание указанный порядок государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание, заслуживает поддержки предложение О.О. Черной об установлении порядка регулирования ставок сборов за авиационное метеорологическое обеспечение, поскольку в настоящее время поставка метеоинформации, являющаяся составной частью аэронавигационного обслуживания, возложена на Федеральную службу по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды (то есть отнесена к государственным услугам), но цены на эту услугу не регулируются государством [Черная, 2017, 11, 14, 21].

Отметим, что в соответствии с п. 2.1 Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации» (утверждены приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25.11.2011 № 293) организация воздушного движения

представляет собой динамичный и комплексный процесс обслуживания воздушного движения, организации потоков воздушного движения и воздушного пространства, осуществляемый безопасным, экономичным и эффективным образом путем предоставления средств и непрерывного обслуживания в сотрудничестве и взаимодействии всех заинтересованных сторон и с использованием бортовых и наземных функций [Об утверждении Федеральных авиационных правил..., 2012].

При этом в п. 5.4.8 раздела V («Прибывающие и вылетающие воздушные суда, аэродромное диспетчерское обслуживание») указанных Федеральных авиационных правил закреплено, что орган обслуживания воздушного движения (ОВД) дает разрешение на снижение воздушного судна с крейсерского эшелона (высоты). Снижение производится по маршруту полета, стандартному маршруту прибытия, установленной схеме захода на посадку или по траекториям, задаваемым органом ОВД с применением процедуры векторения.

Векторение – это обеспечение навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД; оно осуществляется посредством указания экипажу воздушного судна конкретных курсов, которые позволяют воздушному судну выдерживать необходимую линию пути. Необходимость векторения определяется органом ОВД из анализа воздушной обстановки и применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна.

При этом снижение затрат на любые виды обслуживания является элементом снижения себестоимости авиаперевозок, что является безусловно важным фактором для низкобюджетных авиакомпаний.

Вместе с тем следует учитывать, что вышеназванный Административный регламент закрепляет обязательность предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию в соответствии с определенным стандартом (раздел II), в который входит, в том числе, результат предоставления государственной услуги в виде обеспечения безопасности использования воздушного пространства Российской Федерации при осуществляемых в установленном порядке полетах воздушных судов и обеспечении пользователям воздушного пространства возможности придерживаться планируемого времени вылета и прибытия. Именно невозможность прибытия воздушных судов одной из авиакомпаний в аэропорт назначения в установленное расписанием время явилась основанием для предъявления иска о возмещении причиненных убытков. Данное дело стало показательным прецедентом в судебной практике.

В частности, Арбитражный суд г. Москвы решением от 15.07.2016 по делу № А40-25664/2016 заявленные иски удовлетворил в полном объеме [Решение Арбитражного суда..., www]. В решении суда указано, что ответчик, будучи заблаговременно осведомленным о планируемом времени прибытия воздушных судов истца в каждом из 118

совершенных истцом с векторением рейсов, был обязан принять конкретные меры, направленные на своевременное информирование истца об обстоятельствах, влияющих на запланированное время прибытия воздушных судов в аэропорт, а также согласовать с истцом изменения в подтвержденный ранее план полета, что, в свою очередь, могло повлиять на минимизацию и предупреждение возникших у истца убытков и в целом на воздушную ситуацию, связанную с нахождением в воздушном пространстве большого количества воздушных судов. При этом вина ответчика, по мнению суда, в рассматриваемом случае выразилась в необеспечении возможности истца выдержать планируемое время прибытия в аэропорт и в несвоевременном получении истцом государственной услуги для выполнения посадки в аэропорту, что привело к возникновению у истца убытков в виде излишне израсходованного топлива.

Отменяя решение суда первой инстанции, Девятый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 12.09.2016 № 09АП-40624/2016-ГК [Постановление Девятого арбитражного...] констатировал, что векторение является стандартной процедурой, применяемой ко всем воздушным судам в целях обеспечения установленных интервалов эшелонирования, упорядочения потока воздушных судов, регулирования очередности захода на посадку, оказания навигационной помощи экипажу воздушного судна. Применение процедуры векторения в каждом конкретном случае обусловлено складывающейся воздушной обстановкой. При этом абсолютное большинство пользователей воздушного пространства (в том числе и истец) не соблюдают поданные ими же планы полетов в части заявленного времени вылета и времени прилета в аэропорт (вылетают и прилетают раньше или позже запланированного времени). В связи с этим периодически складывается воздушная обстановка, при которой в целях соблюдения минимальных безопасных интервалов между воздушными судами, организации ускоренного и эффективного потока заходящих на посадку воздушных судов, оказания летным экипажам содействия по обходу районов с неблагоприятными метеорологическими условиями ответчик применяет к воздушным судам (всех пользователей воздушного пространства, а не только истца) процедуру векторения.

Из представленной аэропортом информации видно, что время вылетов и посадок воздушных судов абсолютно всех пользователей воздушного пространства (за очень редким исключением) производилось с нарушением времени, заявленного в расписании самими пользователями (раньше или позже запланированного времени, иногда существенно). Доказательств того, что как более ранние вылеты и посадки, так и вылеты и посадки, произведенные с задержкой по отношению к заявленному времени, произошли по вине ответчика, истцом не представлено.

Апелляционный суд отклонил доводы истца о том, что действия ответчика, связанные с применением к воздушным судам истца процедуры векторения, а также отсутствие заблаговременного согласования с истцом процедуры векторения являются противоправными.

Более того, Девятый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 12.09.2016 № 09АП-40624/2016-ГК пришел к выводу, что, хотя на ответчика и возложены обязанности

по организации воздушного движения, на него не может быть возложена вина в несоблюдении расписания прилетов и вылетов воздушными судами, поскольку сами авиакомпании нарушают основные принципы организации воздушного движения и не соблюдают заявленные условия на использование воздушного пространства.

Также были отклонены доводы истца о том, что понесенные им убытки выразились в незапланированных финансовых издержках в виде оплаты топлива, перерасходованного воздушными судами в связи с векторением его воздушных судов, так как по действующим правилам авиакомпания обязана иметь на борту воздушных судов топливо с учетом предполагаемых отклонений от маршрута по указанию органов управления воздушным движением и задержек, связанных с воздушным движением; утверждение авиакомпании о том, что перерасход топлива в связи с векторением воздушных судов при производстве посадки в аэропорту является «незапланированными» издержками, противоречит международным нормам и эксплуатационной практике.

Как указывают специалисты, процедура векторения – это одна из стандартных процедур снижения воздушных судов с крейсерского эшелона, применяемая, в первую очередь, для обеспечения безопасности полетов (в целях регулирования интервалов между воздушными судами), и пользователи воздушного пространства при планировании запаса топлива обязаны учитывать возможность увеличения времени полетов воздушных судов, в том числе и в связи с действиями органов ОВД. При этом справедливо отмечается, что если законодателем в качестве одной из целей государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию указано обеспечение пользователям воздушного пространства возможности придерживаться планируемого времени вылета и прибытия, необходимо раскрыть данное понятие, определить его содержание и критерии во избежание оценочного толкования [Исаев, 2016, 80]. Действительно, данный пробел позволяет трактовать факт незапланированного времени прибытия в аэропорт как несвоевременное получение государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию.

На данном примере мы видим, что одной из причин снижения эффективности работы низкобюджетного перевозчика является прибытие в аэропорт в период его наибольшей загрузки. Как было отмечено выше, государственная услуга по АНО предоставляется на единообразных условиях за плату, если иное не предусмотрено законодательством Российской Федерации. Никакой дифференциации по времени вылета-прилета не предусматривается, таким образом, плата за АНО в пиковое время и в период малой интенсивности одинакова.

## Заключение

Представляется целесообразным выделять слоты для лоукостов в период наименьшей интенсивности воздушного движения (что позволит минимизировать расход топлива за

счет исключения или уменьшения числа процедур векторения), а также дифференцировать плату за аэронавигационное обслуживание в зависимости от интенсивности (снизить ставки сборов за аэронавигационное обслуживание в период малой интенсивности воздушного движения), что будет способствовать повышению экономической эффективности работы низкобюджетных авиакомпаний.

### Библиография

1. Воздушный кодекс Российской Федерации: Федер. закон Рос. Федерации от 19.03.1997 № 60-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 24.03.1997. № 12. Ст. 1383.
2. Губенко А.В. и др. Развитие рынка низкобюджетных авиаперевозок Российской Федерации. М., 2016. 191 с.
3. Журавлев О.В., Пименова Ж.В. К вопросу о развитии лоукостов в России // Научный вестник МГТУ ГА. 2012. № 182. С. 153-155.
4. Исаев С.В. Применение процедур маневрирования воздушных судов при заходе на посадку в аспекте государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию (правовые вопросы) // Шестая научно-практическая конференция по воздушному праву. Санкт-Петербург, 14 октября 2016 г.: сборник докладов. М., 2016.
5. Об аэронавигационных и аэропортовых сборах, тарифах за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации (вместе с «Перечнем и правилами формирования тарифов и сборов за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации», «Правилами взимания рассчитанной на основе тарифов и сборов платы за обслуживание воздушных судов в аэропортах и воздушном пространстве Российской Федерации»): Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17.07.2012 № 241 // Российская газета. 15.08.2012. № 186.
6. Об утверждении Административного регламента Федерального агентства воздушного транспорта предоставления государственной услуги по аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 09.07.2012 № 208 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 29.10.2012. № 44.
7. Об утверждении Правил государственного регулирования сборов за аэронавигационное обслуживание полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства: Постановление Правительства Российской Федерации от 28.11.2011 № 978 (ред. от 27.09.2016) // Собрание законодательства Российской Федерации. 05.12.2011. № 49 (ч. 5). Ст. 7285.
8. Об утверждении Федеральных авиационных правил «Организация воздушного движения в Российской Федерации»: Приказ Министерства транспорта Российской Федера-



ции от 25.11.2011 № 293 // Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти. 13.02.2012. № 7.

9. Постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 12.09.2016 № 09АП-40624/2016-ГК // СПС «КонсультантПлюс».
10. Решение Арбитражного суда г. Москвы от 15.07.2016 по делу № А40-25664/2016. URL: <http://sudact.ru>
11. Черная О.О. Организационно-правовой механизм защиты прав и законных интересов субъектов метеорологического обеспечения гражданской авиации: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. М., 2017.

## **Legal means of increasing the efficiency of low-cost air transportation at air navigation service**

**Inna L. Danilevskaya**

PhD in Law, Senior Research Scientist  
of the sector of the theory of constitutional right,  
Institute of the State and Law of the Russian Academy of Sciences,  
119019, 10 Znamenka st., Moscow, Russian Federation;  
e-mail: danilewskaia.inna@yandex.ru

**Vladimir V. Mnishko**

PhD in Law,  
Head of the Department of legal support of property relations,  
Federal Air Transport Agency,  
125993, 37 Leningradskii av., GSP-47, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: MVV-61@yandex.ru

**Alexander V. Mnishko**

PhD in Economics, Senior Teacher,  
Department of economics,  
Saint Petersburg State University of Civil Aviation,  
196210, 38 Pilotov st., Saint Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: mnishko@mail.ru

**Sergei S. Yur'ev**

PhD in Law, Professor,  
Department of international law and public law disciplines,  
Russian Academy of Advocacy and Notaries,  
107120, 3, 5 M. Poluyaroslavskii lane, Moscow, Russian Federation;  
e-mail: collegium\_mka@mail.ru

### **Abstract**

The article considers problems of increasing the efficiency of activity of the low-cost carriers, related to air navigation services in the terminal area. The author of this article notes that in modern conditions of high competition on the market (including the aviation market) foreign and Russian airlines strive to implement business models that are optimal for the effective functioning of the relevant economic entity for the purpose of this carrier, as well as economic and political-legal environment. One of such models is based on the concept of low-cost carrier, originated in the USA, and at the end of the last century spreading through Europe and then on other continents. On the bases of jurisprudence the author analyses the specificity of the provision of state air navigation services, including the application of vectoring procedures. It is established that one of the reasons for the lower efficiency of the activity of low-cost carrier is the arrival at the airport in the period of its greatest load, while the fee for air navigation services in the peak period and in the period of low intensity is the same. The author proposes to allocate slots for low costs during the lowest traffic levels (which will minimize fuel consumption by eliminating or reducing the number of procedures, vectoring), as well as to differentiate pay for air navigation services, depending on the intensity (to reduce the rates of charges for air navigation services in a period of low traffic levels), that will improve the economic efficiency of low-cost airlines.

### **For citation**

Danilevskaya I.L., Mnishko V.V., Mnishko A.V., Yur'ev S.S. (2017) Pravovye sredstva povysheniya effektivnosti nizkobyudzhetykh aviaperevozok pri aeronavigatsionnom obsluzhivanii [Legal means of increasing the efficiency of low-cost air transportation at air navigation service]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 7 (3A), pp. 131-142.

### **Keywords**

Air navigation services, vectoring; state service, low cost, low-cost airline, fees, slots.

## References

1. Chernaya O.O. (2017) *Organizatsionno-pravovoi mekhanizm zashchity prav i zakonnykh interesov sub"ektov meteorologicheskogo obespecheniya grazhdanskoi aviatsii. Dokt. Diss. Abstract* [Organizational and legal mechanism of protection of rights and legitimate interests of subjects of meteorological support of civil aviation: author. Doct. Diss. Abstract]. Moscow.
2. Gubenko A.V. et al. (2016) *Razvitie rynka nizkobyudzhnykh aviaperevozok Rossiiskoi Federatsii* [Development of low-cost air travel market of the Russian Federation]. Moscow.
3. Isaev S.V. (2016) *Primenenie protsedur manevrirovaniya vozdukhnykh sudov pri zakhode na posadku v aspekte gosudarstvennoi uslugi po aeronavigatsionnomu obsluzhivaniyu (pravovye voprosy)* [Application of the procedures for the handling of aircraft when landing in the aspect of state air navigation services (legal issues)]. In: *Shestaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya po vozdukhnomu pravu* [Sixth scientific-practical conference on air law (Saint-Petersburg, October 14, 2016)]. Moscow.
4. *Ob aeronavigatsionnykh i aeroportovykh sborakh, tarifakh za obsluzhivanie vozdukhnykh sudov v aeroportakh i vozdukhnom prostranstve Rossiiskoi Federatsii (vmeste s "Perechnem i pravilami formirovaniya tarifov i sborov za obsluzhivanie vozdukhnykh sudov v aeroportakh i vozdukhnom prostranstve Rossiiskoi Federatsii", "Pravilami vzimaniya rasschitanoi na osnove tarifov i sborov platy za obsluzhivanie vozdukhnykh sudov v aeroportakh i vozdukhnom prostranstve Rossiiskoi Federatsii")*: prikaz Ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii ot 17.07.2012 № 241 [About air navigation and airport charges, tariffs for service of aircrafts in airports and the airspace of the Russian Federation (together with the "List and the rules of forming of rates and charges for service of aircrafts in airports and the airspace of the Russian Federation", "Rules of the levy calculated on the basis of tariffs and fees charges for service of aircrafts in airports and the airspace of the Russian Federation"): Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 241 of July 17, 2012] (2012). *Rossiiskaya gazeta* [Russian newspaper], 186.
5. *Ob utverzhdenii Administrativnogo reglamenta Federal'nogo agentstva vozdukhного transporta predostavleniya gosudarstvennoi uslugi po aeronavigatsionnomu obsluzhivaniyu pol'zovatelei vozdukhного prostranstva Rossiiskoi Federatsii*: Prikaz Ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii ot 09.07.2012 № 208 [About approval of Administrative regulations of Federal Agency of Air Transport of granting of the state service in aer navigation service of users of air space of the Russian Federation: Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 208 of July 09, 2012] (2012). *Byulleten' normativnykh aktov federal'nykh organov ispolnitel'noi vlasti* [Bulletin of normative acts of federal bodies of executive power], 44.
6. *Ob utverzhdenii Federal'nykh aviatsionnykh pravil "Organizatsiya vozdukhного dvizheniya v Rossiiskoi Federatsii"*: prikaz Ministerstva transporta Rossiiskoi Federatsii ot 25.11.2011 № 293 [About approval of federal aviation rules "The organization of air traffic in the Russian Federation": Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 293 of Novem-

- ber 25, 2011] (2012). *Byulleten' normativnykh aktov federal'nykh organov ispolnitel'noi vlasti* [Bulletin of normative acts of federal bodies of executive power], 7.
7. Ob utverzhenii Pravil gosudarstvennogo regulirovaniya sborov za aeronavigatsionnoe obsluzhivanie poletov vozdushnykh sudov pol'zovatelei vozdushnogo prostranstva: postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 28.11.2011 № 978 (red. ot 27.09.2016) [About approval of rules of state regulation of charges for air navigation services of aircraft operations of airspace users: Decree of the Government of the Russian Federation No. 978 of November 28, 2011 (as amended on September 27, 2016)] (2011). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 7285)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art 7285)], 49 (ch. 5).
  8. Postanovlenie Devyatogo arbitrazhnogo apellyatsionnogo suda ot 12.09.2016 № 09AP-40624/2016-GK [Resolution of the Ninth Arbitration Court of Appeal No. 09AP-40624/2016-GK of September 12, 2016]. *SPS "Konsul'tantPlyus"* [SPS Consultant].
  9. *Reshenie Arbitrazhnogo suda g. Moskvy ot 15.07.2016 po delu № A40-25664/2016* [Decision of the Arbitration Court of Moscow of July 15, 2016, case No. A40-25664/2016]. Available at: <http://sudact.ru> [Accessed 14/03/17].
  10. *Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii: feder. zakon Ros. Federatsii ot 19.03.1997 № 60-FZ* [Air Code of the Russian Federation: Federal Law of the Russian Federation No. 60-FZ of March 19, 1997] (1997). *Sobranie zakonodatel'stva Rossiiskoi Federatsii (St. 1383)* [Collected legislation of the Russian Federation (Art.1383)], 12.
  11. Zhuravlev O.V., Pimenova Zh.V. (2012) K voprosu o razvitiu loukostov v Rossii [To the question about the development of lowcosters in Russia]. *Nauchnyi vestnik MGTU GA* [Scientific bulletin of the Moscow State Technical University of Civil Aviation], 182, pp. 153-155.