

УДК 34**Влияние односторонних ограничительных мер в области воздушных перевозок на состояние каботажных перевозок****Елистратов Артем Денисович**

Аспирант,
Московский государственный университет им. М.В. Ломоносова,
119234, Российская Федерация, Москва, тер. Ленинские Горы, 1;
e-mail: Elistratov.msu@gmail.com

Аннотация

Институт каботажа занимает достаточно весомое место в теоретическом и практическом аспектах регулирования гражданской авиации. В особенности этот институт изучается учеными-правоведами для минимизации последствий его применения на практике, потому что во многих государствах возникают зоны применения так называемого «серого» каботажа, в которых государствами допускается использование института каботажа как такового, но авиационными властями государств это не признается. Влияние односторонних ограничительных мер на каботажные перевозки варьируется в зависимости от масштаба мер и экономической устойчивости страны. Что касается иных инструментов, которые в Чикагской конвенции как в универсальном документе, регулирующем деятельность гражданской авиации во всем мире, не закреплены, то следует сказать, что такие инструменты не обладают той же юридической силой, что и международно-правовые нормы, выработанные государствами. К таким мерам и относится применение государствами односторонних ограничительных мер, которые происходят на основании политико-правовых решений органов государственной власти конкретных государств.

Для цитирования в научных исследованиях

Елистратов А.Д. Влияние односторонних ограничительных мер в области воздушных перевозок на состояние каботажных перевозок // Вопросы российского и международного права. 2024. Том 14. № 11А. С. 560-570.

Ключевые слова

Односторонние ограничительные меры, воздушные перевозки, каботажные перевозки, гражданская авиация, авиаперевозчик, каботаж.

Введение

Активное применение института «каботаж» стало видно на примере регулирования воздушных перевозок в Европейском союзе (ЕС). В ЕС в конце XX века была проведена очень фундаментальная трехэтапная либерализация коммерческой деятельности авиапредприятий, итогом которой стало то, что контроль со стороны государств – членов ЕС постепенно уменьшался и назначение авиапредприятий на маршруты стало происходить посредством механизмов спроса и предложения в рыночной конкуренции. Данная либерализация была осуществлена посредством принятия следующих нормативно-правовых актов Европейского союза: Регламент № 2407/92 от 23 июля 1992 г. о лицензировании авиаперевозчиков [Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers, 1992]; Регламент № 2408/92 о доступе авиаперевозчиков ЕС на внутренние воздушные линии ЕС [Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes, 1992]; Регламент № 2409/92 о тарифах и ставках на воздушных сообщениях [Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services, 1992]. Далее, в целях систематизации указанных выше нормативно-правовых актов 24 сентября 2008 года был принят Регламент № 1008/2008 [Regulation (EC) No. 1008/2008 of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community, 2008]. Опыт стран Европы, в том числе в сфере регулирования института каботажных перевозок, примечателен, потому что именно в Европе сформировалась наиболее успешная и разветвленная интеграция в сфере перевозок воздушным транспортом. Далее опишем действия, которые удалось сделать властям на уровне ЕС, в том числе в сфере воздушных перевозок и при использовании института каботаж.

Основная часть

Во-первых, удалось ввести единое лицензирование авиаперевозчиков стран ЕС. Это означает, что каждый авиаперевозчик должен был получить лицензию уполномоченных органов государств – членов ЕС для выполнения полетов в страны Европейского союза. Кроме того, в ЕС был придуман механизм, в соответствии с которым авиапредприятия с регистрацией в странах ЕС могли получить субсидии на выполнение полетов за счет тех средств, которые уплачивались авиаперевозчиками не из стран ЕС в качестве сборов за полеты в аэропорты, расположенные в пределах Европейского Союза [Regulation (EC) No 868/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 concerning protection..., 2004].

Во-вторых, странам ЕС удалось договориться в отношении создания единого порядка назначения авиаперевозчиков на воздушные линии Европейского союза. С 1997 года была допущена возможность осуществления каботажных перевозок в ЕС. Каботаж представляет собой право авиапредприятий одного государства совершать полеты между пунктами другого государства с правом принятия на борт пассажиров, почты и грузов в данных пунктах за вознаграждение и закреплен в восьмой и девятой «свободах воздуха» [Статья 7, Doc 7300/9: Convention on International Civil Aviation. – 9-е издание, 2006]. В то же время, если девятая «свобода воздуха» является полноценным каботажем, то восьмая «свобода воздуха» содержит ряд признаков каботаж, что позволяет ее отнести тоже к каботажным перевозкам. Тем самым в ЕС полноценно начал функционировать институт каботаж.

Если сказать о комплексном регулировании института авиационного каботаж на международном уровне, помимо ЕС, то следует отметить, что основная проблема возникает со справедливым установлением тарифной платы за такие перевозки. В мире существует

специализированная организация, ИАТА, которая согласует тарифы на перевозки по иным «свободам воздуха», и эта организация не устанавливает тарифную плату в каботажных перевозках, а отдает этот вопрос в компетенцию национальных органов государственной власти.

В ЕС важным шагом в регулировании каботажных перевозок является то, что к осуществлению каботажных перевозок допущены как авиапредприятия ЕС, так и авиапредприятия третьих государств, но у государств ЕС есть возможность ограничивать осуществление каботажных авиапредприятиями из третьих государств – не членов ЕС. Тем не менее, Регламентом 1008/2008 было утверждено право ограничивать доступ отдельных перевозчиков к осуществлению каботажных перевозок вследствие неразумно большого количества авиапредприятий на воздушной линии, при причинении вреда окружающей среде, в силу перегруженности количеством авиапредприятий аэропортов, отдельное регулирование может устанавливаться в случае перевозки по социально значимым маршрутам. В итоге государственное вмешательство все равно остается, но является достаточно умеренным и обоснованным. Далее, авиапредприятиям предоставлено право самостоятельно устанавливать тарифную плату за перевозку. Государства могут вмешиваться, только если слишком завышена тарифная цена и вредит пользователям услуг воздушного транспорта либо если тарифная цена уменьшена настолько, что не приносит рентабельности отрасли. Более того, не допускается дискриминационное вмешательство государств – членов ЕС и при установлении тарифов на полеты воздушных судов авиапредприятий ЕС в третьи страны. Также Регламент 1008/2008 улучшил доступность информации о тарифах для пользователей услуг. Например, теперь пассажир видит не только итоговую стоимость, а в первую очередь компоненты итоговой стоимости, такие как сам тарифный сбор, налоги, сборы аэропортов, топливные сборы. Это заметно улучшило положение потребителя на европейском рынке авиационных услуг.

В качестве судебной практики в сфере воздушных перевозок в ЕС следует выделить следующие решения Суда ЕС: 1) *Commission of the European Communities v Republic of Finland* (Case C-469/98); 2) *Commission of the European Communities v Republic of Austria* (Case C-475/98); 3) *Commission of the European Communities v Republic of Germany* (Case C-476/98) [Court of Justice, [www](http://www.court-of-justice.europa.eu)]. Суд ЕС в данных судебных решениях отразил позицию, которая состоит в том, что государства – члены ЕС обязаны исполнять обязательства, принятые ими в соответствии с Регламентами ЕС в отношении осуществления воздушных перевозок, установления тарифов и обеспечения условий аэронавигации, и в силу пренебрежения данными государствами норм ЕС обязал выплатить данные государства компенсации и выполнить действия по обеспечению аэронавигации.

Кроме того, важным является отметить, что в ЕС была дополнительно проведена интеграция в сфере управления воздушным движением в европейском регионе. С 2001 года началось принятие концепции «Единого Европейского неба», которая означает объединение органов управления воздушным движением и аэронавигационных служб из различных государств Европейского союза в единое целое. В 2008 году территория Европы была поделена на 9 составляющих воздушного пространства, в которых проходило управление подконтрольных им территорий.

Таким образом, в том числе через применение института каботажных перевозок, в ЕС была создана уникальная на сегодняшний день система либерализации воздушного сообщения в интеграционном объединении, в соответствии с которой полеты воздушных судов регулируются как с технической стороны организации органов управления воздушным движением, так и посредством единых нормативно-правовых актов, имеющих обязательную

силу для государств – членов ЕС, так и с помощью сложившейся судебной практики и актов национальных органов гражданской авиации.

В других интеграционных объединениях и государствах институт каботажного транспорта развивался и развивается медленнее. В Евразийском экономическом союзе (далее – ЕАЭС) вопрос каботажного транспорта отнесен к ведению национальных законодательств каждого из государств – членов ЕАЭС. Следует отметить, что институт каботажного транспорта на автомобильном транспорте в ЕАЭС получил свое развитие. Например, в Российской Федерации был принят Федеральный закон от 29 декабря 2022 г. N 627-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон "О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения" и статью 3.1 Федерального закона "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта"», по которому станет возможным с 2025 г. транспортным компаниям, зарегистрированным в одном из государств – членов ЕАЭС, выполнять грузовые перевозки между населенными пунктами другого государства – члена ЕАЭС [Федеральный закон от 29.12.2022 N 627-ФЗ, [www](http://www.rosstat.gov.ru)]. Государства – члены ЕАЭС осознанно пришли к такому экономическому решению, чтобы повысить интеграционную составляющую всего объединения, особенно в части движения товаров по территории ЕАЭС. Что касается института авиационного каботажного транспорта, то государства – члены ЕАЭС пока не стремятся к его применению, потому что это может привести к тому, что авиакомпании из Российской Федерации начнут выполнять полеты между населенными пунктами других государств – членов ЕАЭС, предлагая лучшую вариативность маршрутной сети через стыковочные рейсы, более гибкое ценообразование и повышенное качество оказания услуг на воздушном транспорте. Как было сказано выше, в национальном законодательстве каждого из государств – членов ЕАЭС институт «каботажного транспорта» получил отдельное развитие. В качестве примера рассмотрим регулирование института каботажного транспорта в Российской Федерации. В абз. 2 п. 5 ст. 63 Воздушного кодекса Российской Федерации закреплено, что иностранные авиационные предприятия не имеют права принимать на борт пассажиров, багаж, грузы и почту для их перевозки между населенными пунктами Российской Федерации без специального разрешения уполномоченного федерального органа государственной власти. На момент июля 2023 г. в Российской Федерации ни одно иностранное авиационное предприятие, международное эксплуатационное агентство, иностранный индивидуальный предприниматель не осуществляют каботажные перевозки. За период с 1991 г. по 2023 г. также не известно, чтобы какому-либо иностранному авиационному предприятию на длительный период выдавали бы официальное разрешение на осуществление каботажных перевозок на территории Российской Федерации, хотя некоторые ученые-правоведы подчеркивают, что соответствующие предложения от иностранных авиационных предприятий поступали [Халилов, 2013].

Примечательно проанализировать изменения в законодательной сфере, которые происходили в 2018 г. при проведении Чемпионата мира по футболу в Российской Федерации. Впервые инициатива о введении возможности каботажных перевозок в Российской Федерации на время проведения Чемпионата мира по футболу 2018 . была озвучена действующим на тот момент Министром транспорта Российской Федерации Максимом Соколовым. В своем выступлении для СМИ он подчеркнул, что в связи с потоком болельщиков из иностранных государств в 3-5 миллионов человек возможно принятие меры по разрешению осуществления каботажных перевозок иностранными авиационными предприятиями, которые могут осуществлять чартерные рейсы, для перевозки болельщиков, игроков и иные категории пассажиров между городами Российской Федерации [Иностранным компаниям разрешат летать внутри России на

ЧМ-2018, [www](#)]. Далее уже в мае 2018 года появилась новость, в которой обозначалось, что иностранным авиапредприятиям разрешено выполнять полеты между городами Российской Федерации на время проведения Чемпионата мира по футболу 2018 [Иностранным чартерам перед ЧМ разрешили летать между российскими городами, [www](#)]. Отдельно отмечалось, что подобное регулирование касается нерегулярных полетов воздушных судов. Действительно, было принято Постановление Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 № 527 «Об утверждении Правил выдачи иностранным авиационным предприятиям, международным эксплуатационным агентствам и иностранным индивидуальным предпринимателям разовых разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или на перевозку их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, а также разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации» (далее – Постановление № 527 [Постановление Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 г. № 527, [www](#)]). Данное Постановление было принято в реализацию норм, содержащихся в пункте 5 статьи 63 Воздушного кодекса Российской Федерации, в соответствии с которыми Правительство Российской Федерации уполномочено определять порядок, в соответствии с которым могут выдаваться разовые разрешения уполномоченным органом в области гражданской авиации на прием пассажиров, багажа, грузов или почты для полета из Российской Федерации в иностранное государство либо из иностранного государства в Российскую Федерацию, а равно и для перевозок в пределах Российской Федерации, в отношении иностранных авиационных предприятий, международных эксплуатационных агентств и иностранных индивидуальных предпринимателей [Воздушный кодекс Российской Федерации. Пункт 5 статья 63, [www](#)]. Подобные нормы Воздушного кодекса Российской Федерации имеют протекционистскую направленность и базово направлены на защиту авиаперевозчиков, зарегистрированных в Российской Федерации. Подобное регулирование существует во многих государствах мира и не считается каким-либо ограничением, осуществляемым за пределом международно-правовых норм. Авиационная сфера является достаточно узкоспециализированной и финансово затратной, в связи с чем государства стремятся ограничить авиационную сферу от участия в ней иных игроков, которые не имеют такой же юрисдикционной принадлежности и очень тщательно подходят к различным кооперациям в авиационной сфере.

По состоянию на июль 2024 г. в авиационной среде в публичном пространстве не ведутся какие-либо серьезные обсуждения по применению каботажных перевозок в Российской Федерации. Действия недружественных к Российской Федерации государств, наоборот, ведут к тому, что Российская Федерация наращивает выпуск собственной авиационной промышленности и стремится покрыть еще большее количество авиационных маршрутов внутри воздушного пространства Российской Федерации и не допускать к перевозкам авиационные предприятия из иностранных государств. В принципе, подобная стратегия развивалась в Российской Федерации с самого начала существования Российской Федерации и подобное только способствовало усилению роли Российской Федерации на рынке воздушных перевозок в течение более чем 30 лет. По состоянию на июль 2024 г. в Российской Федерации действует «комплексная программа развития авиатранспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года» (далее – Комплексная программа), которая утверждена Распоряжением Правительства Российской Федерации от 25 июня 2022 г. № 1693-р [Распоряжение

Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1693-р, [www](http://www.gov.ru)]. В дальнейшем данная Комплексная программа видоизменялась, корректировалась несколько раз – на основании Распоряжения Правительства Российской Федерации от 11.03.2023 № 563-р, Распоряжения Правительства Российской Федерации от 22.08.2023 № 2259-р, Распоряжения Правительства Российской Федерации от 04.05.2024 № 1102-р.

В основе Комплексной программы лежит руководство по развитию авиации в различных сферах, которые должны комплексно служить развитию гражданской авиации как таковой и следить за тем, чтобы она развивалась в тех темпах, которые заявлены в стратегии до 2030 г. В Комплексной программе рассматриваются: авиационные маршруты, по которым осуществляются полеты воздушных судов в Российской Федерации, их текущее состояние на момент утверждения Комплексной программы и перспективы развития; аэродромы и вертодромы, которые используются для целей полетов гражданской авиации; авиапредприятия, которые используются для перевозок пассажиров воздушным транспортом; флот воздушных судов, используемых в перевозках воздушным транспортом. Например, по состоянию на апрель 2022 г. в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации находилось 1287 воздушных судов. Примечательно, что из них 1101 единица воздушных судов значилась как коммерческие воздушные суда. Как раз в это число воздушных судов входят воздушные суда, которые используются авиапредприятиями для регулярных и нерегулярных (в основном по чартерным программам) полетов воздушных судов. Интересно, что в Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации по состоянию на апрель 2022 г. одновременно значилось 42 воздушных судна, обозначенных в качестве бизнес-джетов. Сравнительно небольшое количество подобного типа воздушных судов озаменовано тем, что большинство бизнес-джетов, которые использовались гражданами Российской Федерации и организациями, инкорпорированными в Российской Федерации, было на момент 2022 г. зарегистрировано в иностранных юрисдикциях и состояло в иностранных реестрах воздушных судов. Ввиду того, что некоторые иностранные государства, в которых как раз-таки были зарегистрированы воздушные суда российских граждан и организаций, ввели недружественные односторонние ограничительные меры в отношении лиц, связанных с Российской Федерацией, подобное привело к тому, что некоторые воздушные суда бизнес-авиации перевели в Государственный реестр воздушных судов Российской Федерации. Однако подобное все равно не сравнится с воздушными судами коммерческой авиации, которые также были переведены в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации. Большинство из них и до перевода в Государственный реестр гражданских воздушных судов Российской Федерации использовалось отечественными авиакомпаниями для перевозок пассажиров как на внутрироссийских рейсах, так и на международных рейсах с пунктами назначения вне государственных границ Российской Федерации. Наличие у воздушного судна регистрации в реестре государства, где воздушное судно в основном эксплуатируется (по принципу юрисдикционной принадлежности самого авиационного предприятия), является для самого государства более прочным фактором стабильности для авиационной сферы. Однако экономические конструкции, применяемые на сегодняшний день в мире авиации, все же в большей степени склоняются к конструкциям договора лизинга в различных его типах, при каждом из которых происходит ситуация, когда собственник воздушного судна (например, лизингодатель) регистрирует воздушное судно в той юрисдикции, в которой ему это по различным причинам выгодно экономически и затем уже передает воздушное судно эксплуатанту, не меняя регистрации воздушного судна на регистрацию государства-эксплуатанта.

В других интеграционных объединениях, например в Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (далее – АСЕАН) и в Лиге Арабских Государств (далее – ЛАГ), институт авиационного каботажного как ограничительной меры, носящей не односторонний характер, а устанавливаемой государствами путем подписания такого международного соглашения как Чикагская конвенция, тоже не развит в достаточной степени. Перед раскрытием института «каботажного» в перечисленных выше двух интеграционных объединениях следует, в целом, показать регулирование в сфере воздушного законодательства. Начиная с 1967 г., с момента принятия Бангкокской декларации, началось экономическое сотрудничество государств в Южно-Восточной Азии и государства решили интегрироваться друг с другом для достижения большего развития каждого из государств. Далее в 1976 г. была принята Декларация согласия и программы действий. В 1992 г. прошел саммит в Сингапуре и на нем государства – члены АСЕАН приняли Решение о формировании зоны свободной торговли АФТА в течение 15 лет, и в качестве стратегической цели избрали повышение конкурентоспособности стран-членов на основе устранения торговых барьеров, роста привлекательности государств для зарубежных инвестиций, достижения экономической стабильности в регионе. Например, в качестве первого направления АФТА было выбрано сокращение ставок пошлин от 0 до 5 процентов на продукцию промышленного спектра и на сельскохозяйственную продукцию, кроме продукции нефтехимии, продукции автомобилестроения, продукции металлургии [Костюнина, 2006]. В качестве второго направления надо выделить введение общего эффективного преференциального тарифа (СЕПТ), который позволяет государствам – членам АСЕАН и состоящим в АФТА более эффективно наладить торговлю друг с другом. В качестве третьего направления можно упомянуть желание государств – членов АФТА провести гармонизации национальных стандартов с требованиями международных норм. В качестве четвертой меры государства – члены АФТА поставили перед собой задачу по ликвидации количественных ограничений во взаимной торговле промышленными товарами. И уже в качестве пятой меры было выработано решение по введению принципа взаимного признания в отношении сертификатов качества. А в качестве шестой меры было принято решение по совместной координации макроэкономической политике государств.

Естественно, каждая из мер, описанных выше, отразилась и на развитии авиационной промышленности и перевозках воздушным транспортом как в пределах АСЕАН, так и при перевозках между государствами – членами АСЕАН и другими государствами из различных частей света. Экономическая основа, описанная выше, привела к возможности создания политики «открытого неба» в АСЕАН.

Односторонние ограничительные меры в области воздушных перевозок могут оказать значительное влияние на состояние каботажных перевозок, особенно если они затрагивают крупные авиакомпании, которые выполняют как международные, так и внутренние рейсы. Рассмотрим основные аспекты этого влияния.

1. Снижение доступности международных рейсов.

Односторонние санкции могут ограничить доступ к международным маршрутам, что может привести к сокращению спроса на внутренние рейсы. Например, если авиакомпания одной страны больше не может выполнять полеты в другую страну из-за санкций, пассажиры могут меньше путешествовать по стране, так как не смогут продолжить свои маршруты за границу.

2. Ограничения для иностранных авиакомпаний.

Санкции могут затрагивать не только национальные авиакомпании, но и иностранные перевозчики. Если в результате санкций иностранным авиакомпаниям запрещается выполнять полеты между городами страны, это может ослабить конкуренцию и привести к увеличению

стоимости внутренних рейсов. В свою очередь, это может сократить спрос на каботажные перевозки.

3. Повышение стоимости и снижение качества обслуживания.

Односторонние меры могут привести к увеличению операционных расходов для авиакомпаний, что может сказаться на стоимости билетов для пассажиров. Например, в условиях ограниченного доступа к зарубежным запасным частям или техническому обслуживанию авиакомпаний могут сталкиваться с удорожанием содержания флота. Это неизбежно отразится на состоянии внутренних рейсов, где компании будут вынуждены повышать цены или снижать частоту полетов.

4. Политическая изоляция и закрытие воздушного пространства.

Если санкции включают закрытие воздушного пространства для определенной страны, это может осложнить выполнение как международных, так и внутренних рейсов. Ограничение возможностей пролета через соседние страны может удлинить маршруты внутренних рейсов или привести к дополнительным расходам, что снизит рентабельность каботажных перевозок.

5. Меры контрсанкций.

Иногда в ответ на односторонние санкции страна может ввести ответные меры (контрсанкции), которые могут затруднить работу иностранных авиакомпаний в пределах ее территории. Это может привести к перераспределению внутреннего рынка в пользу национальных перевозчиков, но также снизить общий уровень конкуренции и повысить цены для потребителей.

6. Увеличение внутреннего спроса.

В то же время, если международные перевозки сильно ограничены, это может стимулировать спрос на внутренние рейсы, так как люди будут больше путешествовать по стране. Особенно это актуально для крупных стран, таких как Россия, США или Китай, где внутренние перелеты играют важную роль в мобильности населения.

Примеры стран:

Россия: После введения западных санкций и ответных мер со стороны России российские авиакомпании были вынуждены увеличить концентрацию на внутренних рейсах, включая развитие маршрутов в труднодоступные регионы. Однако санкции привели к сложностям с обслуживанием флота и увеличению стоимости перелетов.

Иран: В условиях международных санкций Иран долгое время был ограничен в доступе к современным самолетам и техническому обслуживанию, что снизило качество и доступность как международных, так и внутренних рейсов.

США: Односторонние санкции США против Кубы, Венесуэлы и Ирана, например, ограничили выполнение рейсов в эти страны, что косвенно повлияло на внутренний рынок авиаперевозок в плане маршрутизации и распределения авиационного парка.

Заключение

Таким образом, влияние односторонних ограничительных мер на каботажные перевозки варьируется в зависимости от масштаба мер и экономической устойчивости страны. Что касается иных инструментов, которые в Чикагской конвенции как в универсальном документе, регулирующем деятельность гражданской авиации во всем мире, не закреплены, то следует сказать, что такие инструменты не обладают той же юридической силой, что и международно-правовые нормы, выработанные государствами. К таким мерам и относится применение

государствами односторонних ограничительных мер, которые происходят на основании политико-правовых решений органов государственной власти конкретных государств.

Библиография

1. Воздушный кодекс Российской Федерации. Пункт 5 статьи 63 // СПС «КонсультантПлюс.
2. Иностранным компаниям разрешат летать внутри России на ЧМ-2018. URL: <https://rg.ru/2018/01/11/inostrannym-kompaniiam-razreshat-letat-vnutri-rossii-na-ch-m-2018.html?ysclid=lvfnfydyrk838651542> (дата обращения: 25.04.2024).
3. Иностранным чартерам перед ЧМ разрешили летать между российскими городами. URL: <https://sportbcs.ru/news/5aeb39929a794797b841e119?ysclid=lvfnqsnstg6683187077> (дата обращения: 25.04.2024).
4. Костюнина Г.М. Ассоциация стран Юго-Восточной Азии (АСЕАН) // Ливенцева Н.Н. (ред.) Международная экономическая интеграция: учебное пособие. М.: Экономистъ, 2006. С. 229.
5. О внесении изменений в Федеральный закон «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» и статью 3.1 Федерального закона «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»: федер. закон от 29.12.2022 № 627-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://pravo.gov.ru> (дата обращения: 29.12.2024).
6. Об утверждении Правил выдачи иностранным авиационным предприятиям, международным эксплуатационным агентствам и иностранным индивидуальным предпринимателям разовых разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или на перевозку их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, а также разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации: постановление Правительства Российской Федерации от 28.04.2018 г. № 527 // СПС «КонсультантПлюс».
7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 25.06.2022 № 1693-р // Официальный интернет-портал правовой информации «pravo.gov.ru».
8. Халилов З.З. Вопросы правового регулирования каботаж в внутригосударственных актах: сравнительный анализ // Московский журнал международного права – МЖМП (Moscow Journal of International Law (MJIL)). 2013. № 3 (91). С. 107.
9. Article 7, Doc 7300/9: Convention on International Civil Aviation. 9th ed. ICAO, 2006. 51 p.
10. Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers // OJ L. 1992. No. 240. P. 1-7.
11. Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes // OJ L. 1992. No. 240. P. 8-14.
12. Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services // OJ L. 1992. No. 240. P. 15-17.
13. Court of Justice. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2002:323:FULL&from=NL> (дата обращения: 31.07.2023).
14. Regulation (EC) No. 1008/2008 of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community // OJ L. 2008. No. 293. P. 3-20.

The impact of unilateral restrictive measures in the field of air transport on the state of cabotage transport

Artem D. Elistratov

Postgraduate Student,
Moscow State University named after M.V. Lomonosov,
119234, 1 ter. Leninskie Gory, Moscow, Russian Federation;
e-mail: Elistratov.msu@gmail.com

Abstract

The institution of cabotage occupies a significant place in the theoretical and practical aspects of civil aviation regulation. In particular, this institution is studied by legal scholars to minimize the consequences of its application in practice, because in many states there are zones of application of the so-called "gray" cabotage, in which states allow the use of the institution of cabotage as such, but the aviation authorities of the states do not recognize it. The impact of unilateral restrictive measures on cabotage varies depending on the scale of the measures and the economic stability of the country. As for other instruments that are not enshrined in the Chicago Convention as a universal document regulating civil aviation activities worldwide, it should be said that such instruments do not have the same legal force as international legal norms developed by states. Such measures include the use of unilateral restrictive measures by states, which occur on the basis of political and legal decisions of government bodies of specific states.

For citation

Elistratov A.D. (2024) Vliyanie odносторонnikh ogranichitel'nykh mer v oblasti vozdushnykh perevozok na sostoyanie kabotazhnykh perevozok [The impact of unilateral restrictive measures in the field of air transport on the state of cabotage transport]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 14 (11A), pp. 560-570.

Keywords

Unilateral restrictive measures, air transport, cabotage, civil aviation, air carrier, cabotage.

References

1. Article 7, Doc 7300/9: Convention on International Civil Aviation (2006). 9th ed. ICAO.
2. Council Regulation (EEC) No. 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers (1992). OJ L, 240, pp. 1-7.
3. Council Regulation (EEC) No. 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes (1992). OJ L, 240, pp. 8-14.
4. Council Regulation (EEC) No. 2409/92 of 23 July 1992 on fares and rates for air services (1992). OJ L, 240, pp. 15-17.
5. Court of Justice. Available at: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:C:2002:323:FULL&from=NL> [Accessed 31.07.2024].
6. Inostrannym charteram pered ChM razreshili letat' mezhdru rossiiskimi gorodami [Foreign charters were allowed to fly between Russian cities before the World Cup]. Available at: <https://sportrbc.ru/news/5aeb39929a794797b841e119?ysclid=lvfnqsnstg6683187077> [Accessed 25.04.2024].
7. Inostrannym kompaniyam razreshat letat' vnutri Rossii na ChM-2018 [Foreign companies will be allowed to fly within Russia for the 2018 World Cup]. Available at: <https://rg.ru/2018/01/11/inostrannym-kompaniiam-razreshat-letat-vnutri-rossii-na-chm-2018.html?ysclid=lvfnfdyryk838651542> [Accessed 25.04.2024].
8. Khalilov Z.Z. (2013) Voprosy pravovogo regulirovaniya kabotazha vo vnutrigosudarstvennykh aktakh: sravnitel'nyi analiz [Issues of legal regulation of cabotage in domestic acts: a comparative analysis]. *Moscow Journal of International Law (MJIL)*, 3 (91), p. 107.
9. Kostyunina G.M. (2006) Assotsiatsiya stran Yugo-Vostochnoi Azii (ASEAN) [Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)]. In: Liventseva N.N. (ed.) *Mezhdunarodnaya ekonomicheskaya integratsiya: uchebnoe posobie* [International Economic Integration: study guide]. Moscow: Ekonomist Publ., P. 229.
10. vnesenii izmenenii v Federal'nyi zakon «O gosudarstvennom kontrole za osushchestvleniem mezhdunarodnykh avtomobil'nykh perevozok i ob otvetstvennosti za narushenie poryadka ikh vpolneniya» i stat'yu 3.1 Federal'nogo zakona «Ustav avtomobil'nogo transporta i gorodskogo nazemnogo elektricheskogo transporta»: feder. zakon ot 29.12.2022 № 627-FZ [On Amendments to the Federal Law "On State Control over the Implementation of International Automobile Transport and on Liability for Violating the Procedure for Their Implementation" and Article 3.1 of the Federal Law "Charter of Automobile Transport and Urban Ground Electric Transport": Federal Law of 29.12.2022 No. 627-FZ]. *Ofitsial'nyi internet-portal pravovoi informatsii* [Official Internet portal of legal information]. Available at: <http://pravo.gov.ru> [Accessed 29.12.2024].
11. Ob utverzhdenii Pravil vydachi inostrannym aviatsionnym predpriyatiyam, mezhdunarodnym ekspluatatsionnym

agentstvami inostrannym individual'nym predprinimatelyam razovykh razreshenii upolnomochennogo organa v oblasti grazhdanskoi aviatsii na priem na territorii Rossiiskoi Federatsii na bort vozdushnykh sudov passazhirov, bagazha, gruzov i pochty dlya vozdushnykh perevozk na territoriyu inostrannogo gosudarstva ili na perevozku ikh na territoriyu Rossiiskoi Federatsii s territorii inostrannogo gosudarstva, a takzhe razreshenii upolnomochennogo organa v oblasti grazhdanskoi aviatsii na priem na territorii Rossiiskoi Federatsii na bort vozdushnykh sudov passazhirov, bagazha, gruzov i pochty dlya vozdushnykh perevozk v predelakh territorii Rossiiskoi Federatsii: postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 28.04.2018 g. № 527 [On approval of the Rules for issuing one-time permits to foreign aviation enterprises, international operating agencies and foreign individual entrepreneurs from the authorized body in the field of civil aviation for accepting on board aircraft in the territory of the Russian Federation passengers, baggage, cargo and mail for air transportation to the territory of a foreign state or for their transportation to the territory of the Russian Federation from the territory of a foreign state, as well as permits from the authorized body in the field of civil aviation for accepting on board aircraft in the territory of the Russian Federation passengers, baggage, cargo and mail for air transportation within the territory of the Russian Federation: Resolution of the Government of the Russian Federation of 28.04.2018 No. 527]. SPS «Konsul'tantPlyus» [SPS Consultant].

12. Rasporyazhenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 25.06.2022 № 1693-r [Resolution of the Government of the Russian Federation dated 25.06.2022 No. 1693-r]. Ofitsial'nyi internet-portal pravovoi informatsii «parvo.gov.ru» [Official Internet portal of legal information “parvo.gov.ru”].
13. Regulation (EC) No. 1008/2008 of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (2008). OJ L., 293, p. 3-20.
14. Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii. Punkt 5 stat'i 63 [Air Code of the Russian Federation. Clause 5 of Article 63]. SPS «Konsul'tantPlyus» [SPS Consultant].