

Секция «Юриспруденция: актуальные вопросы правотворчества и правоприменения  
(СИУ РАНХиГС)»

**Транспортное законодательство России в условиях антироссийских санкций:  
проблемы совершенствования.**

***Липатова Екатерина Андреевна***

*Студент (бакалавр)*

Сибирский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и  
государственной службы при Президенте РФ, Новосибирск, Россия

*E-mail: katya8110393@gmail.com*

С 2022 года санкции стали важным фактором, влияющим на внешнеэкономическую деятельность России. Количество ограничений, введенных против нашей страны, достигло рекордных значений, превысив показатели других стран за последние десятилетия. С начала специальной военной операции число санкций выросло примерно на 83%, что сделало Россию лидером по количеству введенных ограничений [1].

Транспортная отрасль является одной из ключевых для экономики любой страны, обеспечивая мобильность населения, грузовые перевозки и интеграцию регионов. В условиях антироссийских санкций, введенных рядом стран после 2014 года и усиленных с 2022 года, транспортная система России столкнулась с серьезными вызовами. Санкции затронули авиацию, морские перевозки, автомобильный и железнодорожный транспорт, что потребовало адаптации транспортного законодательства к новым реалиям.

В 2022 году был принят Федеральный закон от 15.04.2022 № 92-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", который закрепил меры по поддержке транспортной отрасли, включая возможность многократного использования иностранных контейнеров, особенности лизинга судов и отмену весового контроля для перевозок продовольствия.

Санкции привели к ограничениям на поставки авиационной техники, запчастей и программного обеспечения, что создало угрозу для функционирования авиационной отрасли. Российские авиакомпании столкнулись с трудностями в обслуживании и эксплуатации иностранных воздушных судов, что может привести к снижению безопасности полетов и сокращению парка самолетов. Санкции вызвали угрозы потери современного парка воздушных судов, снижения безопасности полетов и банкротства авиакомпаний. В ответ на это был принят Федеральный закон от 14.03.2022 № 56-ФЗ "О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации", направленный на обеспечение устойчивости авиационной отрасли, включая продление полномочий Правительства РФ по лизингу иностранных воздушных судов. Также были внесены изменения в Воздушный кодекс РФ, касающиеся сертификации авиатехники, беспилотных систем и требований к летной годности. Внесены изменения в Воздушный кодекс РФ, касающиеся сертификации авиатехники, авиадвигателей и беспилотных систем [1]. Установлены новые правила разработки и применения систем управления безопасностью полетов, а также сбора и анализа данных о факторах риска. Эти меры направлены на повышение безопасности полетов и соответствие международным стандартам [2].

Одной из значимых проблем является то, что ограничения на поставку комплектующих и техническое обслуживание зарубежных воздушных судов могут привести к снижению уровня безопасности авиаперелетов. Это создает угрозы для пассажиров и способно уменьшить доверие к российским авиакомпаниям. Для устранения данной проблемы требуется усиление контроля за техническим состоянием самолетов и внедрение более строгих стандартов безопасности.

В связи с изменением логистических маршрутов и вхождением в состав России новых территорий, были приняты меры по упорядочиванию транспортной логистики и тарифной политики. ФАС в своём Приказе от 20.12.2024 № 1061/24 установила тарифы на железнодорожные перевозки по территориям ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей. Эти меры направлены на экономическую интеграцию новых регионов и упрощение транспортной логистики.

Антироссийские санкции кардинальным образом трансформировали систему гражданско-правовых отношений в транспортной отрасли, создав комплекс новых правовых рисков и вызовов. В первую очередь, это проявилось в резком увеличении числа договорных споров, связанных с невозможностью исполнения обязательств по контрактам с иностранными контрагентами. Санкционные ограничения привели к массовому расторжению договоров лизинга авиационной и морской техники, что потребовало экстренного внесения изменений в российское законодательство для сохранения транспортного парка страны. При этом возникли сложные вопросы гражданско-правового характера, касающиеся перехода права собственности на транспортные средства и защиты интересов российских перевозчиков в международных спорах. Особую остроту приобрели проблемы ответственности за безопасность перевозок в условиях использования несертифицированных запчастей и комплектующих, что существенно повысило риски гражданско-правовых исков со стороны пассажиров и грузовладельцев. Параллельный импорт, ставший вынужденной мерой для поддержания работоспособности транспорта, породил новые вызовы в сфере защиты прав интеллектуальной собственности и качества продукции. Все это требует глубокой модернизации гражданско-правового регулирования транспортной отрасли с учетом новых экономических реалий.

Санкции создали вызовы, но также открыли возможности для модернизации транспортной отрасли. В частности, были сняты ограничения на параллельный импорт для замены зарубежных поставок, что позволило частично компенсировать потери от санкций.

Правительство России реализовало два комплекса мер, направленных на поддержку транспортной сферы. Первый пакет мер позволил авиакомпаниям сохранить парк воздушных судов иностранного производства. Были введены ответные ограничения для стран, которые запрещают заход российских судов в свои порты. Второй пакет включает снятие запретов на использование иностранных контейнеров, временную отмену весового и габаритного контроля для грузовиков, перевозящих продукты питания, а также предотвращает арест судов в случае введения санкций против лизингодателей. Дополнительно были устранены ограничения на параллельный импорт, что позволило компенсировать сокращение зарубежных поставок.

В заключении стоит сказать, что антироссийские санкции создали серьёзные вызовы для транспортной отрасли России, но одновременно открыли возможности для ее модернизации и развития. Совершенствование транспортного законодательства в условиях санкций должно быть направлено на снижение зависимости от импорта, развития отечественных технологий, создание альтернативных транспортных коридоров и повышение гибкости правового регулирования. Реализация этих мер позволит обеспечить устойчивость транспортной системы и способствовать экономическому развитию страны в новых условиях.

### **Источники и литература**

- 1) Диканова Т. А. О некоторых тенденциях развития законодательства о воздушном транспорте // Юридический вестник Самарского университета. 2023. №3.

- 2) Трусов А. И. Административно-правовое регулирование полетов квадрокоптеров в России // Российская юстиция. 2020. № 4.