

Ссылка для цитирования этой статьи:

Рузавина Е.Ю., Давыдов А.С. Взаимодействие международных норм и норм российского законодательства в сфере гражданской авиации // Human Progress. 2026. Том 12, Вып. 3. С. 35.
URL: http://progress-human.com/images/2026/Tom12_3/Ruzavina.pdf DOI 10.46320/2073-4506-2026-3a-10.

УДК 340

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ И НОРМ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Рузавина Евгения Юрьевна

кандидат юридических наук, доцент,
первый заместитель директора,
заведующий кафедрой общегосударственных и государственно-
правовых дисциплин,
Восточно-Сибирский филиал,
Российский государственный университет правосудия им. В.М.
Лебедева
г. Иркутск, Российская Федерация

Давыдов Андрей Сергеевич

сотрудник,
Авиакомпания «Сибирь»,
г. Иркутск, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается взаимодействие международных норм и российского законодательства в сфере гражданской авиации. Анализируются ключевые международные документы (Чикагская конвенция, 1944 г., стандарты и рекомендации ИКАО) и их имплементация в национальное право, включая Воздушный кодекс РФ и подзаконные нормативные акты. Особое внимание уделяется системным проблемам гармонизации, таким как дублирование регулирования, терминологические расхождения и отставание национального законодательства от технологических изменений. В России нет единого государственного органа, полностью отвечающего за все аспекты гражданской авиации, включая разработку и реализацию государственной программы безопасности полётов. Это затрудняет принятие скоординированных решений и снижает ответственность за общее состояние дел в отрасли. В статье рассматриваются меры по устранению этих проблем, включая реформы последних лет и перспективы адаптации к новым технологиям (БАС, ИИ, блокчейн). Авторами статьи делается вывод, что для повышения эффективности регулирования и соответствия международным нормам необходимы консолидация

полномочий в едином федеральном органе, чёткое закрепление ответственности ведомств, усиление взаимодействия с ИКАО, совершенствование нормативно-правовой базы, особенно в части государственного регулирования и контроля.

Ключевые слова: гражданская авиация, международное воздушное право, ИКАО, Воздушный кодекс РФ, гармонизация законодательства, безопасность полётов, беспилотные авиационные системы (БАС), искусственный интеллект (ИИ), блокчейн.

Согласно части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации общепризнанные принципы и нормы международного права и международные договоры Российской Федерации являются составной частью её правовой системы. Для гражданской авиации¹ это не просто строчка закона, а фундамент безопасности: без согласования национальных правил с международными стандартами невозможны ни регулярные рейсы, ни взаимное признание сертификатов², ни эффективная борьба с угрозами.

В 2024 году глобальный пассажирский трафик превысил 9,4 млрд пассажироперевозок. По прогнозам Международного совета аэропортов (далее – ACI), в 2025 году этот показатель достиг 9,9 млрд [1].

Каждый авиарейс – это цепочка согласованных действий от выдачи разрешения на полёт до посадки в аэропорту назначения. Обеспечивает эту слаженность сложная система международных договоров и национальных законов. В России основу регулирования

¹ Определение гражданской авиации содержится в Воздушном кодексе Российской Федерации (Федеральный закон от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ, в редакции от 08 августа 2024 года). Статья 21 Воздушного кодекса РФ гласит: авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики, относится к гражданской авиации.

² Сертификат лётной годности (далее – СЛГ) – это документ, подтверждающий пригодность воздушного судна к полётам и его соответствие установленным требованиям к лётной годности. Без СЛГ гражданские воздушные суда не имеют права подниматься в воздух, за исключением испытательных полётов, облётов в процессе получения сертификата и других особых случаев. Выдача СЛГ регулируется Федеральными авиационными правилами «Требования к лётной годности гражданских воздушных судов. Форма и порядок оформления сертификата лётной годности гражданского воздушного судна. Порядок приостановления действия и аннулирования сертификата лётной годности гражданского воздушного судна», утверждёнными приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 года №519 (с изменениями). Эти правила разработаны в соответствии с подпунктом 2 пункта 1 статьи 8, статьёй 10, пунктом 2 статьи 35 и пунктом 2 статьи 36 Воздушного кодекса Российской Федерации. Согласно пункту 1 статьи 36 Воздушного кодекса РФ, воздушное судно допускается к эксплуатации при наличии СЛГ, выданного на основании: сертификата типа; аттестата о годности к эксплуатации; иного акта об утверждении типовой конструкции гражданского воздушного судна, выданного до 1 января 1967 года уполномоченным органом в области гражданской авиации. СЛГ выдаётся на период срока службы (ресурса) воздушного судна, установленного разработчиком. При этом сертификат сохраняет свою действительность при условии выполнения необходимого технического обслуживания и иных работ по поддержанию лётной годности судна, определяемых государством регистрации. Сертификат выдаёт уполномоченный орган в области гражданской авиации (например, Росавиация – Федеральное агентство воздушного транспорта) или его территориальный орган. После выдачи СЛГ информация о нём вносится в федеральную государственную информационную систему «Реестр эксплуатантов и воздушных судов» (ФГИС «РЭВС»).

составляет Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 года №60-ФЗ (далее – ВК РФ), нормы которого соответствуют стандартам ИКАО³ и другим глобальным соглашениям.

Ключевым международным документом является Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) [2]. Она устанавливает основные принципы международного воздушного права, включая суверенитет государств над своим воздушным пространством, свободу полётов для нерегулярных воздушных судов, правила регистрации воздушных судов и требования к их эксплуатации.⁴

Среди других международных соглашений в сфере гражданской авиации можно назвать Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершённых на борту воздушных судов (Токио, 1963 г.) [3]; Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 г.) [4]; Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 г.) [5].

Также важную роль играют документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО), например, руководства по типовым правилам национального регулирования производства полётов и сохранения лётной годности воздушных судов (Дос 9388) [6], инструктивные указания по подготовке эксплуатационного справочника пилота лёгкого самолёта (Дос 9516) [7].

Кроме, Воздушного кодекса РФ, к другим важным российским нормативным актам относятся: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. №16-ФЗ «О транспортной безопасности» (ред. от 21.04.2025); Постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. №138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» (действует до 1 ноября 2026 года); Приказ от 31 июля 2009 г. №128 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полётов в гражданской авиации Российской Федерации»» (ред. от 29.05.2023); Приказ от 26 сентября 2012 г. №362 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок

³ ИКАО (ICAO, International Civil Aviation Organization) – Международная организация гражданской авиации, специализированное учреждение ООН, учреждена на основе Чикагской конвенции о международной гражданской авиации (1944 г.) (часть II Конвенции); действует с 4 апреля 1947 года; главная цель – обеспечение безопасного, упорядоченного развития международной гражданской авиации и координация международного сотрудничества в этой сфере объединяет 193 государства-участника (включая Россию с 14 ноября 1970 года).

⁴ К Конвенции прилагаются стандарты и рекомендуемая практика, которые регулируют различные аспекты авиационной деятельности. Например: Приложение 6 касается эксплуатации воздушных судов. Приложение 8 регулирует лётную годность воздушных судов. Приложение 17 посвящено авиационной безопасности и защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

осуществления радиосвязи в воздушном пространстве Российской Федерации» (ред. от 05.10.2018). Значимую роль играют Указы Президента РФ⁵, постановления Правительства РФ и другие подзаконные акты, регулирующие отдельные аспекты гражданской авиации.

Однако, взаимодействие международных норм (особенно стандартов ИКАО) и норм российского законодательства в сфере гражданской авиации сталкивается с рядом проблем, которые затрудняют гармонизацию и эффективное регулирование отрасли. Эти проблемы проявляются в различных аспектах — от нормативного регулирования до практической реализации международных стандартов. Например, в 2014 году отмечалось, что законодательство РФ не соответствовало рекомендуемой практике в области сертификации аэродромов и вертодромов, а также обеспечивающих служб. Это создавало риски для безопасности полётов и нарушало обязательства России как члена ИКАО. В последние годы были предприняты шаги по гармонизации норм, хотя полностью проблема, вероятно, ещё не устранена полностью. Одним из ключевых документов, регулирующих сертификацию аэродромов в России стал Приказ Минтранса России от 7 октября 2020 года №415 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолётах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полётов гражданских воздушных судов»»⁶. Эти правила уточнили требования к аэродромам, порядок их сертификации, а также процедуры контроля и устранения недостатков. При этом, стандарты ИКАО регулярно обновляются, и российское законодательство должно своевременно адаптироваться к этим изменениям. На момент введения в действие Приказа № 415 он был нацелен на соответствие актуальным требованиям, но с течением времени возникли новые требования ИКАО, требующие дополнительного обновления законодательства. Это затрудняет интеграцию российской авиации в мировую систему и признание российской сертификационной системы за рубежом.

⁵ Указ Президента Российской Федерации от 31 декабря 2021 года № 758 «Об утверждении Основ государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2030 года»; Постановление Правительства Российской Федерации от 28.07.2018 № 886 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищённости объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта».

⁶ Документ зарегистрирован в Минюсте России 31 мая 2021 года, регистрационный номер – 63699. Вступил в силу 1 сентября 2021 года и действует до 1 сентября 2027 года. В 2022 году в приказ были внесены изменения приказом Минтранса России от 12 октября 2022 года №410.

Помимо того, в некоторых случаях в российской правовой системе возникают параллельные системы регулирования, что приводит к избыточности и дополнительным затратам. Например, в сфере авиационной безопасности сформировались две системы правового регулирования – в рамках Воздушного кодекса РФ и Федерального закона «О транспортной безопасности» ФЗ № 16-ФЗ. Данное положение приводит к необходимости финансировать работу двух параллельных систем, хотя они направлены на решение одних и тех же задач.

Ранее Воздушный кодекс РФ определял авиационную безопасность как защищённость от актов незаконного вмешательства (далее – АНВ), ФЗ № 16-ФЗ вводил понятие транспортной безопасности, включающее защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от АНВ. Авиакомпании проводили досмотры и другие процедуры безопасности дважды – в рамках требований как авиационной, так и транспортной безопасности. Разделение регулирования усложняло приведение национального законодательства в соответствие с требованиями ИКАО и Чикагской конвенции.

В 2021 году Правительство России внесло в Госдуму законопроект, направленный на устранение дублирующих требований. Документ предлагал сосредоточить регулирование вопросов защиты гражданской авиации от АНВ в рамках законодательства о транспортной безопасности. Среди предложений были: корреляция определения «субъект транспортной инфраструктуры» с положениями Воздушного кодекса; наделение Правительства РФ полномочиями по изданию федеральных программ обеспечения транспортной безопасности воздушного транспорта, контроля качества и подготовки специалистов. Законопроект был принят, и Федеральный закон от 3 апреля 2023 года № 107-ФЗ внёс изменения в Воздушный кодекс и закон о транспортной безопасности. Ключевые изменения заключались в следующем: в Воздушном кодексе прямо закреплено, что защита гражданской авиации от АНВ осуществляется в соответствии с законодательством о транспортной безопасности (ст. 5 п. 2). Глава 12 Воздушного кодекса, посвящённая авиационной безопасности, признана утратившей силу. В законе о транспортной безопасности уточнено, что его нормы распространяются на объекты воздушного транспорта, включая аэропорты, аэродромы и вертодромы. Эти изменения должны были устранить дублирование и оптимизировать систему регулирования.

Таким образом, хотя проблема двойной системы регулирования в сфере авиационной безопасности существовала, к 2023 году были предприняты шаги по её устранению через

гармонизацию законодательства. Однако, эффективность этих мер и полное устранение последствий дублирования требуют дальнейшего анализа и контроля.

Еще одной существенной проблемой является то, что в документах ИКАО (SARP) иногда встречаются неточности, неопределённости и ошибки, которые усложняют их внедрение в национальное законодательство. Например, в русскоязычной версии Руководства по управлению безопасностью полётов (далее – РУБП ИКАО) термин «safety risk» переведён как «факторы риска», хотя в англоязычных версиях это понятие не используется⁷. В некоторых российских нормативных актах позже было предложено чёткое определение риска как «прогнозируемой вероятности и тяжести последствий проявления одного или нескольких факторов опасности».⁸ Однако, последующие изменения в законодательстве (например, Постановление Правительства РФ от 12.04.2022 №642) вновь вводили неопределённости через сложные формулировки. Некорректный перевод термина safety risk как «факторы риска» в РУБП ИКАО привёл к методологической путанице, затруднению внедрения систем управления безопасностью полётов и расхождению с международными стандартами. Думается, что для устранения проблем требуется последовательное использование терминологии, соответствующей англоязычным версиям документов ИКАО, и актуализация российских нормативных актов.

В системе регулирования гражданской авиации России наблюдается разобщённость федеральных органов власти, участвующих в управлении отраслью. Так, после административной реформы 2004 года функции в сфере гражданской авиации были распределены между тремя федеральными органами исполнительной власти: Росавиацией⁹, Ространснадзором¹⁰ и Минтрансом России (Департамент государственной политики в области гражданской авиации). Это привело к размытости рамок ответственности и

⁷ В англоязычных документах ИКАО safety risk определяется как «прогнозируемая вероятность и серьёзность последствий или результатов опасности» (the predicted probability and severity of the consequences or outcomes of a hazard). Слово «фактор» (factor) в этом определении отсутствует. В русскоязычной версии термин «фактор риска» стал синонимом понятия «риск», что не соответствует подходу ИКАО. При этом, в Приложении 19 к Конвенции о международной гражданской авиации тот же термин переведён правильно – как «риск для безопасности полётов».

⁸ ГОСТ Р 58771-2019 «Менеджмент риска. Технологии оценки риска» (утверждён Приказом Росстандарта от 17.12.2019) содержит достаточно конкретное определение риска. В нём риск описывается как последствия любой из форм неопределённости, которая может включать набор последствий и их вероятностей, возникающих в результате определённых, но изменчивых событий.

⁹ Росавиация (Федеральное агентство воздушного транспорта) – федеральный орган исполнительной власти Российской Федерации, находящийся в ведении Министерства транспорта РФ.

¹⁰ Ространснадзор (Федеральная служба по надзору в сфере транспорта) – федеральный орган исполнительной власти РФ, находящийся в ведении Министерства транспорта РФ.

полномочий и затруднило эффективное управление и правовое обеспечение безопасности полётов.

В России функции расследования также разделены между ведомствами: инциденты расследует Росавиация, а авиационные происшествия – Межгосударственный авиационный комитет (далее – МАК). Такая система усложняет формирование единой картины причин происшествий и разработку комплексных мер по их предотвращению. Кроме того, международные стандарты (например, SARP ИКАО)¹¹ предусматривают обязательное обучение авиаперсонала вопросам системного управления безопасностью полётов (далее – СУБП). Однако, в России отсутствует методическое обеспечение для практической реализации этих требований, что приводит к разнородности подходов у разных поставщиков услуг.

В отличие от некоторых других стран (например, США с FAA или ЕС с EASA)¹², в России нет единого государственного органа, который бы полностью отвечал за все аспекты гражданской авиации, включая разработку и реализацию государственной программы безопасности полётов. Это затрудняет принятие скоординированных решений и снижает ответственность за общее состояние дел в отрасли.

Воздушный кодекс РФ не содержит разделов, детально регламентирующих вопросы государственного регулирования и контроля в области безопасности полётов. Глава 4 ВК РФ устанавливает лишь общий порядок государственного контроля в гражданской авиации. Это создаёт правовую неопределённость и затрудняет консолидацию усилий субъектов, обеспечивающих безопасность полётов. Разделение полномочий между ведомствами часто приводит к задержкам в принятии решений, дублированию усилий или, наоборот, пробелам в регулировании. Например, конфликты между Минтрансом и Росавиацией по вопросам

¹¹ SARPs (Standards and Recommended Practices) – это стандарты и рекомендуемая практика Международной организации гражданской авиации (ИКАО), разработанные для обеспечения единообразия и безопасности мировой авиации.

¹² FAA (Federal Aviation Administration) – Федеральное управление гражданской авиации США, федеральный орган исполнительной власти, отвечающий за регулирование гражданской авиации в США и в прилегающих международных водах. Создано в 1958 году, с 1967 года входит в состав Министерства транспорта США. EASA (European Union Aviation Safety Agency) – Европейское агентство по безопасности полётов, агентство Европейского союза, отвечающее за регулирование и обеспечение безопасности гражданской авиации в ЕС. Создано 15 июля 2002 года, начало полноценную работу в 2008 году, заменив Объединённые авиационные власти (JAA). Штаб-квартира находится в Кёльне (Германия).

регулирования отрасли (как, например, споры о лишении пилотов лицензий) демонстрируют отсутствие чёткого механизма согласования позиций¹³.

Последствия такой ситуации для безопасности полётов вызывает затруднение в реализации комплексных мер по предотвращению авиационных происшествий; сложности в мониторинге и анализе рисков; снижение эффективности контроля за соблюдением требований безопасности; замедление реагирования на возникающие проблемы в отрасли; риск противоречивых или несогласованных действий разных ведомств. Эти факторы могут приводить к нарушениям международных стандартов, что, в свою очередь, ограничивает возможности российской авиации в международной сфере (например, доступ к некоторым рынкам или участие в международных программах сотрудничества).

Для повышения эффективности регулирования и соответствия международным нормам можно предложить следующие меры: консолидацию полномочий в едином федеральном органе, ответственном за гражданскую авиацию. Это позволит централизовать ответственность за все аспекты гражданской авиации, включая разработку и реализацию государственной программы безопасности полётов.

Далее, чёткое закрепление ответственности и полномочий каждого ведомства в законодательстве. Создание механизма координации между органами, участвующими в регулировании отрасли. Это может быть межведомственная комиссия или другой формат взаимодействия для согласования позиций.

Усиление роли централизованного органа в разработке и реализации государственной программы безопасности полётов – это обеспечит единство подхода и повысит эффективность контроля. Совершенствование нормативно-правовой базы, включая детализацию положений о государственном регулировании и контроле в Воздушном кодексе РФ в соответствии с международными стандартами ИКАО. Усиление взаимодействия с ИКАО и другими международными организациями, что поможет

¹³ Спор о полномочиях Росавиации лишать пилотов лётных свидетельств (лицензий) во внесудебном порядке. Росавиация ссылаясь на постановление правительства № 670 и аннулировала свидетельства, если при их получении были предоставлены недостоверные сведения (фальсификация медсправок, приписка налёта, поддельные документы и т.п.). Минтранс настаивал, что лишение специального права (пилотского свидетельства) возможно только через суд как мера за административное правонарушение; в регламенте по выдаче свидетельств нет чёткой процедуры их аннулирования. Хронология и масштабы: 2013 – после катастрофы Boeing в Казани начались проверки авиационных учебных центров (АУЦ). 2015-2017 – массовое аннулирование свидетельств: Росавиация отозвала документы у ~400-416 пилотов (в т.ч. выпускников частных АУЦ). Январь 2018 Минтранс в письме в правительство указал на отсутствие у Росавиации полномочий лишать лицензий во внесудебном порядке. Сентябрь 2018 – министр транспорта Е. Дитрих отказался отменять приказы Росавиации о лишении лицензий; предложено создать общественный совет, но проблема не была решена. Судебные решения выносились как в пользу Росавиации, так и в пользу пилотов. Конфликт выявил пробелы в законодательстве и отсутствие чёткого механизма согласования между ведомствами.

адаптировать российское законодательство к лучшим международным практикам и повысить доверие к российской авиации на глобальном уровне.

Помимо прочего, развитие технологий ставит перед регулируемыми органами новые задачи. Согласно Концепции интеграции беспилотных воздушных судов (далее – БПЛА) в единое воздушное пространство РФ (распоряжение Правительства от 05.10.2021 № 2806-р), к 2030 году необходимо обеспечить безопасные совместные полёты пилотируемых и беспилотных аппаратов. Это требует разработки единых стандартов идентификации БПЛА (в т.ч. в рамках ИКАО); создания систем управления трафиком UTM (Unmanned Traffic Management), совместимых с международными решениями; адаптации Воздушного кодекса РФ к новым категориям воздушных судов и операторам; установления требований к киберзащите каналов управления БПЛА; определения зон полётов и ограничений для различных классов беспилотников. Хотя значительные шаги в направлении интеграции БПЛА в единое воздушное пространство уже сделаны, полная реализация поставленных в Концепции задач к 2030 году требует продолжения работы в перечисленных направлениях.

Искусственный интеллект (далее – ИИ-системы) уже применяются для прогнозирования рисков и автоматизации диспетчерских решений. Однако, их внедрение сталкивается с правовыми пробелами: отсутствует чёткое регулирование ответственности за решения, принятые алгоритмами; нет требований к валидации ИИ-моделей в контексте SARP ИКАО¹⁴; не определены стандарты обучения и тестирования нейросетевых систем для авиационных задач; не урегулирован вопрос защиты персональных данных при анализе полётной информации ИИ. Для гармонизации с международными нормами необходимо: разработать национальные стандарты сертификации ИИ-решений в авиации; включить требования к ИИ в федеральные авиационные правила; участвовать в формировании глобальных стандартов ИКАО по применению ИИ.

Технология распределённого реестра¹⁵ открывает новые возможности для создания прозрачных реестров сертификатов лётной годности и лицензий персонала; защиты данных о техобслуживании от фальсификаций; автоматизации проверок соответствия SARP;

¹⁴ Валидация ИИ-моделей в контексте SARP (Стандартов и рекомендуемой практики) ИКАО – это процесс подтверждения того, что модели искусственного интеллекта соответствуют требованиям безопасности, надёжности и эффективности, установленным Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) для использования в авиационной сфере. SARP регулируют технические и операционные аспекты международной гражданской авиации, включая безопасность полётов, лицензирование персонала, эксплуатацию воздушных судов, управление воздушным движением и другие сферы.

¹⁵ Технология распределённого реестра (Distributed Ledger Technology, DLT) – это децентрализованная система хранения и передачи данных. Блокчейн – один из видов DLT.

упрощения международного обмена информацией о состоянии воздушных судов. В связи с чем, необходимо согласование с требованиями ИКАО к хранению и передаче данных; интеграция с национальными системами (АИС ОГУ, ЕГИС ОТБ)¹⁶; обеспечение совместимости с зарубежными блокчейн-платформами; решение вопросов кибербезопасности и конфиденциальности.

Переход на «цифровые двойники» воздушных судов и аэродромов позволит ускорить процесс сертификации техники и инфраструктуры; повысить прозрачность контроля за соблюдением норм; обеспечить мгновенный доступ к актуальным данным для инспекторов ИКАО.

Для этого в-первую очередь необходимо внедрение электронных паспортов воздушных судов; создание единой цифровой платформы для аудита безопасности; разработка стандартов обмена данными между регуляторами разных стран. Для сохранения конкурентоспособности российской авиации важно активно участвовать в рабочих группах ИКАО по новым технологиям; инициировать совместные проекты с дружественными странами по тестированию БАС и ИИ; продвигать российские технологические решения на международном уровне; синхронизировать обновление Воздушного кодекса с эволюцией SARP.

Таким образом, анализ взаимодействия международных норм и российского законодательства в сфере гражданской авиации показывает, что: правовая база в целом соответствует требованиям ИКАО, однако нуждается в постоянной актуализации с учётом новых технологий и изменений в SARP.

Проблемы гармонизации сохраняются в следующих областях: дублирование регулирования между различными федеральными органами; терминологические расхождения при переводе международных документов; отставание национального законодательства от темпов технологического развития. Ключевые достижения последних лет (ФЗ № 107-ФЗ, обновление правил сертификации аэродромов) демонстрируют готовность России к системным изменениям, но требуют дальнейшего мониторинга эффективности. Технологические тренды (БАС, ИИ, блокчейн) формируют новые вызовы: необходимость разработки специализированных правовых режимов; потребность в международном

¹⁶ ЕГИС ОТБ Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности). Правовая основа: ФЗ от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», постановление Правительства от 01.08.2023 № 1251. АИС ОГУ Автоматизированная информационная система обеспечения государственных услуг. Правовое регулирование: ФЗ от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», ФЗ от 27.07.2006 № 152-ФЗ «О персональных данных», нормативные акты Минтранса.

согласовании стандартов для новых видов авиационной деятельности; важность интеграции цифровых решений в существующую регуляторную среду. В связи с чем, необходимо создать единый координационный центр по вопросам цифровизации гражданской авиации при Минтрансе РФ; разработать дорожную карту адаптации законодательства к внедрению ИИ и БАС до 2030 года; усилить участие российских экспертов в технических комитетах ИКАО по новым технологиям; провести пилотные проекты по тестированию UTM-систем и блокчейн-реестров в отдельных регионах; внедрить механизм регулярного пересмотра федеральных авиационных правил с учётом обновлений SARP. Таким образом, успешная интеграция российских авиационных норм в глобальную систему зависит от указанных факторов. Реализация предложенных мер позволит не только устранить текущие пробелы, но и укрепить позиции России как технологически развитой авиационной державы в условиях глобальной конкуренции.

Список литературы

1. Пассажиропоток мировых аэропортов достиг 9,5 млрд человек в 2024 году. URL: <https://kapital.kz/economic/136109/passazhiropotok-mirovyh-aeroportov-dostig-95-mlrd-chelovek-v-2024-godu.html> (дата обращения: 23.01.2026).
2. Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) // Сборник международных договоров СССР. Т. 2. М.: Юридическая литература, 1990. С. 44–82.
3. Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М.: Международные отношения, 1990. С. 218-225.
4. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.) // Treaty Series: Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations = Recueil des traités: Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. New-York: UN, 1980. Vol. 860. № 12325. P. 118-122.
5. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.) // Treaty Series: Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations = Recueil des traités: Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. New-York: UN, 1983. Vol. 974. № 14118. P. 192-197.

6. Руководство по типовым правилам национального регулирования производства полётов и сохранения лётной годности воздушных судов (Дос 9388) // Документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Монреаль: ИКАО, 1987. 171 с.
7. Инструктивные указания по подготовке эксплуатационного справочника пилота лёгкого самолёта (Дос 9516 AN/930) // Документы Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Монреаль: ИКАО, 1991. 163 с.

INTERACTION BETWEEN INTERNATIONAL STANDARDS AND RUSSIAN LEGISLATION IN CIVIL AVIATION

Ruzavina Evgeniya Yuryevna

Candidate of Law, Associate Professor,

First Deputy Director,

Head of the Department of General National and National-Legal Disciplines,

East Siberian Branch,

V.M. Lebedev Russian State University of Justice

Irkutsk, Russian Federation

Davydov Andrey Sergeevich

Employee,

Siberia Airlines,

Irkutsk, Russian Federation

Abstract. This article examines the interaction between international norms and Russian legislation in civil aviation. It analyzes key international documents (the 1944 Chicago Convention, ICAO standards and recommendations) and their implementation in national law, including the Russian Federation Air Code and subordinate legislation. Particular attention is paid to systemic harmonization issues, such as regulatory duplication, terminological discrepancies, and the lag of national legislation in keeping up with technological changes. In Russia, there is no single government body fully responsible for all aspects of civil aviation, including the development and implementation of a state flight safety program. This complicates coordinated decision-making and reduces accountability for the overall state of affairs in the industry. The article examines measures to address these issues, including recent reforms and prospects for adapting to new technologies (UAS, AI, blockchain). The authors of the article conclude that to improve regulatory efficiency and compliance with international standards, it is necessary to consolidate powers in a single federal body, clearly define departmental responsibilities, strengthen interaction with ICAO, and improve the regulatory framework, particularly in terms of state regulation and oversight.

Keywords: civil aviation, international air law, ICAO, Air Code of the Russian Federation, harmonization of legislation, flight safety, unmanned aircraft systems (UAS), artificial intelligence (AI), blockchain.

References

1. Global airport passenger traffic reached 9.5 billion in 2024. URL: <https://kapital.kz/economic/136109/passazhiropotok-mirovyh-aeroportov-dostig-95-mlrd-chelovek-v-2024-godu.html> (Accessed: 23.01.2026).
2. Convention on International Civil Aviation (Chicago, December 7, 1944) // Collection of International Treaties of the USSR. Vol. 22. Moscow: Legal Literature, 1990. pp. 44–82.
3. Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft (Tokyo, September 14, 1963) // Collection of International Treaties of the USSR. Issue XLIV. Moscow: International Relations, 1990. pp. 218–225.
4. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (The Hague, 16 December 1970) // Treaty Series: Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations = Recueil des traités: Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au repertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies. New-York: UN, 1980. Vol. 860. No. 12325. P. 118-122.
5. Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation (Montreal, 23 September 1971) // Treaty Series: Treaties and International Agreements Registered or Filed and Recorded with the Secretariat of the United Nations = Recueil des traités: Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au repertoire au Secretariat de l'Organisation des Nations Unies. New-York: UN, 1983. Vol. 974. No. 14118. P. 192-197.
6. Manual of Model Regulations for National Regulation of Flight Operations and the Continuing Airworthiness of Aircraft (Doc 9388) // Documents of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Montreal: ICAO, 1987. 171 p.
7. Guidelines for the Preparation of a Light Aeroplane Pilot's Operations Handbook (Doc 9516 AN/930) // Documents of the International Civil Aviation Organization (ICAO). Montreal: ICAO, 1991. 163 p.