

Дата поступления рукописи в редакцию: 07.06.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 29.06.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-6-176-181

АЛЕКСЕЕВА Наталья Ивановна,
кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры общетеоретических правовых дисциплин
Северо-Западного филиала ФГБОУВО «Российский государственный
университет правосудия им. В.М. Лебедева»,
SPIN-код: 2792-3895, AuthorID: 842495,
e-mail: nativana79@mail.ru

ТЯНЬ Диана-Енмэй Цзидуновна,
студентка 3 курса юридического факультета
Северо-Западного филиала ФГБОУВО «Российский государственный
университет правосудия им. В.М. Лебедева»,
e-mail: d-khazina@mail.ru

ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРИКЛАДНЫЕ АСПЕКТЫ

Аннотация. В статье исследуется современное состояние и эффективность правового регулирования авиационной безопасности в Российской Федерации в условиях санкционного давления и геополитических вызовов. Авторами проведен анализ действующего российского законодательства и международных норм, регулирующих обеспечение безопасности полётов, а также правоприменительной практики, связанной с регулированием и надзором за деятельностью субъектов гражданской авиации, в частности, аннулированием и приостановлением сертификата эксплуатанта. Особое внимание уделено прикладному аспекту безопасности: функционированию специализированных служб и режиму контролируемых зон аэропортов. Делается вывод о высокой эффективности существующей модели, однако выявляются проблемы в области адаптации законодательства к современным вызовам.

Ключевые слова: авиационная безопасность, эффективность правового регулирования, безопасность полётов, гражданская авиация.

ALEKSEEVA Natalya Ivanovna,
PhD in Law, Associate Professor of Department of Theoretical Legal Disciplines
North Western Branch North-West branch of the Federal State Budget-Funded
Educational Institution of Higher Education «The Russian State University
of Justice named after V.M. Lebedev

TYAN Diana-Enmei Tzidunovna,
3rd-year student, Faculty of Law, North Western Branch
North-West branch of the Federal State Budget-Funded Educational Institution
of Higher Education «The Russian State University

EFFICIENCY OF LEGAL REGULATION IN THE FIELD OF AVIATION SAFETY: THEORETICAL AND APPLIED DIMENSIONS

Annotation. The article examines the current state and effectiveness of the legal regulation of aviation security in the Russian Federation in the context of sanctions pressure and geopolitical challenges. The authors analyzed the current Russian legislation and international standards governing flight safety, as well as law enforcement practices related to the regulation and supervision of the

activities of civil aviation entities, in particular, the cancellation and suspension of the operator's certificate. Special attention is paid to the applied aspect of security: the functioning of specialized services and the regime of controlled zones of airports. The conclusion is made about the high efficiency of the existing model, however, problems are identified in the field of adapting legislation to modern challenges.

Key words: aviation safety, effectiveness of legal regulation, flight safety, civil aviation.

Введение

Высокая технологичность и стратегическая значимость авиационного сообщения предопределяет необходимость всестороннего правового регулирования данной сферы как зоны повышенной ответственности и риска. Современный этап развития гражданской авиации в РФ характеризуется трансформацией рисков, вызванной сочетанием традиционных угроз и новых геополитических вызовов. Гражданская авиация, представляя собой сложную структуру взаимосвязанных институтов, включающих и органы государственной власти, и коммерческие предприятия, всегда стремилась к поддержанию и реализации мер, направленных на обеспечение безопасности.

Вопросы правового регулирования авиационной безопасности носят междисциплинарный характер и находятся в фокусе внимания специалистов в области международного, административного и транспортного права.

Теоретический фундамент составляют труды таких классиков отечественного воздушного права, как Ю.Н. Малеев, В.Д. Бордунов [2], А.И. Травников [6], в работах которых заложены основы понимания суверенитета над воздушным пространством и механизмов имплементации стандартов ИКАО в национальное законодательство. Значительный вклад в разработку международно-правовых аспектов авиационной безопасности внес П.А. Григорян, чье исследование посвящено детальному анализу механизмов регулирования данной сферы [3].

Проблемы обеспечения авиационной безопасности и вопросы противодействия актам незаконного вмешательства рассматриваются в работах А.С. Конюховой, С.С. Юрьева. Авторы уделяют значительное внимание проблемам практической эффективности Гаагской и Монреальской конвенций [5].

Прикладные аспекты эффективности правового регулирования в условиях современных геополитических вызовов, санкционного давления и необходимости импортозамещения являются предметом дискуссий в работах В.А. Попова, С.А. Бородулиной [8] и др.

Несмотря на наличие значительного объема публикаций, стремительная трансформация геополитической ситуации и появление новых технологических гроз (например, несанкционированное использование БВС) требуют дальнейшего пере-

осмысления теоретических подходов и актуализации прикладных механизмов обеспечения авиационной безопасности.

Актуальность настоящей статьи обусловлена существующей на сегодняшний день объективной необходимостью проведения анализа положений нормативных правовых актов, регулирующих порядок организации пассажирских авиаперевозок, в корреляции с текущей геополитической ситуацией и санкционным давлением.

Основная часть

Институциональная структура управления и регламентации деятельности в области осуществления гражданского авиасообщения представлена системой национальных органов и международными организациями. Ключевые полномочия на федеральном уровне распределены между Министерством транспорта РФ (выработка государственной политики и нормативное правовое регулирование), Федеральным агентством воздушного транспорта (оказание государственных услуг, сертификация и управление имуществом) и Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор) – контрольно-надзорные функции.

На международном уровне правовое регулирование осуществляется при участии Международной организации гражданской авиации (ИКАО), устанавливающей стандарты и рекомендуемые практику, а также Межгосударственного авиационного комитета (МАК), осуществляющего координацию в рамках СНГ. Важную роль в унификации производственных стандартов играет Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), представляющая интересы мирового авиационного сообщества.

Каждое из перечисленных ведомств располагает собственной нормативной правовой базой с сохранением четкого разделения на определенные области влияния.

Фундаментом национальной правовой базы выступает Воздушный кодекс РФ, определяющий базовые принципы функционирования отрасли. Конкретизация данных положений осуществляется через подзаконные акты, среди которых основополагающими являются: Постановление Правительства от 11.03.2010 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства» [10]; Постановление Правитель-

ства от 01.02.2011 «Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры» [9], а также система Федеральных авиационных правил (ФАП РФ), регламентирующих узкоспециализированные аспекты летной и технической деятельности.

Охранительная функция правового регулирования в данной сфере реализуется через механизмы юридической ответственности. Санкции за нарушение требований авиационной безопасности дифференцированы в зависимости от степени общественной опасности деяния и закреплены в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях (административные проступки) и в Уголовном кодексе Российской Федерации (преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта). Такая системность позволяет обеспечить баланс между превентивными мерами и неотвратимостью наказания за совершение актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Авиационная безопасность реализуется через сочетание нормативных правовых механизмов и комплекса операционных и организационных мероприятий, интегрированных в правовую систему. К основным элементам этой системы относятся: формирование и функционирование специализированных служб авиационной безопасности, включая ведомственную охрану Минтранса РФ; физическую охрану аэропортов, воздушных судов и иных объектов инфраструктуры гражданской авиации; процедуры обязательного досмотра пассажиров, экипажей, наземного персонала, багажа и грузов; превентивные меры, направленные на своевременное предотвращение актов незаконного вмешательства в работу авиационных субъектов, включая захват или угон воздушных судов.

Воздушный кодекс РФ определяет общие принципы авиационной деятельности. При этом детальная регламентация каждого этапа летной и наземной работы содержится в ФАП РФ.

Важно подчеркнуть, что существующие процедуры обеспечения безопасности полётов во многом детерминированы международными стандартами, прежде всего – Чикагской конвенцией от 7 декабря 1944 года и Приложениями к ней, а также Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS) и иными документами ИКАО [4, с. 35-36].

Нормативные требования строго регламентируют практически все действия наземного персонала и экипажа; каждому объекту, находящемуся на территории аэропорта, соответствуют свои условия оснащения технической базой. В частности, вся площадь аэропорта, включая пункты диспетчерского регулирования, хранилища

горючего, складские помещения, установленные средства радионавигации и освещения ВПП, подлежат комплексному ограждению с установкой соответствующих предупредительных знаков, запрещающих несанкционированное проникновение на охраняемые территории. Внутри контролируемой зоны устанавливаются дополнительные барьерные сооружения, а также строгий пропускной режим, в частности использование членами экипажей гражданских воздушных судов пропусков унифицированного образца. Площадь аэропортового комплекса и прилегающие внепериметровые локации диспетчерских центров, иных строений, подлежат систематическому надзору патрульных формирований службы авиационной безопасности, которой, в целях оптимизации указанных операций, предоставляется специализированный маршрут движения и выделенный автопарк [12, с. 162].

Показателем эффективности реализуемых мер выступает статистика авиационных происшествий и инцидентов, связанных с несанкционированным проникновением на борт воздушного судна либо контрабандным перемещением взрывчатых веществ. Последняя масштабная авиакатастрофа российского лайнера, вызванная вмешательством третьих лиц, произошла более десяти лет назад (в 2015 г. катастрофа А321 над Синайским полуостровом), а угон судна – более двадцати (угон Ту-154 в Саудовскую Аравию в 2001 г.).

Несмотря на приведенные показатели эффективности в противодействии традиционным угрозам, таким как угон воздушного судна или пронос взрывчатых веществ, сохранение позитивной динамики требует постоянной адаптации правового регулирования. Достигнутый уровень безопасности должен служить фундаментом для разработки новых механизмов защиты от актуальных вызовов (киберугроз, несанкционированного использования беспилотных воздушных систем).

Кроме указанных административно-правовых средств, направленных на обеспечение авиационной безопасности в прикладном смысле, с целью предотвращения актов незаконного вмешательства, постоянная работа ведётся в области административного контроля и надзора за деятельностью всех субъектов гражданской авиации.

Одними из наиболее действенных инструментов правового регулирования в гражданской авиации является институт сертификации. В соответствии со статьей 10 Воздушного кодекса РФ приостановление и аннулирование действия сертификата выступает в качестве специальной меры административного принуждения. Процедуре сертификации подлежат не только аэропорты, воздушные суда, оборудование, но юриди-

ческие и физические лица, осуществляющие аэронавигационное обслуживание полетов, техническое обеспечение и заправку топливом воздушных судов (статья 8 Воздушного кодекса РФ).

Контроль за надлежащим исполнением Федеральных авиационных правил и положений Воздушного кодекса РФ реализуется Росавиацией и Ространснадзором посредством проведения плановых и внеплановых проверок. Примером реализации данной функции является введение ограничений на сертификат эксплуатанта авиакомпании «Azur Air». Основанием для такого ограничения послужило систематическим невыполнением требований эксплуатационно-технической документации, неудовлетворительное состояние воздушных судов и недостаточный уровень квалификации части инженерно-технического персонала.

Правовой основой для подобных мер являются положения пунктов 16, 17, 19 ФАП N. 10 от 12 января 2022 года [11], регламентирующих условия поддержания сертификата. Также пунктом 91 указанных ФАП устанавливается критерий, позволяющий Росавиация вводить ограничения в сертификат эксплуатанта (наличие у эксплуатанта 20% и более отмененных или выполненных с задержкой рейсов (больше чем в 2 часа) в течение календарного месяца).

Более радикальной мерой является аннулирование сертификата. Так, Росавиация аннулировала сертификат эксплуатанта авиакомпании «Ангара», выявив после катастрофы Ан-24 в Тынде 24 июля 2025 г. многочисленные грубые нарушения. Ведомством было установлено, что перевозчик не способен обеспечить авиационную безопасность полетов, выполняя рейсы на неисправных самолетах, не проводя техническое обслуживание, допуская к работе с воздушными судами технический персонал, не имеющий свидетельств авиационных специалистов.

Специфика данного института заключается в том, что аннулированный сертификат эксплуатанта не подлежит восстановлению. Таким образом, законодатель, понимая принцип пропорциональности рисков и необходимый для начала процедуры аннулирования институциональный характер нарушений, реализует абсолютную меру государственного принуждения, отдавая приоритет общественной безопасности над интересами частных лиц.

Несмотря на видимую эффективность правового регулирования авиационной безопасности, гражданская авиация России на современном этапе сталкивается с системными вызовами, требующими не только изменений нормативного регулирования, но и масштабной государственной поддержки.

Санкционное давление и эмбарго на поставку оригинальных запасных частей, а также комплектующих частей для Airbus и Boeing создают риски формирования «компромиссных» режимов эксплуатации. В условиях дефицита ресурсов повышается вероятность авиационных инцидентов, что в свою очередь, неизбежно ведет к применению санкций, предусмотренных в соответствии с п. 3.24 ФАП-494 (аннулирование сертификата эксплуатанта).

Подавляющее большинство отечественных гражданских самолетов, находящихся в эксплуатации (по данным на 2022 г. 136 из 157), представлено типом «SSJ-100». Конструкция указанных лайнеров в значительной степени опирается на использование иностранных комплектующих [1, с. 109]. В связи с этим отсутствие достаточных объемов импортозамещения, способных полностью восполнить выбывающие из парков воздушные суда, осложняет сложившуюся ситуацию [13].

М.А. Панчишко и С.А. Бородулина справедливо указывают на то, что проблема обеспечения летной годности парка воздушных судов в условиях внешних ограничений является критическим фактором, детерминирующим уровень безопасности авиационных перевозок в России. Стратегическим ответом на текущие вызовы, по мнению авторов, является комплексная реализация программ импортозамещения, направленных на развитие собственного авиастроения и производства комплектующих [7, с.21].

Регуляторная проблематика усугубляется объективной сложностью в случаях замены оригинальных компонентов на отечественные, которые должны соответствовать международным стандартам ИКАО. Использование неоригинальных или восстановленных деталей без прямой авторизации производителя создает юридическую неопределенность в вопросах поддержания летной годности.

Дополнительным фактором риска выступает экономическая конъюнктура: рост аэропортовых сборов [14] и общее снижение платежеспособности населения коррелирует с прогнозируемым падением пассажиропотока.

Заключение

Резюмируя вышеизложенное, следует констатировать, что национальная система авиационной безопасности демонстрирует высокую адаптивность к геополитическим изменениям. Однако долгосрочная эффективность её правового регулирования будет определяться способностью государства обеспечить баланс между жесткостью надзорных мер и созданием условий для достижения технологического суверенитета и экономической устойчивости авиационных предприятий.

Список литературы:

[1] Артемьев Н. В., Маковецкий М. Ю., Бруси́на М. Е. Развитие авиационной промышленности как фактор обеспечения экономической безопасности Российской Федерации // Вестник Московского университета имени С. Ю. Витте. Серия 1: Экономика и управление. 2024. №4 (51). С. 100-114.

[2] Бордунов В.Д. Международное воздушное право: учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2007. – 462 с.

[3] Григорян П.А. Международно-правовой режим авиационной безопасности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. – М., 2018. – 172 с.

[4] Карсункин Е. В., Аверин С. В. Безопасность полетов: учебное пособие. - Ульяновск: Ульяновский институт гражданской авиации имени главного маршала авиации Б. П. Бугаева, 2022. – 127 с;

[5] Конюхова А.С., Юрьев С.С. Юрисдикция государств в борьбе с посягательствами на безопасность международной аэронавигации: Монография / под общ. ред. С.С. Юрьева, А.А. Баталова. – М.: «Дашков и К», 2016. – 296 с.

[6] Международное воздушное право: учебник для вузов/ под ред. А.И. Травникова, А.Х. Абашмидзе. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2026. – 474 с.

[7] Панчишко М.А., Бородулина С.А. Исследование проблем поддержания летной годности воздушных судов Российской Федерации // Гуманитарный научный журнал. 2025. № 5-2. С. 18-22.

[8] Попов В.А., Бородулина С.А. Исследование проблемы поддержания летной годности воздушных судов и развития парка национальных авиакомпаний // Транспортное дело России. 2023. № 3. С. 239-242.

[9] Постановление Правительства Российской Федерации от 01.02.2011 г. № 42 «Об утверждении Правил охраны аэропортов и объектов их инфраструктуры». URL: <http://government.ru/docs/all/75903/> (дата обращения 14.04.2026 г.).

[10] Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации». URL: <http://government.ru/docs/all/71838/> (дата обращения 14.04.2026 г.).

[11] Приказ Министерства транспорта РФ от 12 января 2022 г. № 10 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к юридическим лицам, индивидуальным предпринимателям, осуществляющим коммерческие воздушные перевозки. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных

правил. Порядок приостановления действия, введения ограничений в действие и аннулирования документа, подтверждающего соответствие юридического лица, индивидуального предпринимателя требованиям федеральных авиационных правил». URL: <https://docs.cntd.ru/document/728111174?ysclid=mok1k63uim144918121> (дата обращения 14.04.2026 г.).

[12] Трофимов О. Е. Административно-правовое регулирование обеспечения безопасности на воздушном транспорте // Образование и право. 2013. № 7 (47). С. 160-166.

[13] Выбытие емкостей и падение спроса: что ждет авиатранспорт в 2026 году // РБК URL: <https://www.rbc.ru/business/11/01/2026/69520c1b9a7947c24018d539> (дата обращения: 12.04.2026).

[14] Авиабилеты готовятся к взлету // Коммерсант URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8140310?ysclid=mnvsc0n9hw636615483> (дата обращения: 12.04.2026).

References:

[1] Artemyev N.V., Makovetsky M. Yu., Brusina M.E. Development of the aviation industry as a factor in ensuring the economic security of the Russian Federation//Bulletin of the Moscow University named after S. Yu. Witte. Series 1: Economics and Management. 2024. №4 (51). S. 100-114.

[2] Bordunov V.D. International Air Law: A Study Guide. - M.: NOU VKSh "Air Business," 2007. - 462 s.

[3] Grigoryan P.A. International legal regime of aviation security: dis.... cand. jurid. Sciences: 12.00.10. - M., 2018. - 172 s.

[4] Karsunkin E.V., Averin S.V. Flight safety: a training manual. - Ulyanovsk: Ulyanovsk Institute of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation B.P. Bugaev, 2022. - 127 s;

[5] Konyukhova A.S., Yuriev S.S. Jurisdiction of states in the fight against attacks on the safety of international air navigation: Monograph/under the general. ed. S.S. Yurieva, A.A. Batalova. - M.: "Dashkov and K," 2016. - 296 p.

[6] International air law: textbook for universities/ed. A.I. Travnikov, A.Kh. Abashmidze. - 2nd ed. reworked. and add. - M.: Yuright Publishing House, 2026. - 474 s.

[7] Panchishko M.A., Borodulina S.A. Study of problems of maintaining airworthiness of aircraft of the Russian Federation//Humanitarian scientific journal. 2025. № 5-2. S. 18-22.

[8] Popov V.A., Borodulina S.A. Study of the problem of maintaining the airworthiness of aircraft and the development of the fleet of national airlines// Transport of Russia. 2023. № 3. S. 239-242.

[9] Decree of the Government of the Russian Federation No. 42 dated 01.02.2011 "On Approval of the Rules for the Protection of Airports and Their

Infrastructure Facilities.” URL: <http://government.ru/docs/all/75903/> (accessed 14.04.2026).

[10] Decree of the Government of the Russian Federation of 11.03.2010 No. 138 “On approval of the Federal rules for the use of airspace of the Russian Federation.” URL: <http://government.ru/docs/all/71838/> (accessed 14.04.2026).

[11] Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation of January 12, 2022 No. 10 “On Approval of Federal Aviation Rules “Requirements for legal entities, individual entrepreneurs engaged in commercial air transportation. Form and procedure for issuing a document confirming the compliance of a legal entity, individual entrepreneur with the requirements of federal aviation rules. Procedure for suspending, imposing restrictions and canceling a docu-

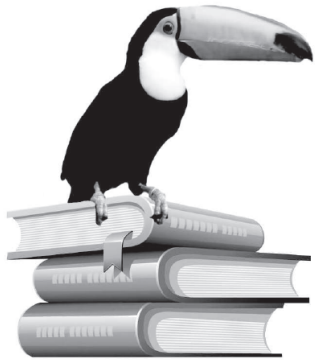
ment confirming the compliance of a legal entity, an individual entrepreneur with the requirements of federal aviation rules.” URL: <https://docs.cntd.ru/document/728111174?ysclid=mok1k63uim144918121> (accessed 14.04.2026).

[12] Trofimov O. E. Administrative and legal regulation of safety in air transport//Education and law. 2013. № 7 (47). S. 160-166.

[13] Tank disposals and falling demand: what awaits air transport in 2026//RBC URL: <https://www.rbc.ru/business/11/01/2026/69520c1b9a7947c24018d539> (accessed: 12.04.2026).

[14] Flights are preparing for takeoff//Kommer-sant URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8140310?ysclid=mnvsc0n9hw636615483> (circulation date: 12.04.2026).





Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru