

**Швай Егор Владимирович**

студент магистратуры  
Российский университет транспорта (МИИТ)  
Москва, Россия

**ЭВОЛЮЦИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ МИРОВОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

---

**Аннотация**

Статья посвящена анализу трансформации нормативно-правовой базы, регулирующей деятельность мирового воздушного транспорта. Проводится анализ исторических этапов становления международно-правового режима, от признания полного суверенитета государств над воздушным пространством до современной фрагментации правового поля. Исследуются проблемы, возникшие вследствие пандемийного кризиса и усиления геополитической напряженности. Результатами исследования являются выявление закономерностей перехода от глобальной унификации к регионализации стандартов и обоснование необходимости адаптации институтов ответственности. Сделан вывод о формировании новой многополярной архитектуры авиационного права, требующей нормативного закрепления технологического суверенитета и альтернативных логистических схем.

**Ключевые слова:** международное воздушное право, гражданская авиация

---

Становление международно-правовых норм, регулирующих использование воздушного пространства, обусловлено необходимостью обеспечения безопасности и эффективности трансграничных сообщений. Начальный этап формирования данной отрасли права ознаменовался поиском баланса между национальными интересами государств и потребностями развивающегося гражданского флота. Нормативное регулирование зародилось в условиях признания исключительного суверенитета стран над их территорией, что нашло отражение в Парижской конвенции 1919 года. Однако стремительный технический прогресс и расширение географии полетов потребовали создания универсальных правил, которые смогли бы объединить разрозненные национальные регламенты в единую систему.

Правовая регламентация мировой авиации прошла путь от простейших двусторонних соглашений до разветвленной системы многосторонних договоров, определяющих технические, коммерческие и навигационные стандарты. Основу действующего правопорядка составила Чикагская конвенция 1944 года, заложившая организационные основы деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В современных условиях указанная система сталкивается с беспрецедентными вызовами, вызванными изменением глобального политического ландшафта и возникновением новых зон конфликтов. Обеспечение безопасности и защищенности полетов в нынешней ситуации требует учета как технических, так и

геополитических факторов, оказывающих непосредственное влияние на стабильность авиационных связей [7, с. 5].

Необходимость пересмотра существующих механизмов правового регулирования продиктована также процессами цифровизации и изменениями в структуре ответственности перевозчиков. Традиционные подходы к унификации норм гражданской авиации подвергаются испытанию ввиду роста региональных объединений и введения односторонних ограничений. Взаимосвязь между международным правом и национальной безопасностью становится ощутимой, что заставляет государства искать новые способы защиты своих авиационных интересов. Исследование эволюционных процессов в данной сфере дает понять логику развития современных нормативных актов и спрогнозировать направления будущих правовых реформ.

Исторический путь развития авиационного права характеризуется последовательной сменой парадигм регулирования, направленных на гармонизацию интересов участников рынка. Первоначально правовые нормы концентрировались на вопросах ответственности и признания государственных границ в небе. Варшавская конвенция 1929 года стала первым серьезным шагом к защите прав пассажиров и грузовладельцев, установив лимиты возмещения ущерба. Принцип ограничения ответственности перевозчика выступал инструментом экономической поддержки зарождающейся отрасли, обеспечивая предсказуемость финансовых рисков для авиакомпаний в процессе выполнения международных рейсов [1, с. 312].

Развитие правовых институтов после Второй мировой войны ознаменовалось созданием Чикагской системы, которая обеспечила техническую унификацию и стандартизацию навигационных процедур. Учреждение ИКАО сформировало единое нормативное пространство, где безопасность полетов стала приоритетом. Данный период отличался стремлением к глобальному охвату, когда большинство государств добровольно принимали на себя обязательства по соблюдению стандартов и рекомендуемой практики. Правовой режим базировался на взаимном признании сертификатов летной годности и лицензий персонала, что способствовало бурному росту объемов перевозок.

К концу двадцатого столетия возникла потребность в обновлении коммерческих основ деятельности авиации. Монреальская конвенция 1999 года пришла на смену Варшавской системе, введя двухуровневую ответственность и закрепив использование

электронных билетов. Вместе с тем, начало двадцать первого века привнесло в правовое поле элементы либерализации, выраженные в соглашениях «открытого неба». Подобные договоры способствовали усилению конкуренции, но одновременно создали предпосылки для возникновения правовых коллизий при столкновении интересов крупных авиационных альянсов и национальных перевозчиков. Динамика этих процессов представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Этапы развития международных перевозок воздушным транспортом

Период	Основное содержание этапа	Характеристика правового режима
1919-1944 гг.	Первичное закрепление суверенитета и правил ответственности.	Парижская и Варшавская конвенции. Ограниченность маршрутов, формирование зачатков коммерческого права.
1944-1970 гг.	Создание универсальной системы регулирования (Чикагская система).	Чикагская конвенция, учреждение ИКАО. Стандартизация безопасности и техническая унификация.
1970-1990 гг.	Либерализация рынка и рост трансконтинентальных сообщений.	Появление соглашений «открытого неба». Акцент на экономической эффективности и защите конкуренции.
1990-2019 гг.	Глобальная интеграция и цифровизация.	Монреальская конвенция 1999 г. Унификация правил ответственности, внедрение электронного документооборота.
2020 г.	Начало трансформации системы в условиях пандемийного кризиса.	Введение экстренных санитарных регламентов, ограничение свобод воздуха, приостановка действия ряда двусторонних соглашений.
2021 г.	Адаптация к постпандемийным реалиям и фрагментация рынка.	Правовое закрепление «санитарных коридоров» и цифровых сертификатов здоровья. Рост государственного субсидирования отрасли.
2022 г.	Геополитический разлом и санкционная деформация правового поля.	Массовая денонсация соглашений о воздушном сообщении, закрытие пространств. Регистрация судов в национальных реестрах.
2023 г.	Формирование альтернативных логистических путей и технологический суверенитет.	Усиление роли региональных стандартов ЕАЭС и БРИКС. Правовое обеспечение эксплуатации флота в условиях эмбарго.
2024 г.	Институционализация многополярной авиационной системы.	Развитие механизмов параллельного импорта запчастей. Нормативное закрепление новых маршрутов через дружественные юрисдикции.
2025 г.	Цифровая суверенизация и интеллектуализация управления.	Внедрение национальных систем бронирования и ИИ в навигацию. Гармонизация норм безопасности в рамках новых союзов.

Анализ данных, приведенных в таблице 1, свидетельствует о завершении эпохи глобальной правовой унификации, начатой в 1944 году. События 2020 года стали катализатором разрушения устоявшихся связей, когда санитарные ограничения фактически нивелировали действие принципов свободы воздуха. В указанный период международное право продемонстрировало уязвимость перед лицом глобальных угроз, что вынудило страны переходить к оперативному национальному регулированию, часто вступающему в противоречие с обязательствами в рамках ИКАО.

Дальнейшая деформация правового режима в 2022 году привела к возникновению ситуации, когда санкционные механизмы начали напрямую подрывать основы безопасности гражданской авиации. Массовое закрытие воздушного пространства и запреты на поставку комплектующих создали юридический прецедент использования авиационных правил в качестве инструмента политического давления. Указанные изменения потребовали от ряда государств, а также России, экстренной разработки нормативных актов для сохранения летной годности флота и защиты национального реестра гражданских судов [2, с. 19].

На современном этапе, охватывающем 2023-2025 годы, наблюдается закрепление многополярности в авиационном праве. Региональные союзы, такие как БРИКС+, начинают выработать собственные стандарты взаимодействия, снижая зависимость от западных регуляторных институтов. Изменения проявляются в создании новых логистических хабов и юридическом оформлении коридоров, защищенных от внешнего вмешательства. Правовое регулирование смещается в сторону обеспечения экономической устойчивости и технологической независимости отдельных макрорегионов [3, с. 1945].

Актуальное состояние мировой гражданской авиации характеризуется нарастающим влиянием геополитических рисков на функционирование международных грузовых и пассажирских перевозок. Возникновение конфликтных зон требует оперативного изменения маршрутной сети и пересмотра юридических основ использования воздушных коридоров. Влияние данных рисков на международный фрахт становится определяющим фактором при формировании тарифной политики и договорных условий перевозки [5, с. 102614]. Нормативное обеспечение безопасности в таких условиях требует внедрения интеллектуальных систем мониторинга, способных оценивать угрозы в реальном времени.

Проблема закрытия воздушных пространств вследствие конфликтов, в частности российско-украинского противостояния, оказала масштабное воздействие на глобальную сеть авиасообщений. Правовые последствия подобных ограничений выражаются в необходимости пересмотра двусторонних соглашений о воздушном сообщении и поиске новых правовых оснований для транзита. Анализ влияния военных действий на воздушное пространство подтверждает, что традиционные механизмы ИКАО по разрешению споров оказываются недостаточно эффективными в условиях острого политического кризиса [6, с. 8].

Важным аспектом выступает правовая неопределенность в вопросах поддержания летной годности судов, находящихся под действием эмбарго. Ограничение доступа к официальной технической документации и сертифицированным запчастям вынуждает государства легализовать альтернативные методы обслуживания. Нормативное закрепление процедур параллельного импорта и использования неоригинальных компонентов становится вынужденной мерой, направленной на реализацию конституционного права граждан на свободу передвижения. Данная ситуация ставит вопрос о необходимости разработки новых стандартов безопасности в рамках региональных объединений, способных заменить традиционные западные регламенты [2, с. 24].

Трансформация системы регулирования затрагивает и сферу страхования рисков. Отказ международных страховых пулов от исполнения обязательств перед компаниями из определенных юрисдикций создает угрозу финансовой устойчивости всей отрасли. Требуется создание новых юридических механизмов взаимного страхования внутри дружественных союзов, а также государственное гарантирование ответственности перевозчиков. Подобные меры сохраняют непрерывность авиационных сообщений даже в условиях жесткой изоляции от мировых финансовых институтов.

Развитие сотрудничества в формате БРИКС+ открывает перспективы для формирования альтернативного правового пространства в авиации. Например, расширение связей между Китаем и ОАЭ демонстрирует возможность создания устойчивых логистических цепочек на основе новых соглашений, учитывающих геополитические реалии. Правовое сопровождение подобных проектов базируется на принципах суверенного равенства и взаимной выгоды, что контрастирует с диктатом

традиционных авиационных держав [3, с. 1950]. Унификация правил в рамках таких союзов может стать прообразом будущей глобальной системы.

Влияние геополитических разломов прослеживается не только в авиации, но и в смежных транспортных отраслях, что подтверждается данными спутникового мониторинга перемещения судов. Взаимосвязь морских и воздушных путей сообщения в условиях конфликтов указывает на необходимость комплексного подхода к правовому регулированию транспортных коридоров. Совместное использование траекторий и координация логистических узлов требуют создания единых нормативных рамок, обеспечивающих безопасность глобальных сетей снабжения [4, с. 12].

Особого внимания заслуживает вопрос совершенствования норм о гражданско-правовой ответственности в условиях цифровой трансформации. Внедрение ИИ в системы навигации и управления полетами порождает новые правовые вызовы, касающиеся определения субъекта ответственности при возникновении инцидентов. Уточнение принципов ограничения ответственности, заложенных еще в начале прошлого века, должно учитывать современный уровень автоматизации и риски киберугроз. Гармонизация национальных законодательств в этой области является необходимым условием для восстановления доверия к международным перевозкам [1, с. 314].

Технологический суверенитет становится неотъемлемой частью правового статуса авиационной отрасли. Переход на национальные системы бронирования и управления воздушным движением требует не только технического, но и четкого нормативного обоснования. Создание правовых барьеров для несанкционированного доступа к навигационным данным и защита цифровой инфраструктуры выступают гарантами национальной безопасности. В будущем правовое регулирование будет все больше опираться на национальные стандарты программного обеспечения, интегрированные в региональные сети.

Итогом текущей эволюции должен стать переход к новой модели международного авиационного права, учитывающей многополярность мира. Необходим отказ от универсализма в пользу гибких многосторонних соглашений, адаптированных к специфике конкретных регионов. Изменение структуры ИКАО или создание параллельных консультативных органов будет учитывать интересы развивающихся стран. Обеспечение безопасности полетов и стабильности перевозок в долгосрочной перспективе зависит от готовности мирового сообщества к конструктивному диалогу и признанию легитимности новых правовых реальностей.

Таким образом, эволюция правового регулирования мировой гражданской авиации вошла в фазу глубокой структурной трансформации. Переход от унифицированной Чикагской системы к фрагментированному правовому полю стал следствием не только пандемии, но и глобальных геополитических изменений. Современные реалии требуют нормативного закрепления новых принципов обеспечения летной годности, механизмов страхования и стандартов цифровой безопасности. Усиление роли региональных союзов и формирование альтернативных логистических маршрутов свидетельствуют о зарождении новой архитектуры международного воздушного права. Будущее отрасли напрямую зависит от способности государств гармонизировать национальные интересы с требованиями коллективной безопасности и технологического суверенитета.

### **Список использованных источников**

1. Глинщикова Т. В., Панькова А. Ю., Бардин А. А. Принцип ограничения ответственности перевозчика в сфере международной воздушной перевозки / Т. В. Глинщикова, А. Ю. Панькова, А. А. Бардин // Аграрное и земельное право. – 2025. – № 2. – С. 311-314. – DOI: 10.47643/1815-1329\_2025\_2\_311. – EDN: UJLAPN
2. Фридлянд А. А., Демин С. С., Столяров Н. С. Влияние санкций на развитие воздушного транспорта России (сетевой анализ и прогноз) / А. А. Фридлянд, С. С. Демин, Н. С. Столяров // Высшая школа: научные исследования : Материалы Межвузовского международного конгресса, Москва, 15 сентября 2023 года. Том 2. – Москва: Инфинити, 2023. – С. 16-29. – EDN: YACQRK
3. Chen Y., Zreik M. Geopolitical Bottlenecks and Air Transport Connectivity Between China and the UAE: Implications for BRICS+ Cooperation and Sustainable Tourism / Y. Chen, M. Zreik // Sustainability. – 2025. – Vol. 17. – № 5. – P. 1930-1956. – DOI: 10.3390/su17051930. – EDN: IWNDKW
4. Cong L., Zhang H., Wang P., Chu C., Wang J. Impact of the Russia–Ukraine Conflict on Global Marine Network Based on Massive Vessel Trajectories / L. Cong, H. Zhang, P. Wang, C. Chu, J. Wang // Remote Sensing. – 2024. – Vol. 16 (8). – P. 1–20. – DOI: 10.3390/rs16081329. – EDN: IYIINI
5. Liu K., Fu Q. How does geopolitical risk affect international freight? / K. Liu, Q. Fu // Journal of Air Transport Management. – 2024. – Vol. 118. – P. 102614. – DOI: 10.1016/j.jairtraman.2024.102614. – EDN: DWFRKG

6. Ostroumov I., Ivannikova V., Kuzmenko N., Zaliskyi M. Impact analysis of Russian-Ukrainian war on airspace / I. Ostroumov, V. Ivannikova, N. Kuzmenko, M. Zaliskyi // Journal of Air Transport Management. – 2025. – Vol. 124. – P. 1-14. – DOI: 10.1016/j.jairtraman.2025.102742. – EDN: CJIXYC

7. Saed M. B., Omar A. F. B. Air traffic in context: geopolitical and technical factors affecting its safety and security / M. B. Saed, A. F. B. Omar // International Science and Technology Journal. – 2025. – Vol. 36. – P. 1-21.