

ОТЗЫВ

на автореферат диссертации «Проблемы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве», представленной Баталовым Александром Александровичем на соискание ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.5. – Международно-правовые науки

Международное воздушное право, зародившись почти одновременно с появлением авиации в XX веке, прошло в своем развитии несколько основных этапов: от регулирования отдельных аспектов правового статуса воздушного пространства и воздушных передвижений до формирования в качестве самостоятельной отрасли современного международного права, состоящей из нескольких институтов, которые объединяют как нормы, касающиеся правового режима воздушного пространства и правового регулирования полетов воздушных судов, так и нормы, регламентирующие коммерческую деятельность воздушного транспорта (международные воздушные сообщения). Особое место в развитии международного воздушного права занимают принятая в 1944 году Конвенция о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и учреждение на основании нее Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Чикагская конвенция и документы, принимаемые ИКАО, вплоть до настоящего времени составляют основу правового регулирования международных полетов и международных воздушных сообщений.

Вместе с тем, конец XX века и первые десятилетия нынешнего столетия отмечаются рядом объективных процессов, оказывающих существенное влияние на международные отношения, составляющие предмет международного воздушного права. К таким процессам, в частности, относятся: а) активная либерализация и коммерциализация воздушного транспорта и авиационной отрасли в целом; б) значительный рост объемов пассажирских и грузовых авиаперевозок вследствие развития внешнеэкономического сотрудничества, туризма и расширения научных и культурных связей, что вызывает необходимость увеличения парка воздушных судов, штата авиационных специалистов и расширения авиационной инфраструктуры; в) появление воздушных судов нового поколения и более технологически совершенного, но одновременно более сложного авиационного оборудования; г) развитие новых информационных, телекоммуникационных и космических технологий для целей функционирования воздушного транспорта и

аэронавигации; д) развитие беспилотной авиации. В тесной взаимосвязи с указанными процессами в конце XX и в начале XXI столетий происходит количественное и качественное развитие регионального сотрудничества государств почти во всех сферах деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства, что, в свою очередь, во-первых, приводит к появлению новых субъектов – региональных международных межправительственных организаций - в тех сферах, в которых ранее функции осуществлялись исключительно государствами (включая контроль за обеспечением безопасности полетов, сертификацию авиационной техники и объектов авиационной инфраструктуры, расследование авиационных происшествий, обслуживание воздушного движения и проч.), и, во-вторых, ставит вопрос о том, насколько существующее на сегодняшний день международно-правовое регулирование авиационной отрасли, в центре которого находятся Чикагская конвенция и ИКАО, позволяет государствам и международному авиационному сообществу в целом адекватно решать возникающие правовые проблемы.

Вышеизложенные обстоятельства предопределяют не только несомненную актуальность диссертационного исследования, представленного А.А. Баталовым, но и крайнюю его потребность и большое значение с теоретической (научной) точки зрения и, в особенности, в практическом отношении с учетом современной обстановки, которая характеризуется, по разным причинам, огромными изменениями условий регулирования и эксплуатации международного воздушного транспорта, а также международно-правовыми проблемами, стоящими перед Российской Федерацией и другими государствами.

Несомненная актуальность и острая потребность в таком глубоком диссертационном исследовании возникла еще и потому, что, к сожалению, в отечественной правовой науке и практике в 90-е годы XX века и в течение первой четверти XXI века комплексных исследований в области международного воздушного права почти не проводилось и до практических разработок дело также не доходило. Между тем, в советский период и в начале 90-х годов прошлого столетия в международном воздушном праве был целый ряд авторитетных ученых и практиков, авторов фундаментальных трудов, получивших мировую известность (А.Н. Брылов, А.Н. Верещагин, В.С. Грязнов, В.Н. Дежкин, Ю.Н. Малеев), однако последняя диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук по вопросам международного воздушного права была защищена почти сорок лет назад. Зарубежная же правовая наука как ранее, так и в настоящее время уделяет повышенное внимание исследованию различных проблем международно-правового характера, влияющих на важнейшие направления и эффективность развития мирового воздушного транспорта.

Анализируя проблемы регионального сотрудничества в международном воздушном праве, А.А. Баталов в своем диссертационном исследовании использует впечатляющую по своим масштабам нормативно-правовую базу, по существу, охватывающую региональные системы в планетарном масштабе. В частности, анализ и выводы в диссертации основаны на исследовании международных договоров, юридически обязательных решений и иных правовых актов, касающихся сотрудничества государств по вопросам деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства, в рамках 45 региональных международных организаций и региональных договорных и институциональных механизмов, существующих на сегодня во всем мире. Кроме этого, важно подчеркнуть комплексный (системный) характер диссертационного исследования А.А. Баталова, которое охватывает региональное сотрудничество во всех регионах мира и по всем основным вопросам, регулируемым международным воздушным правом в их взаимосвязи, а также взаимодействие международно-правового регулирования на региональном уровне с универсальными нормами международного воздушного права. Указанные обстоятельства придают особую ценность и востребованность выводам, к которым пришел автор в результате своего исследования, и среди которых, в том числе, необходимо выделить следующие положения:

- вывод о том, что вопросы либерализации правового регулирования международных воздушных сообщений наиболее успешно решаются именно «в рамках международных организаций региональной экономической интеграции (региональных объединений экономической интеграции), где происходит передача соответствующих функций на уровень институтов и органов этих организаций (объединений), наделенных правом принимать обязательные нормативные акты общего применения, которые действуют непосредственно в правовых порядках государств-членов и применяются субъектами национального права в своих правоотношениях и национальными судами»;

- вывод о том, что во избежание фрагментации международного воздушного права и в целях сохранения на универсальном уровне единообразия правил и процедур, касающихся деятельности международной гражданской авиации, «развитие регионального сотрудничества не должно отменять приоритетность универсального регулирования деятельности международной гражданской авиации перед региональными нормами и не должно ставить под угрозу сохранение за ИКАО роли по разработке универсальных международных стандартов, направленных на обеспечение безопасности полетов»;

- целый ряд интересных и полезных выводов, касающихся ответственности региональных международных организаций, а также соотношения норм международного

воздушного права с общими нормами о международной ответственности государств и международных организаций;

- вывод о возможности конструктивного эффективного взаимодействия классической региональной межправительственной организации по обслуживанию воздушного движения и регионального интеграционного объединения (на примере взаимодействия Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроля) и Европейского Союза);

- вывод об использовании опыта, накопленного региональными организациями в области гражданской авиации, для дальнейшего развития правового режима деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в Евразийском экономическом союзе (ЕАЭС), где «наряду с формированием общего рынка услуг воздушного транспорта и развитием воздушных сообщений между государствами-членами ЕАЭС может осуществляться регулирование вопросов обеспечения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения».

В целом изучение текста автореферата диссертации позволяет отметить, что в результате научного исследования автором достигнута его цель, а его задачи полностью реализованы. Более того, особо следует обратить внимание, что сформулированные в диссертации выводы и рекомендации обладают не только теоретической значимостью для развития международного воздушного права и международного права в целом, но и имеют большое практическое значение при принятии правильных решений сложных проблем правового и экономического характера, возникающих при взаимоотношениях с партнерами на уровне правительств, авиационных администраций и авиапредприятий и влияющих на развитие международного авиационного сотрудничества. Причем эти важные выводы подтверждены практикой разработки и применения норм международного воздушного права в деятельности А.А. Баталова, находящегося уже многие годы на дипломатической работе по представлению интересов Российской Федерации в штаб-квартире ИКАО (г. Монреаль, Канада) в качестве Представителя Российской Федерации при ИКАО, члена Аэронавигационной комиссии ИКАО и различных экспертных групп по вопросам международного воздушного права, а также члена российских делегаций в Юридическом комитете ИКАО, авиатранспортных и аэронавигационных конференциях и региональных совещаниях по различным аспектам безопасности полетов и аэронавигации.

Все проблемы научного и практического характера, рассмотренные в диссертационном исследовании, глубоко продуманы путем тщательного анализа и с использованием многочисленных доктринальных и нормативных источников. При этом данный анализ и выводы, сделанные на его основе, носят не спонтанный характер, а

являются результатом длительного размышления исследователя, который, используя большое число работ отечественных и зарубежных ученых, тем не менее, высказывает свое самостоятельное и обоснованное мнение по рассматриваемым проблемам.

Как ректору профильного высшего учебного заведения гражданской авиации - Московского государственного технического университета гражданской авиации - и как заведующему кафедрой государственного регулирования и права данного учебного заведения хотелось бы особо подчеркнуть значимость выводов представленного диссертационного исследования, в том числе, для целей правовой подготовки специалистов по различным направлениям деятельности гражданской авиации.

Не в качестве замечания, а как пожелание автору в его дальнейшей научной работе можно отметить востребованность дальнейшего всестороннего исследования правового регулирования воздушного транспорта и аэронавигации в рамках ЕАЭС с учетом углубления интеграции в ЕАЭС в ближайшем будущем.

Подводя итог, можно сделать вывод, что автореферат диссертации А.А. Баталова «Проблемы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве» отвечает требованиям, установленным Положением о присуждении ученых степеней в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова, а Баталов Александр Александрович заслуживает присуждения ему ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.5. – Международно-правовые науки.

29 августа 2025 г.

Ректор ФГБОУ ВО «Московский государственный
технический университет гражданской авиации» (МГТУ ГА),
заведующий кафедрой государственного регулирования и права МГТУ ГА,
Заслуженный юрист Российской Федерации,
доктор юридических наук, профессор

Б. П. Елисеев

Контактные данные:

125993, Россия, г. Москва,
Кронштадтский бульвар, д. 20
Телефон: +7 (499) 459-07-07
Эл. почта: info@mstuca.ru