

Заключение диссертационного совета МГУ.051.3
по диссертации на соискание ученой степени доктора наук

Решение диссертационного совета от 16 октября 2025 г. № 10

О присуждении Баталову Александру Александровичу,
гражданину Российской Федерации, ученой степени доктора юридических наук.

Диссертация «Проблемы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве» по специальности 5.1.5. Международно-правовые науки принята к защите диссертационным советом 19.06.2025, протокол № 6.

Соискатель Баталов Александр Александрович, 1977 года рождения, в 2004 году защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему «Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений» по специальности 12.00.10 «Международное право; Европейское право» в диссертационном совете Д.209.001.03 Дипломатической академии Министерства иностранных дел Российской Федерации, с 1 ноября 2023 года по 31 октября 2024 года был прикреплен к кафедре международного права юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова для подготовки и защиты диссертации.

Соискатель работает Представителем Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Министерства транспорта Российской Федерации.

Диссертация выполнена на кафедре международного права юридического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

Официальные оппоненты:

Кешнер Мария Валерьевна, доктор юридических наук, профессор, ФГАОУ ВО «Казанский (Приволжский) федеральный университет», юридический факультет, кафедра международного и европейского права, профессор;

Шумилов Владимир Михайлович, доктор юридических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства экономического развития Российской Федерации», кафедра международного права, заведующий;

Энтин Марк Львович, доктор юридических наук, профессор, ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений — (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации», международно-правовой факультет, кафедра интеграционного права и прав человека, заведующий

дали положительные отзывы на диссертацию.

Выбор официальных оппонентов обосновывался компетентностью в науке

международного права, наличием многочисленных публикаций в данной сфере исследования.

Соискатель имеет 19 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации 19 работ, из них 18 статей, опубликованных в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ по специальности и отрасли наук:

1. A.A. Batalov Global Aviation Safety Oversight System: Challenges and Opportunities for ICAO and its Member States // Air and Space Law. 2021. Volume 46. No. 1. P. 99-118 (1,4 п.л.), (SJR – 0,271).
2. Баталов А.А. Некоторые международно-правовые вопросы предоставления права пролетов при осуществлении регулярных воздушных сообщений // Московский журнал международного права. 2006. № 4. С. 73-92 (0,9 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 1,054).
3. Баталов А.А. Некоторые тенденции международно-правового регулирования борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации в свете Пекинской международной конференции по воздушному праву 2010 года // Евразийский юридический журнал. 2013. № 6 (61). С. 56-61 (0,8 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,129).
4. Баталов А.А. Международно-правовые аспекты обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в районах боевых действий и военных учений // Московский журнал международного права. 2018. № 2. С. 58-70 (1,3 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 1,054).
5. Баталов А.А. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики // Московский журнал международного права. 2020. № 3. С. 64-90 (2,9 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 1,054).
6. Баталов А.А. Вспомогательные процессы образования норм международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики // Московский журнал международного права. 2020. № 4. С. 64-80 (1,7 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 1,054).
7. Баталов А.А. Региональное сотрудничество в области безопасности полетов: международно-правовые вопросы // Московский журнал международного права. 2021. № 4. С. 40-69 (3,3 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 1,054).
8. Баталов А.А. Некоторые аспекты взаимодействия универсальных и региональных механизмов сотрудничества в международном воздушном праве // Евразийский юридический журнал. 2021. № 12 (163). С. 57-63 (1,1 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,129).
9. Баталов А.А. Правовое регулирование вопросов обеспечения безопасности полетов в рамках Европейского Союза // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. 2022. Т.18. № 1. С. 80-92 (1,7 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ – 0,947).
10. Баталов А.А. Некоторые вопросы ответственности в международном воздушном праве в свете авиакатастрофы над Боденским озером 1 июля 2002 г. // Российский юридический журнал. 2022. № 4 (145). С. 29-39 (0,9 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,924).
11. Баталов А.А. Судебная защита интересов потерпевших в авиационных происшествиях: некоторые международно-правовые аспекты // Вестник гражданского процесса. 2022. Т.15. № 6. С. 187-204 (1,0 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ – 1,029).
12. Баталов А.А. Опыт международного сотрудничества в сфере обслуживания воздушного движения в Европе: от Евроконтроля к Единому европейскому небу // Журнал зарубежного законодательства и

сравнительного правоведения. 2023. Т. 19. № 2. С. 96-107 (1,5 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ – 0,947).

13. Баталов А.А. Международно-правовые аспекты регионального сотрудничества в области обслуживания воздушного движения // Законодательство. 2023. № 4. С. 71-79 (0,85 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,167).

14. Баталов А.А. Ответственность в международном воздушном праве: проблемы теории и практики // Вестник Московского университета. Серия 11. Право. 2023. № 5. С. 106-130 (1,5 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,516).

15. Баталов А.А. Проблемы ответственности в международном воздушном праве в контексте регионального сотрудничества // Евразийский юридический журнал. 2023. № 7 (182). С. 20-28 (1,6 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,129).

16. Баталов А.А. Особенности международно-правового регулирования воздушных сообщений и правила ВТО // Российский юридический журнал. 2023. № 6 (153). С. 36-52 (1,7 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,924).

17. Баталов А.А. Коммерциализация и приватизация обслуживания воздушного движения: проблемы и перспективы // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. 2023. № 4 (55). С. 307-313 (0,7 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,510).

18. Баталов А.А. К вопросу о предмете международного воздушного права: от воздушного права к праву атмосферы? // Евразийский юридический журнал. 2024. № 5 (192). С. 34-37 (0,6 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,129)

На диссертацию и автореферат поступило семь дополнительных отзывов, все положительные.

Диссертационный совет отмечает, что представленная диссертация на соискание ученой степени доктора юридических наук является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований содержится решение задач, имеющих значение для развития международного права, изложены новые научно обоснованные решения и разработки, имеющие существенное значение для развития страны.

Диссертация представляет собой самостоятельное законченное исследование, обладающее внутренним единством. Положения, выносимые на защиту, содержат новые научные результаты и свидетельствуют о личном вкладе автора в науку. Наиболее значимы из них следующие:

1. Несмотря на то, что на сегодняшний день международное воздушное право продолжает оставаться преимущественно «авиационным» правом, регулирующим, в первую очередь, деятельность гражданской авиации, международные авиаперевозки и в некоторой степени полеты государственных воздушных судов, на современном этапе становится все более актуальным вопрос о развитии предмета данной отрасли международного права в следующем направлении. По мере устранения фрагментарности международно-правовых режимов использования воздушного пространства и охраны атмосферы и переосмысления государствами подхода к использованию и охране атмосферы как единого глобального

природного ресурса, абсолютно необходимого для поддержания жизни на Земле, уже в скором будущем может нарастать гармонизация международно-правового регулирования различных видов деятельности по использованию воздушного пространства и правового режима охраны атмосферы. При этом нельзя исключать, что данное взаимодействие будет осуществляться именно в рамках международного воздушного права, в силу его централизации и высокой институционализации, которое в этом случае постепенно трансформируется из «авиационного права» («аэронавигационного права») в более комплексное «право атмосферы». Попытки подобного комплексного правового регулирования деятельности по использованию воздушного пространства и охраны атмосферы в настоящее время уже предпринимаются на региональном уровне, в частности, в рамках Европейского Союза (ЕС).

2. Как на универсальном, так и на региональном уровне государства начали осознавать, что для повышения качества предоставляемых авиатранспортных услуг и снижения стоимости авиаперевозок для пассажиров необходим переход от системы жесткого регулирования воздушного транспорта к более либеральному режиму, адаптированному к принципам конкуренции и свободного рынка. Этот процесс привел к приватизации национальных авиапредприятий, бывших ранее национальными монополистами в сфере международных авиаперевозок, к появлению на авиатранспортном рынке большого числа частных авиакомпаний и, в целом, к значительному уменьшению вмешательства государств в коммерческие вопросы функционирования авиатранспортной отрасли. В свою очередь, система международно-правового регулирования воздушных сообщений, основанная на Чикагской конвенции, которая не предусматривает свободу коммерческой деятельности воздушного транспорта и устанавливает строго разрешительный порядок ее осуществления, не позволяет решать многие правовые проблемы, возникающие в результате либерализации режима авиатранспортной отрасли, включая, например, регулирование вопросов конкуренции, разрешения споров, иностранных инвестиций для авиапредприятий. Указанное обстоятельство явилось одной из важных причин и стимулом для развития, в частности, региональных механизмов международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта с участием небольших групп государств, позволяющих более эффективно решать правовые проблемы, связанные с функционированием воздушного транспорта в условиях свободного рынка

3. Все большее восприятие международных гражданских авиаперевозок как коммерческих услуг и важнейшего элемента международной торговой системы поставило вопросы о возможности применения к этим услугам правил Всемирной торговой организации (ВТО), и, в первую очередь, положений Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС), о соотношении этих положений с нормами международного воздушного

права, а также о юрисдикции Органа по разрешению споров ВТО (ОРС ВТО) в отношении споров, касающихся таких услуг. Нормы международного воздушного права формально не препятствуют полному распространению действия правил ВТО на международные авиаперевозки, а положения самого ГАТС достаточно гибки и могли бы обеспечить поступательную, сбалансированную многостороннюю либерализацию коммерческой деятельности воздушного транспорта в качестве составного элемента международной торговой системы. Более того, ОРС ВТО представляется гораздо более компетентным и эффективным органом разрешения споров, касающихся экономических аспектов международной гражданской авиации, чем во многом архаичный политико-дипломатический механизм разрешения споров, предусмотренный Чикагской конвенцией. Однако при таком развитии событий вряд ли будет учитываться специфика международного воздушного права, а государства могут столкнуться с конкуренцией двух механизмов по разрешению межгосударственных авиационных споров, при этом ни один из них не будет иметь приоритета, что, в свою очередь, означает риски появления конкурирующих толкований и противоречащих друг другу решений.

4. Как показывает практика региональных международных организаций, к чьей компетенции относятся вопросы правового регулирования международных воздушных сообщений, наиболее успешно данные вопросы решаются 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. Правовое регулирование международных воздушных сообщений в таких интеграционных объединениях, основанное на предоставлении свободы оказания авиатранспортных услуг в рамках создаваемого единого рынка авиаперевозок, позволяет не только быстро и эффективно достичь значимых результатов, которые сложно реализуемы в рамках традиционных механизмов межгосударственного сотрудничества с учетом их институциональных и правовых ограничений, но и приводит к эффективной конкуренции среди авиапредприятий и, как правило, влечет за собой повышение качества предоставляемых авиатранспортных услуг и снижения их стоимости для потребителей.

5. Быстрое развитие регионально-правового регулирования в международном воздушном праве может повлечь за собой риски фрагментации международного воздушного права за счет отсутствия какой-либо координации и появления в ходе этого процесса расхождений в нормативно-правовом регулировании воздушных сообщений, вопросов

безопасности полетов и обслуживания воздушного движения (ОВД), что при экстремальном сценарии может повлечь фрагментацию воздушного пространства, создать препятствия для достижения единообразия правил и процедур, касающихся деятельности международной гражданской авиации, и в итоге даже поставить под угрозу безопасность полетов во всем мире. В этом отношении 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.

6. Развитие и углубление регионального сотрудничества государств в различных сферах авиационной деятельности (в частности, в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и инцидентов, обслуживания воздушного движения, коммерческой деятельности воздушного транспорта) привели к созданию новых или к расширению компетенции у уже существующих региональных объединений и появлению соответствующего регионального нормативно-правового регулирования, которое заменяет собой действовавшие ранее национальные нормы государств-участников таких объединений. При этом создаваемые региональные международные организации не являются сторонами Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции) и в силу этого не могут нести международно-правовую ответственность за несоблюдение ее норм. Данное обстоятельство, в свою очередь, ставит теоретические и практические вопросы в международном воздушном праве, включая проблему ответственности таких международных организаций, в том числе, вопросы присвоения противоправного поведения, возмещения причиненного их решениями или действиями вреда и международно-правовой ответственности государств за исполнение решений таких международных организаций.

7. Анализ соотношения норм современного международного воздушного права с общими нормами права международной ответственности показывает, что нормы Чикагской конвенции и практика их применения не позволяют сделать однозначный вывод о том, что эти положения каким-либо образом исключают или ограничивают применение общих норм об ответственности государств за международно-противоправные деяния, в первую очередь, регулирующих порядок возмещения ущерба. В этой связи существующий в международном воздушном праве режим ответственности не позволяет охарактеризовать его в качестве автономного (*self-contained*) режима ответственности государств в том смысле, в каком подобный режим рассматривается в международно-правовой доктрине и материалах Комиссии международного права. Также маловероятно, что в данной отрасли международного права в обозримом будущем сложится режим ответственности государств,

полностью исключаящий применение Проекта статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 года.

8. Анализ различных международных договоров об учреждении региональных международных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов, а также международных договоров и правовых актов, регулирующих деятельность соответствующих органов (агентств, институтов) в рамках международных организаций региональной экономической интеграции показывает особенности режима международной ответственности самих международных организаций и их государств-членов. В отношениях между самими государствами-членами региональных международных организаций, а также между государствами-членами и этими организациями их собственные положения об ответственности будут носить характер *lex specialis*, исключающие применение общих норм об ответственности государств и международных организаций, закрепленных, в частности, в Проекте статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 года и Проекте статей об ответственности международных организаций 2011 года. Однако в той мере, в какой какие-либо условия международной ответственности не урегулированы региональными международными договорами, в отношениях государств-членов региональных международных организаций и самих организаций, очевидно, будут применяться общие нормы о международно-правовой ответственности.

9. Опыт многолетнего функционирования Европейской организации по обеспечению безопасности авионавигации (Евроконтроля) и почти двадцатилетней реализации программы «Единое европейское небо» ЕС показывает возможность конструктивного эффективного взаимодействия классической региональной межправительственной организации по ОВД и регионального интеграционного объединения. С одной стороны, Европейский Союз с его программой «Единое европейское небо» позволяет достичь результатов в области интеграции систем ОВД, которые сложно реализуемы в рамках институциональных и правовых ограничений Евроконтроля. С другой стороны, Евроконтроль с его более широким, по сравнению с ЕС, членским составом и высококвалифицированными авиационными специалистами дает возможность распространить преимущества Единого европейского неба в общеевропейском масштабе и обеспечить профессиональную поддержку для ЕС при разработке соответствующих правовых актов ЕС. Опыт подобного взаимодействия классической региональной межправительственной организации и регионального интеграционного объединения мог бы вполне быть использован в других регионах и по другим вопросам, регулируемым международным воздушным правом (в частности, в сфере обеспечения безопасности полетов и регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта).

10. Накопленный региональными организациями в области гражданской авиации

соответствующий опыт может быть использован 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 ОВД. Наиболее эффективным осуществление либерализации регулирования международных воздушных сообщений и создание общего авиатранспортного рынка ЕАЭС было бы на основе решений органов ЕАЭС, то есть актов нормативно-правового характера, либо многостороннего международного договора о воздушном транспорте (воздушных сообщениях), заключенного между государствами-членами в рамках ЕАЭС. Либерализация регулирования воздушных сообщений и создание общего рынка услуг воздушного транспорта ЕАЭС могут осуществляться постепенно, посредством поэтапного снятия ограничений в отношении основных элементов коммерческой деятельности авиапредприятий (доступ к рынку авиаперевозок, объемы авиаперевозок, условия назначения авиапредприятий для эксплуатации воздушных линий, установление тарифов).

На заседании 16 октября 2025 года диссертационный совет принял решение присудить Баталову А.А. ученую степень доктора юридических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 14 человек, из них 7 докторов наук по специальности 5.1.5. Международно-правовые науки, участвовавших в заседании, из 16 человек, входящих в состав совета, проголосовали:

за – 12, против – 1, недействительных бюллетеней – 1.

Председатель

диссертационного совета

В.А. Томсинов

Ученый секретарь

диссертационного совета

П.Л. Полянский

16 октября 2025 года