

В диссертационный совет МГУ.051.3 Московского государственного
университета имени М.В. Ломоносова,
по адресу: Москва, Ленинские горы, д. 1, стр. 13-14,
4-й учебный корпус Юридический факультет

ОТЗЫВ

**официального оппонента Энтина М.Л.
на диссертацию на соискание ученой степени
доктора юридических наук Баталова Александра Александровича
на тему: «Проблемы регионального сотрудничества государств в
международном воздушном праве»
по специальности 5.1.5. Международно-правовые науки**

В 1940-е годы, когда создавалась Организация Объединенных Наций и международные организации, входящие в систему ООН, включая Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), среди государств-учредителей преобладал универсалистский подход, который с большим трудом был немного смягчен на конференции в Сан-Франциско благодаря усилиям стран Латинской Америки. Современный мир уже невозможно представить без самых разнообразных форм, институтов, механизмов регионального сотрудничества, многие из которых не только идут дальше, чем сотрудничество на универсальном уровне, но и претендуют на создание либо собственных норм *lex specialis*, обладающих преимущественной силой по отношению к универсальным, либо напрямую исключают применение универсальных норм на уровне региона.

Долгое время неким эталоном гармоничного, успешного и масштабного регионального сотрудничества считался Европейский союз (ЕС), а успехи сотрудничества в других регионах определялись путём их сравнения с достижениями ЕС. Однако, как становится вполне очевидным сегодня, мир предлагает гораздо более разнообразную палитру регионального взаимодействия, оправдывая свой мультицентричный характер. Причём этот повсеместный регионализм успешно развивается даже в тех сферах, которые

длительное время считались образцом и оплотом универсализма, таких как международное воздушное право.

Положения Чикагской конвенции 1944 г., которая считалась своего рода отраслевой Конституцией и должна была бы оставаться ей главным образом в аспекте превенции и пресечения дискриминации, оказались зачастую мало пригодны для того чтобы предоставить адекватное правовое обеспечение идущих в отрасли изменений, в том числе и процессам регионализации.

Поиски баланса между универсальным и региональным идут очень непросто во всех отраслях международного права, начиная с права применения силы для поддержания мира и безопасности, но особую специфику они приобрели именно в международном воздушном праве. Здесь разработка и внедрение собственных региональных стандартов в разных частях без какой-либо оглядки на универсальные правила, может достаточно быстро трансформироваться в расползание неба и воздушной безопасности по региональным штаб-квартирам с последствиями, которые трудно себе даже представить.

В этой связи рецензируемое диссертационное исследование А.А. Баталова, в котором подробнейшим образом, обстоятельно, доказательно, вдумчиво раскрываются все эти тенденции и противоречия и впервые в российской науке и науке Евразийского экономического союза (ЕАЭС) системно анализируется содержание нарождающихся региональных правопорядков в области регулирования и управления гражданским авиасообщением и всей связанной с ней инфраструктурой, приобретает особую актуальность, новизну, большую теоретическую и практическую значимость и фактически создаёт целое новое направление отечественной юриспруденции и, соответственно, юриспруденции на русском языке.

В том, что касается научной новизны представленной диссертации, то в плане изучения современного (нового) регионализма можно отметить, что в работе проведено глубокое сравнительно-правовое исследование всех институциональных и иных форм регионального сотрудничества государств в

сфере обеспечения безопасности полётов и расследования авиационных происшествий в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, Евразии, регионе Центральной Америки и Карибского бассейна. Автор не только определил их юридическую природу и предложил систематизацию их полномочий, но и выявил препятствия для расширения данных полномочий и пути их преодоления. Кроме того, автором была изучена проблема одновременного членства государств в нескольких региональных международных организациях по контролю за обеспечением безопасности полётов разного типа и предложены пути её решения.

Другой аспект регионализации современного международного воздушного права был подробнейшим образом разобран автором при анализе опыта регулирования вопросов коммерческой деятельности воздушного транспорта в таких регионах, как Европа, Евразия, Латинская Америка, Азиатско-Тихоокеанский регион и Африка. На основе обобщения этого опыта А.А. Баталов приходит к выводу, подкреплённому огромным объёмом проанализированных им фактологических данных, о том, что наиболее успешно данные вопросы решаются в рамках международных организаций региональной экономической интеграции (объединений экономической интеграции, тем более интеграционных объединений общей компетенции), где происходит передача соответствующих функций на уровень институтов и органов этих организаций (объединений), наделённых правом принимать обязательные нормативные акты общего применения, которые действуют непосредственно в правовых порядках государств-членов и применяются субъектами национального права в своих правоотношениях.

Кроме того, указанные региональные механизмы позволяют более эффективно решать правовые проблемы, связанные с деятельностью воздушного транспорта в условиях свободного рынка, включая, например, регулирование вопросов конкуренции, иностранных инвестиций для авиапредприятий и разрешения споров. Указанный вывод может быть особенно полезен тем государствам и группам государств, которые начинают

или планируют развивать региональное сотрудничество в авиатранспортной сфере и создавать единый региональный рынок авиаперевозок, такие, например, как Российская Федерация и другие страны ЕАЭС.

Доказывая эти и другие положения, вынесенные на защиту, диссертант вводит в научный оборот аналитику большого массива ранее не подвергавшихся исследованию сведений о юридическом измерении практики эксплуатации воздушного пространства и разрешения споров и конфликтов различной интенсивности. Одновременно с этим он уверенно опирается на творческое обобщение наследия и трудов ведущих российских и иностранных юристов, внёсших вклад как в становление и понимание классического и современного международного воздушного права, так и осмысление правового регулирования и обеспечения интеграционных процессов, набирающих силу повсюду, во всех регионах планеты.

Если говорить о практической значимости и применимости полученных диссертантом результатов своего исследования, то они также не вызывают сомнений. В этом отношении особенно следовало бы выделить раздел 5.5 диссертационного исследования, в котором автор обосновывает конкретные решения для дальнейшего развития правового режима деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в рамках ЕАЭС. С учетом опыта других регионов А.А. Баталов предлагает осуществлять либерализацию регулирования воздушных сообщений и создание в ЕАЭС общего рынка авиатранспортных услуг (с подключением к нему в той или иной степени соседних и других дружественных стран) посредством поэтапного снятия ограничений в отношении основных элементов коммерческой деятельности авиапредприятий (доступ к рынку авиаперевозок, установление тарифов на авиаперевозки пассажиров и грузов, взаимное предоставление максимального объёма свобод открытого неба и т.д.), но при этом обязательно в сочетании с правовым регулированием на уровне ЕАЭС вопросов обеспечения безопасности полётов и обслуживания воздушного движения. Эти предложения представляют интерес не только для России, но и

для всех остальных стран ЕАЭС, а также государств, с которыми Россия и ЕАЭС создают зоны свободной торговли или ведут об этом консультации и переговоры.

Кажущаяся академическая сухость диссертационного исследования А.А. Баталова смягчается по-своему романтическими рассуждениями на с. 40-41 о возможном формировании в недалёком будущем права атмосферы. Правда, при этом автор не забывает отметить, что главенствующую роль в этом процессе должно играть международное воздушное право.

Резюмируя, следует особо подчеркнуть, что **научные положения рецензируемой докторской диссертации представляются вполне аргументированными и достоверными, а рекомендации автора, последовательно обосновываемые по тексту диссертации во всех пяти главах** (*Глава 1. Понятие и основы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве; Глава 2. Региональное сотрудничество в области международно-правового регулирования воздушных сообщений; Глава 3. Региональное сотрудничество в области международно-правового регулирования вопросов безопасности полётов, расследования авиационных происшествий и обслуживания воздушного движения; Глава 4. Региональное сотрудничество государств и проблемы ответственности в международном воздушном праве; Глава 5. Особенности регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации в рамках Европейского союза и Евразийского экономического союза*) **и в положениях, выносимых на защиту, основаны на объективном восприятии существующих правовых реалий и проблем, подкреплены выверенной аргументацией и заслуживают того, чтобы быть поддержанными.**

Таким образом, подводя итог, можно констатировать: диссертация Александра Александровича Баталова «Проблемы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве», представленная на соискание учёной степени доктора юридических наук,

представляет собой значительный личный вклад автора в науку международного права. Тема исследования раскрыта в полном объеме. Поставленная автором цель достигнута. Задачи решены. Выводы и рекомендации научно обоснованы. Они обладают необходимой научной новизной, требуемой от такого уровня исследований.

В то же время, высоко оценивая представленную диссертацию, хотелось бы обратить внимание на некоторые моменты, заслуживающие дополнительного осмысления и проработки, должное внимание к которым могло бы украсить исследование, придать ему дополнительную глубину и усилить его всеобъемлющий характер.

1. Докторская диссертация выиграла бы, если бы автор в большей степени использовал огромный пласт доктринального материала, наработанный отечественной наукой интеграционного права, в частности научными школами правового регулирования и обеспечения европейского, евразийского и мировых интеграционных процессов, прежде всего Московского государственного института (университета) международных отношений МИД России (МГИМО), но также и Московской государственной юридической академии имени О.Е. Кутафина (МГЮА), Российского университета дружбы народов имени Патриса Лумумбы (РУДН), Казанского (Приволжского) федерального университета (КФУ), Балтийского федерального университета имени Иммануила Канта (БФУ) и других университетов, в особенности лидерами этих научных школ (тем более что многие из них упоминаются среди тех, на чьи труды опиралось диссертационное исследование). В подготовленных ими фундаментальных публикациях обстоятельно разбираются как общие вопросы наднационального права и права гибкой интеграции, оказывающие немалое влияние на сдвиги в воздушном праве региональных объединений, так и специальные вопросы, непосредственно касающиеся права конкуренции, безопасности, ответственности и т.д., затрагивающие сближение,

гармонизацию и унификацию норм воздушного права на региональном, транснациональном и межрегиональном уровнях.

2. Было бы предпочтительнее, чтобы автор при написании названия Европейский союз, а также всех институтов ЕС придерживался такого же стандарта, как применительно к Евразийскому экономическому союзу и Евразийской экономической комиссии, т.е. использования заглавной буквы только в первом случае, о чем Министерство иностранных дел договорилось с Институтом Европы, российскими университетами и экспертным сообществом уже много лет назад (что, увы, так до сих пор и не привело к единообразию).

3. Вслед за совершенно справедливым выводом автора о том, что распространение правил ГАТТ/ВТО на авиатранспортную отрасль может иметь двоякий эффект со знаком плюс и минус, т.е. обеспечить более современное регулирование всего, связанного с вопросами коммерческой эксплуатации, добросовестной конкуренции, разрешения споров, ответственности и т.д., но привести к двойственности правового регулирования, столкновению юрисдикций, размыванию юридической определённости и другим трудно просчитываемым негативным последствиям, было бы резонно сделать предположение о том, что объединения наднациональной интеграции, а, может быть, и гибкой интеграции, уже серьёзно продвинувшиеся в формировании своего внутреннего воздушного права, отличного от международного, откажутся впустить нормы ГАТТ/ВТО в свой внутренний правовой порядок, что заведомо ограничит распространение правил ГАТТ/ВТО лишь на внеинтеграционные системы права.

4. Ещё один вполне резонный вывод мог бы заключаться в предположении о том, что указанные интеграционные объединения предпринимают эшелонированные усилия по продвижению формируемого ими внутрирегионального воздушного права или, иначе, воздушного права как части правового регулирования общего/единого/внутреннего рынка товаров и услуг, только локального, в международное воздушное право, в целом, и его

соответствующую трансформацию в своих интересах. В таком случае на наших глазах идут два взаимосвязанных процесса. С одной стороны, внутреннее воздушное право интеграционных объединений в той или иной степени, в тех или иных элементах транслируется в общее международное воздушное право и/или практику его применения и видоизменения. С другой стороны, ими создаётся трансрегиональное воздушное право, основанное на их внутреннем воздушном праве, как система регулирования совокупности отношений с третьими странами, подменяющая общее международное воздушное право.

5. В этом случае планы Европейского союза по формированию принципиально нового атмосферного права, поглощающего воздушное, с колоссальным зеленым, экологическим, климатическим элементами и элементами энергетического перехода, как в перспективе запрещающего, ограничивающего и вводящего драконовское налогообложение на использование ископаемого топлива, делает эти планы и шаги по их осуществлению крайне опасными для российской экономики и экономики ЕАЭС, что настоятельно требует от экспертного сообщества, российских компаний и профильных ведомств разработки упреждающей стратегии действий по минимизации рисков и отстаиванию своих национальных интересов. Такая постановка вопроса приобретает особенно злободневный характер в свете недавнего консультативного заключения Международного суда фактически о юридической ответственности государств за непринятие надлежащих мер по предотвращению изменения климата.

6. Приводя очень интересные рассуждения о возможности применения в международном воздушном праве общих норм об ответственности, которые, как считается, были кодифицированы КМП в Проекте статей об ответственности государств 2001 года, автор, похоже, не уделяет должного внимания проблеме соотношения этих общих норм с правилами об ответственности, разрабатываемыми и применяемыми в региональных правовых порядках, например, ЕС или ЕАЭС, в том числе и к вопросам общего

рынка авиатранспортных услуг. Так, в том же ЕС общие нормы об ответственности полностью исключены и применяются собственные правила, перечёркивающие горизонтальное принуждение государства, нарушившего эти правила.

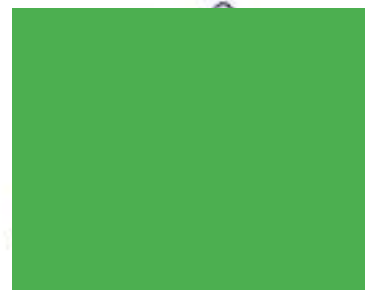
7. Анализируя порядок разрешения споров, вытекающих из норм международного воздушного права, автор подробно разбирает недостатки существующего рассмотрения таких споров в Совете ИКАО, а также исследует возможность подключения к разрешению таких споров ОРС ВТО, несмотря на то что Апелляционный орган ВТО фактически прекратил свою деятельность. Однако стоило бы самое пристальное внимание уделить также роли судов региональной экономической интеграции, ряд из которых, тот же Суд ЕС, прямо запрещает государствам-членам использовать для разрешения споров между собой другие международные суды или квазисудебные органы, будь то Совет ИКАО или ОРС ВТО.

Вместе с тем, указанные соображения только помогают ещё лучше понять безусловную актуальность и практическую значимость вклада автора в отечественную науку и нисколько не влияют на общую высокую оценку диссертационного исследования, проведённого А.А. Баталовым. Диссертация отвечает требованиям, установленным Московским государственным университетом имени М.В. Ломоносова к работам подобного рода. Содержание диссертации соответствует специальности 5.1.5. «Международно-правовые науки» (по юридическим наукам), а также критериям, определенным пп. 2.1-2.5 Положения о присуждении ученых степеней в Московском государственном университете имени М.В. Ломоносова, а также оформлена согласно требованиям Положения о совете по защите диссертаций на соискание учёной степени кандидата наук, на соискание учёной степени доктора наук Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.

Таким образом, соискатель Баталов Александр Александрович заслуживает присуждения учёной степени доктора юридических наук по специальности 5.1.5. «Международно-правовые науки».

Официальный оппонент

Заведующий кафедрой
интеграционного права и прав человека
МГИМО МИД России,
доктор юридических наук (специальность
12.00.10 Международное право;
Европейское право), профессор



Марк Львович Энтин

«05» 09 2025 г.

ПОДПИСАТЕЛЬ  заверяю

Специальность

I категория

«05» 09 2025 г.

**Сведения об официальном оппоненте
и организации места работы**

Полное наименование организации: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации». Адрес: 119454, Москва, проспект Вернадского, 76. Телефон: +7 (495) 229-40-49. Эл. почта: portal@inno.mgimo.ru. Официальный сайт: <https://mgimo.ru>.

Должность: заведующий кафедрой интеграционного права и прав человека. Ученая степень: доктор юридических наук (специальность 12.00.10 Международное право; Европейское право). Ученое звание: профессор. Тел. 7 (495) 229-40-41. Эл. почта: kafedra-ide@mgimo.ru.