

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

ОТЗЫВ

**на диссертацию на соискание учёной 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**

Регулярно появляющиеся утверждения о кризисе современного международного права успешно опровергаются динамичным развитием ряда его отраслей, где скорость и масштабы изменений за последние 10-15 лет не только впечатляют сами по себе, но и оказались в значительной степени сюрпризом для академического сообщества. Убедительным примером в этом отношении является международное воздушное право. Из состояния статики, характерной для последней четверти XX века, привлекающей внимание лишь горстки наиболее преданных исследователей и маргинального интереса со стороны студентов, буквально на наших глазах трансформировалось в активно меняющуюся как на универсальном, так и на региональном уровне отраслевую группу международно-правовых норм. Можно указать несколько факторов, способствовавших таким чуть ли не тектоническим изменениям, и отмечаемых в диссертации. Среди этих факторов наибольшую роль сыграли во-первых, либерализация воздушного транспорта, включая передачу в ряде государств в частные руки функций по управлению воздушным движением. Воздушные перевозки, включая международные, не рассматриваются больше как функция государства, а как коммерческая услуга, которая может оказываться и частными предприятиями и где действуют законы конкуренции. Во-вторых, государства все активнее и в большем объёме координируют на региональном уровне свою политику в сфере воздушных перевозок и

управления воздушным транспортом, создавая профильные региональные организации и идя при этом иной раз гораздо дальше чем Чикагская конвенция 1944 г.. Это в известной степени напоминает ситуацию с ВТО и многочисленными региональными торговыми соглашениями, контроль за созданием которых на универсальном уровне был уже давно утрачен, и без которых сегодня невозможно представить современное регулирование международной торговли. Автор диссертации совершенно обоснованно подчёркивает, что 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. Однако, и это особо подчёркивается в диссертации, в международном воздушном праве речь все же идёт о вопросах безопасности перевозок и о применении единых мировых стандартов. Поэтому при неизбежном поиске баланса между универсализмом и регионализмом, который сейчас характерен практически для всех отраслей международного права, в международном воздушном праве все же лидирующая роль в разработке таких стандартов должна оставаться за ИКАО, чтобы риски правовой фрагментации не переросли в риски фактической фрагментации воздушного пространства и авиационной безопасности. Именно в силу этого трудно переоценить актуальность работы, которая появилась в нужное для неё время.

Если говорить о научной новизне рассматриваемой диссертации, то нужно отметить, что перед нами несомненно удачная попытка восполнить высококачественными работами тот урон, который был нанесён отечественной школе международного воздушного права безвременным уходом таких ярких исследователей как профессор В.Д. Бордунов и профессор Ю.Н. Малеев. Последняя диссертация на соискание учёной степени доктора юридических наук по вопросам международного воздушного права была защищена ещё в СССР почти сорок лет назад, после чего в

отечественной международно-правовой науке проводились исследования, посвящённые лишь отдельным («точечным») проблемам международно-правового регулирования деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства в рамках диссертаций на соискание учёной степени кандидата юридических наук. В этом отношении диссертацию А.А. Баталова можно рассматривать и как закрытие образовавшегося вследствие сложных для науки 1990-х годов разрыва между поколениями отечественных исследователей. С другой стороны, работа подкупает ощущаемым сочетанием науки и практики, принимая во внимание работу диссертанта в представительстве России при ИКАО в последние 8 лет. Это придаёт дополнительную весомость и доверие к материалам и рассуждениям, представленным в диссертации и сформированным на их основе выводам. На наш взгляд, автором предпринята успешная попытка системного (комплексного) анализа актуальных проблем и направлений развития международного воздушного права на универсальном и на региональном уровнях с учётом его взаимосвязи с другими отраслями и институтами современного международного права.

Практическая ценность представленной для защиты диссертации также не вызывает сомнений. Вопросы воздушного права буквально ворвались в международную повестку, став одним из инструментов санкционного давления западных стран на Россию начиная с 2015 г. и идущей против России судебно-правовой войны (lawfare). Автор диссертации стал одним из первых, если не первым в отечественной доктрине, кто заговорил об особенностях вопросов ответственности в международном воздушном праве и о порядке применения в этом случае Проекта статей об ответственности государств 2001 г., разработанных Комиссией международного права. Проведённый автором обстоятельный анализ существующего в ИКАО порядка рассмотрения в Совете ИКАО межгосударственных споров во многом объясняет причины, по которым Россия решила прекратить своё участие в рассмотрении в Совете ИКАО спора по заявлению Нидерландов и Австралии в отношении трагедии,

произошедшей в 2014 г. с самолётом Боинг компании Малазийские авиалинии на Юго-Востоке Украины, а также аргументы, использованные Россией уже в сентябре 2025 г при подаче в Международный Суд ООН апелляционной жалобы на решение Совета ИКАО.

Подробный анализ содержания представленной диссертации позволяет констатировать успешное выполнение всех целей и задач исследования, объективность и обоснованность выводов и рекомендаций, сформулированных диссертантом, что во многом стало возможным благодаря следующим особенностям этого диссертационного исследования:

- комплексный характер исследования, которое охватывает межгосударственное сотрудничество во всех регионах мира и по наиболее актуальным вопросам, которые подпадают под сферу действия международного воздушного права;

- обширная нормативно-правовая база исследования, включающая в себя как источники международного воздушного права и иные международно-правовые акты, действующие на универсальном уровне, так и международные договоры, юридически обязательные решения и иные правовые акты, касающиеся сотрудничества государств по вопросам деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства, в рамках проанализированных автором диссертации 45 различных региональных международных организаций и региональных договорных и институциональных механизмов, действующих во всем мире;

- значительная теоретическая основа исследования, которая включает в себя труды отечественных учёных-специалистов в области общего международного права, права международной ответственности, права ЕС и ЕАЭС и международного воздушного права, а также большой массив работ зарубежных юристов-международников.

В качестве значительного вклада в отечественную доктрину международного права можно расценить проведённый впервые в

отечественной международно-правовой науке анализ возможности распространения общего международно-правового режима торговли услугами, и в первую очередь, положений Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС), на воздушные сообщения. Диссертант отмечает, что, с одной стороны, нормы международного воздушного права (прежде всего, нормы Чикагской конвенции) формально не препятствуют полному применению правил ВТО к международным авиаперевозкам, 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. Применение ГАТС к сфере авиатранспортных услуг и распространение компетенции ВТО на данную сферу может повысить эффективность регулирования экономических аспектов деятельности международного воздушного транспорта. Однако, с другой стороны, несмотря на определённую поддержку подобной идеи представителями зарубежной международно-правовой доктрины, государства, как подчёркивает А.А. Баталов, на сегодняшний день достаточно осторожны в отношении данной инициативы во многом в силу того, что они все ещё не рассматривают воздушный транспорт в качестве полноценного неотъемлемого элемента глобальной международной торговли услугами, и продолжают оставаться в рамках системы взаимного обмена правами на доступ к авиатранспортным рынкам на основе двусторонних и в некоторых случаях региональных многосторонних соглашений, при заключении которых значительную роль играют политические и иные неэкономические факторы. Актуальность и одновременная сложность самой проблемы соотношения общего международно-правового режима мировой торговли услугами и международно-правового регулирования воздушных сообщений хорошо видны в деятельности отдельных региональных объединений (например, в недавней практике Суда ЕАЭС в его консультативном заключении 2025 г. по самолётам, которое вызвало неоднозначную реакцию в отечественной

доктрине). Подробное исследование этой проблематики диссертантом может способствовать выработке государствами теоретически обоснованных путей ее решения в обозримом будущем.

Также в качестве решения крупной доктринальной задачи нужно отметить анализ взаимодействия общих норм об ответственности государств и международных организаций с универсальными и локальными нормами международного воздушного права, приведённый в главе 4 диссертационного исследования. Автор приходит к обоснованному выводу о том, что на сегодняшний день нельзя охарактеризовать существующие в международном воздушном праве нормы об ответственности в качестве автономного (*self-contained*) режима ответственности государств или даже полноценных специальных норм (*lex specialis*), которые допускали бы применение положений Проекта статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 года в части, не урегулированной данными специальными нормами. На фоне растущих противоречий между государствами в сфере воздушного транспорта и все более активного использования механизмов ИКАО для целей призвания к международной ответственности отдельных государств следует ещё раз подчеркнуть актуальность и важное практическое значение содержащихся в главе 4 выводов и положений по поводу развития норм об ответственности в международном воздушном праве.

В части анализа процесса создания норм международного воздушного права впервые в отечественной международно-правовой науке диссертант проводит наиболее полную юридически обоснованную систематизацию всех источников данной отрасли международного права. При этом А.А. Баталов относит к ним как основные, традиционные для международного права, источники (международный договор, международный обычай и принципы права), так и специфические формы – международные стандарты ИКАО и Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху. В качестве общего вывода в диссертации отмечается наметившиеся в

последнее время в рамках ИКАО упрощение и ускорение процессов нормообразования за счёт переноса многих существенных положений из обязательных актов в документы «мягкого права» либо за счёт фактического отстранения государств от участия в этих процессах и передачи права принимать такие документы органам международных организаций, в том числе и регионального характера. Подобные тенденции, по мнению автора, несут риски как для интересов самих государств, так и для единообразия правил и процедур, касающихся деятельности международной гражданской авиации, что в итоге может при определённых обстоятельствах создавать угрозу для безопасности полётов во всем мире.

Подводя итог, можно ещё раз подчеркнуть, что диссертация Баталова Александра Александровича «Проблемы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве», представленная на соискание учёной степени доктора юридических наук, составляет крупный личный вклад автора в науку международного права. Тема исследования раскрыта в полном объеме, поставленная автором цель достигнута, задачи решены, выводы и предложения научно обоснованы и обладают научной новизной.

В то же время, положительно оценивая диссертационное исследование, необходимо отметить ряд положений, требующих уточнения или дополнительной аргументации своей позиции автором:

1. В безусловно обстоятельном и по своему даже увлекательном параграфе диссертации, где автор рассматривает источники международного воздушного права, внимание привлекает два момента. Во-первых, достаточно редкий для отечественных исследований анализ роли международного обычая в регулировании данной отрасли международного права. Правда, на наш взгляд, несколько больше внимания в этой связи заслуживают Выводы о выявлении международного обычного права, подготовленные КМП и принятые в 2018 г. В работе они упоминаются только в сноске 44, и гораздо больший упор делается на решения МС ООН, что также не удивительно как для отечественных так и для зарубежных авторов. Кроме того, было бы

интересно узнать мнение автора о вопросах соотношения норм международного договора и международного обычая, поднятых в июле 2025 г. Международным Судом ООН в его консультативном заключении по климату.

2. Во-вторых, убедительный и очень детальный анализ процесса принятия и правового значения стандартов ИКАО, проведённый автором, приводит его к аргументированному утверждению, что стандарты являются источником международного воздушного права (стр.76 диссертации). В этой связи возникает вопрос о соотношении этого утверждения с каноническим перечнем источников международного права, перечисленным в ст 38 Статута МС ООН, однако автор остановился буквально в шаге от ответа на этот вопрос.

3. Как мы все знаем, вопросы международного воздушного права и его взаимодействия с правом ЕАЭС весной этого года оказались в поле зрения Суда ЕАЭС в его консультативном заключении по самолётам. Понимая, что в силу объективных причин это заключение просто не могло быть проанализировано в тексте диссертации, хотелось бы узнать мнение автора об этом заключении, уже вызвавшем дискуссии в отечественной литературе.

Вместе с тем, указанные замечания не умаляют значимости диссертационного исследования. 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 учёных 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».

доктор юридических наук, профессор кафедры международного права
Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения
высшего образования «Всероссийская академия внешней торговли
Министерства экономического развития Российской Федерации»
Исполинов Алексей Станиславович  [подпись]

« 29 » сентября 2025 года

Контактные данные: тел.: 7 (499) 147-35-33, e-mail: mezhdekpravo@gmail.com

Специальность, по которой неофициальным оппонентом
защищена диссертация: 12.00.10 - «Международное право. Европейское
право

Адрес места работы: 119285, г. Москва, Воробьевское шоссе, д. 6А.

ФГБОУ ВО «Всероссийская академия внешней торговли Министерства
экономического развития Российской Федерации»,

Тел.: 7 (499) 147-35-33, e-mail: mezhdekpravo@gmail.com

