

МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА

На правах рукописи

Баталов Александр Александрович

**Проблемы регионального сотрудничества государств
в международном воздушном праве**

Специальность 5.1.5. Международно-правовые науки

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Москва - 2025

Работа подготовлена на кафедре международного права
юридического факультета Московского государственного университета
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, профессор;

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.

Защита диссертации состоится «16» октября 2025 г. в 16 часов 30 минут на заседании диссертационного совета 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, ауд. 536а.

E-mail: dissovet@law.msu.ru

С диссертацией можно ознакомиться в отделе диссертаций научной библиотеки МГУ имени М.В. Ломоносова (Ломоносовский просп., д. 27) и на портале: <https://dissovet.msu.ru/dissertation/3488>.

Автореферат разослан «___» июля 2025 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор юридических наук, доцент

П.Л. Полянский

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Актуальность темы исследования.

Международное воздушное право традиционно воспринималось юристами-международниками как узкоспециализированная отрасль международного публичного права, основанная на давно устоявшемся и десятилетиями апробированном на практике договорно-правовом регулировании, в центре которого находится Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года (далее – **«Чикагская конвенция»**). Возникающие дискуссии не выходили за рамки узкого круга специалистов¹, а само международное воздушное право, в первую очередь, прочно ассоциировалось с правом международных воздушных перевозок и обеспечением их безопасности. Вместе с тем, события прошедшей первой четверти XXI века убедительно показали, что такое восприятие международного воздушного права далеко от современных реалий, которые самым радикальным образом отличаются от того контекста середины XX века, в котором разрабатывалась и заключалась Чикагская конвенция.

Во-первых, на смену бытовавшему длительное время представлению о международных авиаперевозках как общественной услуге (*public service*), предоставляемой государством населению наподобие организации почтового сообщения, и в силу этого исключаящей какую-либо конкуренцию или либерализацию, пришло понимание, что определенная конкуренция и либерализация на основе рыночных принципов не только возможна, но и необходима для повышения качества предоставляемых услуг при снижении стоимости авиаперевозок для пассажиров. Переход от системы жесткого регулирования воздушного транспорта к более либеральному режиму,

¹ В этом отношении можно отметить вышедшую в 2009 году статью профессора Ю.Н. Малеева, в которой он по-своему «пророчески» говорил о том, что решение назревающих в международном воздушном праве проблем невозможно в рамках парадигмы Чикагской конвенции и сложившихся вокруг нее правовых норм (Малеев Ю.Н. Международное воздушное право на пороге перемен// Евразийский юридический журнал. 2009. № 2. С. 93).

адаптируемому к принципам конкуренции и свободного рынка, сопровождался как постепенной приватизацией национальных авиапредприятий, так и образованием значительного числа новых частных авиакомпаний. Это привело к появлению большого числа коммерческих организаций - субъектов частного права - в тех сферах деятельности, в которых традиционно участвовали только государства (например, обслуживание воздушного движения, эксплуатация аэропортов и иной авиационной инфраструктуры и пр.). Данные изменения порождают в том числе новые проблемы ответственности в международном воздушном праве, нуждающиеся в адекватном решении.

Во-вторых, 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 и расширению компетенции у существующих региональных международных межправительственных организаций и появлению регионального нормативного регулирования, которое заменяет собой национальные нормы. При этом создаваемые региональные международные организации не являются участниками Чикагской конвенции и не могут нести международно-правовую ответственность за несоблюдение ее норм, что ставит много непростых теоретических и практических вопросов об их ответственности в международном воздушном праве, включая вопросы присвоения и возмещения вреда.

В-третьих, на протяжении более чем вековой истории международно-правового регулирования воздушного транспорта первоочередное внимание уделялось именно частноправовым вопросам ответственности авиаперевозчиков и владельцев воздушных судов. Однако сегодня очевидна тенденция к нарастанию числа межгосударственных споров в международном воздушном праве, в которых государства основывают свои требования и возражения не только на нормах самой Чикагской конвенции, но и нормах общего

международного права о международной ответственности, что включает, в том числе, заявление требований о полном возмещении вреда, причиненного международно-противоправным деянием. В этом отношении на практике и в доктрине возникают вопросы о порядке применения в международном воздушном праве общих положений об ответственности государств и международных организаций, кодифицированных в проектах статей об ответственности государств и международных организаций.

В-четвертых, восприятие международных авиаперевозок как коммерческих услуг ставит на повестку дня вопрос о соотношении норм международного воздушного права и соответствующих норм Всемирной торговой организации (ВТО) и, в первую очередь, положений Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС). Возникает проблема распространения режима торговли услугами, существующего в рамках ВТО, на услуги, прямо или косвенно связанные с воздушным транспортом, а также распространения юрисдикции в отношении соответствующих споров Органа по разрешению споров ВТО, который представляется для этих целей гораздо более компетентным и эффективным, чем органы Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Идея применения общего режима торговли услугами к воздушному транспорту находит поддержку в доктрине, однако пока достаточно критически воспринимается государствами.

Степень научной разработанности темы исследования. В отечественной юридической науке в рамках специальности 5.1.5 (ранее - 12.00.10) диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук по проблемам, составляющим предмет настоящего исследования, отсутствуют. По вопросам международного воздушного права в целом в 70е-80е годы прошлого столетия были защищены следующие диссертации на соискание ученой степени доктора юридических наук: Верещагин А.Н. «Основные проблемы международного воздушного права» (Москва, 1970); Малеев Ю.Н. «Международно-правовые проблемы режима воздушного пространства»

(диссертация в форме научного доклада) (Москва, 1987); и Дежкин В.Н. «Правовое регулирование международной аэронавигации» (Ленинград, 1987).

Отдельным международно-правовым вопросам регионального сотрудничества государств в сфере деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства и влияния региональных международных межправительственных организаций на развитие международного воздушного права посвящены следующие диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук: Воскобойникова М.А. «Современные тенденции сотрудничества в области воздушного транспорта (международно-правовые вопросы)» (Москва, 1996); Сапрыкин Ф.И. «Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ» (Москва, 1996); Круглова И.А. «Правовой статус воздушного пространства на современном этапе» (Москва, 2005); Иванов А.А. «Основные проблемы европейского транспортного права» (М., 2006); Геде Анж Патрик «Проблемы либерализации правового регулирования международных воздушных сообщений в Африке» (Москва, 2016); Врбашки Лазар «Правовое регулирование воздушных перевозок и аэронавигации в ЕС» (Москва, 2016); Шамарин П.А. «Деятельность международных организаций в совершенствовании международного воздушного права» (Москва, 2023).

Некоторые аспекты исследуемых в данной диссертации проблем в разное время рассматривались также в следующих кандидатских диссертациях на соискание ученой степени кандидата юридических наук:

- проблемы, касающиеся предмета, источников международного воздушного права и роли Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года – в диссертациях Товмасына М.Д. «Актуальные проблемы пересмотра Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции 1944 года)» (Москва, 2001), Стребкова М.М. «Международно-правовое регулирование полетов военных воздушных судов над открытым морем» (Москва, 2007), и Е.А. Самородовой «Международно-правовые проблемы

разработки и принятия универсальной (всеобщей) конвенции по воздушному праву» (Москва, 2009);

- проблемы обеспечения безопасности международных полетов и расследования авиационных происшествий – в диссертации Халимовой Г.Р. «Международно-правовая регламентация безопасности гражданской авиации» (Казань, 2007), Лю Синь «Формирование и развитие международно-правовой системы регулирования международных полетов гражданских воздушных судов» (Москва, 2011) и Ивлева Д.А. «Сотрудничество государств по расследованию авиационных происшествий» (Москва, 2023);

- проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений – в диссертации Кейта Мохамед «Правовое регулирование коммерческой деятельности в международных воздушных сообщениях» (Ленинград, 1990);

- проблемы ответственности в международном воздушном праве – в диссертациях Баурина К.В. «Международно-правовые вопросы ответственности за вред, причиненный иностранным летательным аппаратом третьим лицам в пределах Земли» (Москва, 2009) и Дементьева А.А. «Институт ответственности в международном воздушном праве» (Москва, 2016).

Кроме этого, общие вопросы сотрудничества государств на уровне отдельных регионов анализируются в кандидатских диссертациях Накояне Нане Маджи «Международно-правовые основы экономической интеграции в Африке» (Москва, 2002), Аль-Барри Мохамед Салех Мохамеда «Правовые формы регулирования международного экономического и инвестиционного сотрудничества в рамках Лиги арабских государств» (Москва, 2006), Мелькина М.С. «Международно-правовой статус ассоциации государств Юго-Восточной Азии АСЕАН» (Москва, 2012) и Саидмухторова А. «Экономическое сотрудничество государств в рамках АСЕАН: международно-правовые аспекты» (Москва, 2021).

Общие международно-правовые вопросы экономической интеграции составляют предмет исследования в докторских диссертациях Ефремовой Н.А.

«Международно-правовые механизмы регулирования экономической интеграции и суверенитет государств» (Москва, 2010) и Ярышева С.Н. «Международно-правовые вопросы формирования и функционирования Единого экономического пространства» (Москва, 2012).

Проблемы международной ответственности являются предметом диссертационного исследования Кешнер М.В. «Институт реализации международной ответственности государств» (Казань, 2023), представленного на соискание ученой степени доктора юридических наук.

Общие вопросы права Европейского Союза рассматриваются в докторских диссертациях Мещеряковой О.М. «Наднациональность в праве Европейского Союза и проблема суверенитета» (Москва, 2010), Бирюкова М.М. «Современное развитие Европейского Союза: международно-правовой подход» (Москва, 2004), Капустина А.Я. «Международно-правовые проблемы природы и действия права Европейского Союза» (Москва, 2001), Юмашева Ю.М. «Внеэкономические связи ЕЭС: Правовые аспекты» (Москва, 1989), Калиниченко П.А. «Правовое регулирование отношений между Россией и Европейским Союзом» (Москва, 2011), Шайхутдиновой Г.Р. «Продвинутое сотрудничество государств в европейском праве» (Казань, 2007).

Что касается зарубежной международно-правовой науки, то несмотря на наличие достаточно большого числа работ по проблемам регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства, они носят ограниченный характер, касаясь лишь межгосударственного сотрудничества либо в отдельных регионах, либо по отдельным вопросам, регулируемым международным воздушным правом.

Таким образом, ни в отечественной, ни в зарубежной науке международного права до настоящего времени не предпринималось попыток комплексного (целостного), сравнительного исследования регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве, которое

охватывало бы все регионы мира и все основные вопросы, регулируемые международным воздушным правом в их взаимосвязи.

Цели и задачи исследования. Целью диссертационного исследования является выявление проблем и особенностей развития международного воздушного права на современном этапе в связи с расширением регионального сотрудничества государств и, в том числе, увеличением числа региональных международных авиационных органов и организаций, а также выработка решений указанных проблем, которые способствовали бы, с одной стороны, сохранению максимально возможного единообразия международно-правового регулирования авиационной деятельности в интересах обеспечения безопасности международной гражданской авиации, а с другой стороны, совершенствованию механизмов самого регионального сотрудничества, включая механизмы в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Для достижения данной цели автором поставлены следующие задачи:

1) выявить особенности и направления развития международного воздушного права на современном этапе, включая его предмет и процесс создания норм;

2) определить и систематизировать основные формы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве;

3) выявить проблемы и направления развития международно-правового регулирования международных воздушных сообщений на универсальном и региональном уровнях, в том числе, с учетом возможностей распространения на воздушные сообщения общего международно-правового режима торговли услугами;

4) проанализировать и систематизировать существующие на сегодняшний день региональные договорные и институциональные механизмы межгосударственного сотрудничества по вопросам обеспечения безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и обслуживания воздушного движения, выявить международно-правовые проблемы, связанные с

их функционированием, и определить возможные пути решения данных проблем;

5) исследовать проблемы международной ответственности государств и международных организаций в связи с развитием регионального сотрудничества в международном воздушном праве и определить пути решения данных проблем;

6) исследовать особенности и проблемы правового регулирования деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства в рамках Европейского Союза (ЕС) как наиболее совершенной на сегодняшний день формы регионального сотрудничества в данной сфере;

7) проанализировать современное состояние и определить возможные направления развития правового регулирования деятельности воздушного транспорта и использования воздушного пространства в рамках ЕАЭС, а также оценить возможности применения опыта различных региональных механизмов в данной сфере для ЕАЭС.

Объект диссертационного исследования составляют отношения между государствами, а также между государствами и международными межправительственными организациями, возникающие в связи с их сотрудничеством на региональном уровне по вопросам использования воздушного пространства и деятельности авиации.

Предметом диссертационного исследования являются проблемы международного воздушного права и международного права в целом, связанные с сотрудничеством государств и международных межправительственных организаций на региональном уровне по вопросам регулирования международных воздушных сообщений (коммерческой деятельности воздушного транспорта), обеспечения безопасности полетов воздушных судов и обслуживания воздушного движения. При этом настоящее исследование носит комплексный (целостный) характер, охватывая межгосударственное сотрудничество во всех регионах мира и по всем основным вопросам, которые

составляют на сегодняшний день предмет самого международного воздушного права.

Методологическую основу диссертационного исследования составляют устоявшиеся в науке способы и формы научного познания. В качестве научно-познавательных инструментов и приемов применялись, прежде всего, общенаучные методы: диалектический метод, дедуктивный метод, при котором сначала анализируются общие закономерности того или иного явления, а затем конкретные формы его проявления, и метод индукции, при котором анализ конкретных проблем позволяет проследить некие обобщенные закономерности происхождения и динамики развития более общих процессов.

Кроме этого, в процессе работы применялся метод системного анализа, что позволило комплексно изучить юридические, экономические, социальные и иные факторы, воздействующие на процессы формирования тех или иных правовых отношений при оценке механизмов регионального сотрудничества государств. В целом системность методологии связывается также с тем, что проводимые исследования тесно увязываются с практикой, облекаются в форму инструментария, позволяющего познать реальные процессы и явления.

В процессе исследования применились и частно-научные методы, включая сравнительно-правовой метод и метод юридического анализа, позволяющий выявить закономерности и тенденции развития нормативно-правовой базы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве.

При проведении диссертационного исследования автор руководствовался концептуальными положениями общей теории государства и права, международного права и международного воздушного права.

Теоретическую основу диссертационного исследования составили труды отечественных ученых-специалистов в области международного и международного воздушного права² – А.Х. Абашидзе, Л.П. Ануфриевой, К.А.

² На работы не всех указанных в этом разделе авторов даны прямые ссылки в диссертационном исследовании, и, соответственно, такие работы не вошли в библиографический список. Однако они были изучены при подготовке диссертации и оказали существенное влияние на позиции автора.

Бекяшева, В.Д. Бордунова, Г.М. Вельяминова, А.Н. Верещагина, А.Н. Вылегжанина, В.С. Грязнова, В.Н. Дежкина, А.С. Исполинова, Р.А. Каламкарьяна, А.Я. Капустина, С.Ю. Кашкина, М.В. Кешнер, Ю.М. Колосова, А.И. Котова, П.П. Кремнева, Э.С. Кривчиковой, Н.Б. Крылова, В.И. Кузнецова, И.И. Лукашука, Ю.Н. Малеева, А.Н. Мовчана, Г.И. Морозова, Т.Н. Нешатаевой, Ю.С. Ромашева, А.Н. Талалаева, Б.Н. Топорнина, А.И. Травникова, Г.И. Тункина, Е.Т. Усенко, Н.А. Ушакова, С.В. Черниченко, Е.А. Шибасовой, В.М. Шумилова, Л.М. Энтина, М.Л. Энтина и других. Автор руководствовался также работами таких западных юристов, как: Р. Абейратнэ, Б. Адкинс, К.Ф. Амерасингх, Дж. Бальфур, Н.М. Блоккер, Г. де Бурка, К. Бьюмонт, Г. Вассенберг, Л. Вебер, Я. де Гроот, П.С. Дэмпси, И.Х. Дидерикс-Фершоор, П. Крэг, Дж. Купер, П. Мендес де Леон, А. Мендик фон Зебински, М. Милдэ, Ж. Наво, Б. Симма, Г. Тирлуэй, П. Хаанаппел, Б. Хавел, Б. Хенаку, Дж. Хуанг, Б. Ченг, Г. Шермерс, В. Шихан, М. Шо, К. Шоукросс и другие.

Рассмотренные в указанных работах подходы и выводы в совокупности составили теоретическую основу настоящего исследования

Нормативно-правовая база исследования. Нормативно-правовую базу представленного диссертационного исследования составляют международные договоры, обычные нормы международного права, общепризнанные принципы и нормы международного права, а также акты национального законодательства. Использованы учредительные акты и решения международных организаций, международные стандарты и иные акты ИКАО, носящие как юридически обязательный, так и рекомендательный характер. Анализ и выводы, содержащиеся 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 различных региональных международных организаций и региональных договорных и институциональных механизмов, существующих на сегодняшний день во всем мире.

Эмпирическая база исследования. В работе были использованы решения международных судов и иных органов по разрешению споров, а также решения национальных судебных органов. При подготовке диссертации была проанализирована информация, размещенная на официальных порталах и сайтах международных межправительственных организаций и органов государственной власти, включая собираемые и обобщаемые ими статистические данные, аналитические сведения (доклады, обзоры, разъяснения, пресс-релизы и иное), информация стратегического характера (программы, планы, прогнозы, дорожные карты и иное), результаты научных и научно-практических исследований и мероприятий, а также иная информация, опубликованная в средствах массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», по вопросам деятельности авиации и использования воздушного пространства.

Научная новизна исследования заключается в следующем:

- 1) систематизированы все существующие на сегодняшний день источники международного воздушного права, то есть формы существования его норм, которые включают в себя как основные, традиционные для международного права, источники (международный договор, международный обычай, а также юридически обязательные решения международных межправительственных организаций), так и особые формы – международные стандарты ИКАО и Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху;
- 2) систематизированы существующие на сегодняшний день вспомогательные процессы создания норм международного воздушного права и определено их как позитивное, так и негативное влияние на процесс нормообразования в международном воздушном праве;
- 3) впервые в отечественной науке исследованы вопросы возможного применения в сфере международно-правового регулирования воздушных сообщений существующего в ВТО общего международно-правового режима торговли услугами, а также проблемы, связанные с передачей соответствующих споров в Орган по разрешению споров (ОРС) ВТО;

4) впервые в отечественной международно-правовой науке проведено сравнительно-правовое исследование существующих в мире форм регионального сотрудничества государств в сфере международно-правового регулирования воздушных сообщений и выявлена взаимосвязь между развитием процессов общего экономического сотрудничества и экономической интеграции в том или ином регионе и уровнем либерализации регулирования воздушного транспорта на региональном уровне;

5) впервые в отечественной международно-правовой науке проведено комплексное сравнительно-правовое исследование всех существующих в мире форм регионального сотрудничества государств в сфере обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий, определена их юридическая природа, предложена систематизация их полномочий, выявлены препятствия для расширения данных полномочий и пути их преодоления, проанализирована проблема одновременного членства государств в нескольких региональных международных организациях по вопросам обеспечения безопасности полетов и предложены способы ее решения;

6) исследованы процессы углубления государствами регионального сотрудничества и создания ими региональных международных органов в сфере обслуживания воздушного движения (ОВД) с точки зрения их эффективности при решении стоящих перед государствами проблем, связанных с недостатком экономических и кадровых ресурсов и одновременной необходимостью модернизации и повышения безопасности эксплуатации дорогостоящих систем обслуживания воздушного движения;

7) впервые в отечественной науке исследованы вопросы о нормах об ответственности государств в международном воздушном праве с точки зрения их возможной характеристики как единого свода вторичных норм, составляющих автономный режим, или как норм *lex specialis*, которые самостоятельно определяют содержание и условия имплементации международной ответственности в международном воздушном праве, и которые

исключают или ограничивают применение общих норм об ответственности государств за международно-противоправные деяния;

8) впервые проведен анализ практических проблем применения норм о международной ответственности государств и региональных международных организаций в контексте регионального сотрудничества по вопросам обслуживания воздушного движения и контроля за обеспечением безопасности полетов с точки зрения защиты нарушенных прав частных лиц, взыскания ими компенсаций при авиационных происшествиях, и перспектив использования ими для этих целей международно-правовых и национально-правовых (частноправовых) механизмов ответственности;

9) проведен системный анализ проблем правового регулирования всех основных элементов деятельности воздушного транспорта и гражданской авиации в рамках Европейского Союза, включая вопросы коммерческой деятельности воздушного транспорта, обеспечения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения, а также показано влияние права ЕС на развитие международного воздушного права;

10) впервые в отечественной науке выявлены проблемы и определены перспективные направления развития правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

Положения, выносимые на защиту.

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 уже активно и в целом успешно предпринимаются на региональном уровне, в частности, в рамках Европейского Союза.

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 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 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. Процессы либерализации также затронули те сферы авиационной деятельности, которые ранее традиционно осуществлялись исключительно самими государствами (например, обслуживание воздушного движения, эксплуатация аэропортов и иной авиационной инфраструктуры и пр.). Как показывают современная судебная практика и документы ИКАО, такое делегирование государствами частным лицам своих функций по осуществлению указанных видов деятельности, основанных на соответствующих обязательствах государств в рамках Чикагской конвенции

и международных стандартов, принимаемых ИКАО, не освобождает эти государства от международно-правовой ответственности в случае нарушения данных международно-правовых обязательств, а действия вышеуказанных частных лиц присваиваются самому государству в порядке, предусмотренном нормами о международной ответственности государств.

6. 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.
7. 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 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.

8. 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 исключающий применение Проекта статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 года.
9. Более стабильная и обширная практика ИКАО по рассмотрению и принятию мер в отношении нарушений Чикагской конвенции может при определенных обстоятельствах позволить считать нормы Чикагской конвенции, касающиеся содержания и условий имплементации международной

ответственности, в качестве полноценных *lex specialis* — специальных норм международного воздушного права, которые допускали бы применение положений Проекта статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния 2001 года лишь в части, не урегулированной данными специальными нормами. Подобное развитие практики применения норм международного воздушного права об ответственности государств на универсальном уровне явилось бы позитивным фактором, позволившим бы учесть специфику этой отрасли международного права, а также сбалансировать интересы как потерпевших государств, так и государств, несущих международную ответственность. Кроме этого, развитие практики в указанном направлении может послужить для государств серьезным аргументом в пользу того, чтобы рассматривать споры в части воздушных перевозок в рамках Чикагской конвенции, а, например, не в ОРС ВТО, где в силу специфики действующего там режима ответственности невозможно получить какое-либо возмещение причиненного вреда.

10. Резкое увеличение количества межгосударственных споров в международном воздушном праве, находящихся на рассмотрении Совета ИКАО, что, вряд ли, предполагалось разработчиками Чикагской конвенции, вызывает вопросы не только уместности Совета для этих целей с точки зрения его эффективности, независимости и беспристрастности, но и не в меньшей степени вопросы установления Советом применимого права для разрешения этих споров. Государства в своих заявлениях в Совет ИКАО основывают свои требования не только на нормах самой Чикагской конвенции, но и на нормах других отраслей международного права, в первую очередь, права международной ответственности (в частности, речь идет о нормах о полном возмещении вреда в силу отсутствия каких-либо положений по этому поводу в Чикагской конвенции). При этом открытым остается вопрос о возможности для государства-ответчика ссылаться в свое оправдание на свои обязательства по другим нормам международного права, лежащим вне сферы международного воздушного права, и о готовности

Совета согласиться с такой логикой. Свою значимую роль в этом процессе могут сыграть региональные механизмы разрешения споров, которые в рамках региональных интеграционных объединений представлены постоянно действующими судами, способными выстроить понятную и непротиворечивую практику в отношении этих вопросов.

11. 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.
12. Опыт многолетнего функционирования Европейской организации по обеспечению безопасности аэронавигации (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).

13. Накопленный региональными организациями в области гражданской авиации соответствующий опыт может быть использован для дальнейшего развития правового режима деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в 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).

Теоретическая значимость исследования.

Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в обосновании положений, раскрывающих современное состояние и перспективы развития международного воздушного права с учетом влияния на него процессов расширяющегося регионального сотрудничества государств. Теоретические выводы и предложения, содержащиеся в диссертации, могут стать основой для дальнейшей научно-исследовательской работы по рассматриваемым вопросам как с акцентом непосредственно на международное воздушное право, так и в рамках международного права в целом.

Практическая значимость исследования.

Предложения и выводы, представленные в результате данного диссертационного исследования, могут быть использованы для развития правового регулирования деятельности воздушного транспорта в рамках ЕАЭС, что в итоге будет способствовать успеху евразийских интеграционных процессов в целом. Кроме этого, научные выводы исследования могут быть применены авиационными органами Российской Федерации и государств-членов ЕАЭС для обоснования и укрепления их международно-правовых позиций по вопросам гражданской авиации во взаимодействии с другими государствами, региональными международными авиационными и иными организациями, а также с универсальной международной авиационной организацией - ИКАО.

Личный вклад автора. Выносимые на защиту результаты получены лично автором.

Достоверность результатов исследования. Детальный анализ нормативных правовых актов, практики их применения, доктринальных

подходов, статистических данных, обоснованность методологии и методов исследования, постановка цели и задач исследования обуславливают достоверность полученных результатов, что также подтверждается их апробацией.

Апробация результатов исследования.

Отдельные положения диссертационного исследования нашли отражение в докладах автора: «Пределы вмешательства государств в деятельность авиаперевозчиков: опыт Европы» (научно-практическая конференция «Воздушное право России: развитие и перспективы», Санкт-Петербург, 15 октября 2010 года); «Некоторые актуальные международно-правовые проблемы отношений России и Европейского Союза в сфере воздушного транспорта» (Первый национальный конгресс юристов российской авиации, Москва, 26 апреля 2011 года); доклад «Ответственность государств, участвующих в вооруженном конфликте, по обеспечению безопасности гражданской авиации: установление пределов» (Responsibility of States involved in armed conflict for ensuring safety of civil aviation: defining the limits) (семинар, организованный Международным фондом государственной авиации, Амстердам (Нидерланды), 26 марта 2015 года); доклад «Россия и Монреальская конвенция 1999 года: долгий путь к присоединению и имплементации» (Russia and the Montreal Convention 1999: long road to accession and implementation) в связи с 20-летием принятия Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 года (12-я Ежегодная конференция Университета МакГил по вопросам ответственности, страхования и финансирования в международной авиации, Монреаль (Канада), 18-19 октября 2019 года); «Правовые механизмы обеспечения безопасности полетов в ЕАЭС и ЕС» (международная секция «Сочетание политических и юридических методов углубления интеграции: опыт ЕС и ЕАЭС» в рамках IX Всероссийского конгресса политологов «Россия и политический порядок в меняющемся мире: ценности, институты, перспективы», МГИМО, 16-17 декабря 2021 года) и «К вопросу о предмете международного воздушного права в контексте современной

деятельности ИКАО и других международных организаций» (XX Международный конгресс «Блищенковские чтения», 13 апреля 2024 года).

Основные положения диссертации изложены в 18 научных работах автора, опубликованных в рецензируемых научных изданиях, индексируемых в базах данных Web of Science, Scopus, RSCI, и в изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова по специальности «5.1.5. Международно-правовые науки».

Автором составлена учебная программа по курсу «Международное воздушное и космическое право», которая используется в учебном процессе. Отдельные идеи диссертационного исследования применялись автором в процессе преподавания учебных курсов «Международное право» и «Международное воздушное право» на юридическом факультете Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова, а также нашли отражение в учебниках и учебных пособиях, подготовленных и опубликованных с участием автора.

Кроме этого, отдельные результаты диссертационного исследования использованы автором в его практической деятельности в качестве Представителя Российской Федерации при Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и члена Аэронавигационной комиссии ИКАО.

Диссертация подготовлена и обсуждена на кафедре международного права юридического факультета Московского государственного университета имени М.В. Ломоносова.

Структура диссертации.

Структура и объем диссертации predeterminedены логической последовательностью изложения материала в соответствии с целями и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, пяти глав, заключения, а также списка сокращений, списка использованной литературы и документов.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Во **Введении** раскрывается актуальность темы диссертационного исследования, обосновывается степень его разработанности в научной литературе, определяются объект, предмет, цели и задачи исследования, доказываемая его научная новизна, а также теоретическая и практическая значимость, указываются методологическая, теоретическая, эмпирическая и нормативная основы исследования, формулируются основные положения, выносимые на защиту, и перечисляются результаты их апробации, а также указывается структура диссертации.

В первой главе **«Понятие и основы регионального сотрудничества государств в международном воздушном праве»** исследуются особенности международного воздушного права на современном этапе, включая отличительные характеристики его предмета, процессы создания норм и проблемы источников международного воздушного права, вспомогательные процессы образования и определения норм международного воздушного права, а также особую роль Чикагской конвенции в рамках международного воздушного права, и в частности, вопрос об автономности основанного на Чикагской конвенции правопорядка. Кроме этого, в первой главе анализируются вопросы понятия и основных форм регионального сотрудничества в международном воздушном праве.

В первом параграфе **«Особенности международного воздушного права на современном этапе»** рассматриваются особенности, характеризующие современное состояние международного воздушного права, включая его предмет, процесс создания его норм, основные формы, в которых закрепляются эти нормы, а также особую роль Чикагской конвенции в регулировании межгосударственных отношений, составляющих предмет международного воздушного права.

При анализе вопроса о предмете современного международного воздушного права, прежде всего, обращается внимание на то, что он весьма ограничен, а международно-правовой режим использования воздушного пространства значительно фрагментирован. Наряду с самостоятельной отраслью международного права - международным воздушным правом, одним из важнейших принципов которого является принцип полного и исключительного суверенитета государства в отношении воздушного пространства над своей территорией, и которое регулирует преимущественно деятельность гражданской, и в некоторой степени, иных видов авиации, на сегодняшний день существуют различные международно-правовые режимы других видов деятельности в воздушном пространстве, а также разрозненные международно-правовые нормы, касающиеся охраны атмосферы как единого природного ресурса (например, конвенционные нормы о трансграничном загрязнении воздуха, о сокращении выбросов в атмосферу различных вредных веществ, о защите озонового слоя Земли и т.д.).

В международно-правовых исследованиях ранее уже высказывались предложения, связанные с необходимостью преодоления фрагментарности международно-правового регулирования использования воздушного пространства и выработки единых (общих) международно-правовых норм, регулирующих различные виды деятельности в воздушном пространстве. В рамках же данного диссертационного исследования предлагается более комплексный подход, направленный на достижение в будущем единства не только международно-правового регулирования деятельности по использованию воздушного пространства, но и международно-правового режима охраны атмосферы, поскольку, в конце концов, любая деятельность по использованию воздушного пространства в той или иной степени неизбежно оказывает влияние и на состояние атмосферы как единого природного ресурса всех государств мира. Определенные тенденции по реализации указанного комплексного подхода в отношении использования воздушного пространства и охраны атмосферы наметились в течение последних двух десятилетий на

региональном уровне (в частности, в Европейском Союзе), в рамках универсальной международной межправительственной организации – ИКАО, а также в работе Комиссии международного права ООН, результатом которой стала разработка Руководящих положений об охране атмосферы, принятых к сведению Генеральной Ассамблеей ООН 9 декабря 2021 года. Представляется, что по мере решения задачи по устранению существующей фрагментарности международно-правовых режимов использования воздушного пространства и охраны атмосферы, а также более глубокого переосмысления государствами и международным сообществом в целом подхода к использованию и охране атмосферы как единого глобального природного ресурса, абсолютно необходимого для поддержания жизни на Земле, в будущем возможна определенная 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, которое в этом случае постепенно трансформируется из «авиационного права» в более комплексное «право атмосферы».

При рассмотрении вопроса о процессе создания норм международного воздушного права и основных формах, в которых закрепляются эти нормы, с учетом положений отечественной международно-правовой доктрины в диссертации проводится четкое разграничение между основными процессами нормообразования, в результате завершения которых появляется международно-правовая норма, находящая свое выражение и закрепление в определенных формах – источниках международного права, и вспомогательными процессами, которые не завершают процесс становления международно-правовой нормы, но которые являются его определенными стадиями. К источникам международного воздушного права относятся как традиционные для международного права формы (международный договор, международный обычай и юридически обязательные решения международных межправительственных организаций), так и особый, свойственный только данной отрасли международного права,

источник – международные стандарты ИКАО. Появление в международном воздушном праве указанного особого источника обусловлено, в частности, быстрым развитием международной гражданской авиации во второй половине XX-го столетия и превращением ее в высокотехнологичную, передовую отрасль и глобальное средство транспортировки пассажиров и грузов.

При анализе процесса принятия и вступления в силу международных стандартов ИКАО как сложного и особенного юридического феномена делается вывод о том, этот процесс завершается достижением соглашения, «молчаливо» выраженного всеми государствами-членами ИКАО в соответствии со статьей 90 Чикагской конвенции, а юридическая обязательность международно-правовых норм, закрепляемых в международных стандартах, основана исключительно на таком «молчаливом» соглашении государств и не связана с реализацией каких-либо «квазизаконодательных» полномочий Совета ИКАО.

Также отдельно рассматриваются Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху как вид юридически обязательных решений (актов), утверждаемых Советом ИКАО.

Систематизируя существующие на сегодняшний день в международном воздушном праве источники и процессы образования его норм, в диссертации делается вывод о том, что в целом они учитывают современные реалии развития мировой авиации и интересы различных государств. Вместе с тем, для достижения действительно высокой степени единообразия регулирования международной гражданской авиации, что в итоге способствует обеспечению безопасности полетов и эффективности международной аэронавигации, важное значение имеет своевременная и последовательная национально-правовая имплементация всеми государствами-членами ИКАО норм международного воздушного права, содержащихся, в частности, в международных стандартах. К сожалению, на современном этапе многие государства продолжают испытывать трудности в процессе выполнения своих обязательств, основанных на международных стандартах, в связи с чем перед ИКАО стоит важная задача по

оказанию им технической, консультативной и иных видов помощи в этом процессе.

К актам и документам, принимаемым и утверждаемым в рамках вспомогательных процессов образования норм международного воздушного права, в частности, относятся: резолюции-рекомендации международных авиационных организаций; рекомендуемая практика ИКАО, которая, как и международные стандарты ИКАО, содержится в Приложениях к Чикагской конвенции; правила аэронавигационного обслуживания; дополнительные региональные правила; глобальные планы ИКАО; региональные аэронавигационные планы; руководства, циркуляры и инструктивные материалы ИКАО. Данные акты и документы сами по себе не содержат норм международного воздушного права, и, следовательно, не являются юридически обязательными для государств и иных субъектов данной отрасли международного права, однако они выполняют две основные функции: 1) представляют собой определенный промежуточный этап в процессе образования норм международного воздушного права, и в этой связи сформулированные в них положения, в том или ином виде, могут в последующем сформироваться в качестве международно-правовых норм и найти закрепление в международных стандартах или иных источниках международного воздушного права; 2) являются вспомогательным, но, нередко, очень важным средством, используемым для толкования и применения международно-правовых норм, содержащихся в международных стандартах или иных источниках международного воздушного права. При этом отсутствие юридической обязательности актов и документов, появляющихся в рамках вспомогательных процессов нормообразования, отнюдь не означает, что они не могут быть довольно эффективным регулятором различных вопросов деятельности гражданской авиации и использования воздушного пространства.

При оценке существующих на сегодняшний день вспомогательных процессов образования норм в международном воздушном праве отмечается, что в последнее время в рамках ИКАО стали заметны упрощение и ускорение

процессов нормообразования. Происходит это за счет переноса многих существенных положений из обязательных актов в рекомендательные акты и документы либо за счет отстранения государств от участия в этих процессах. Наметившиеся тенденции могут иметь весьма негативные последствия для интересов самих государств, достижения единообразия правил, стандартов и процедур, касающихся деятельности международной гражданской авиации, и в итоге даже создавать угрозу для безопасности полетов во всем мире. В этой связи вспомогательные процессы образования норм в международном воздушном праве должны лишь помогать данному процессу и ни в коем случае не являться заменой основных процессов, в результате которых появляются международно-правовые нормы.

Наконец, в первом параграфе первой главы диссертации отдельно исследуется вопрос об особой роли Чикагской конвенции в рамках международного воздушного права, о ее важном значении в качестве международно-правовой основы сотрудничества государств на универсальном и региональном уровне и об автономности основанного на ней правопорядка.

Автор диссертации считает слишком преждевременным высказываемый в международно-правовой литературе вывод о том, что отдельные обязательства государств, установленные Чикагской конвенцией, и касающиеся, в частности, обеспечения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения в суверенном воздушном пространстве, являются обязательствами *erga omnes*, то есть обязательствами в отношении международного сообщества в целом. На сегодняшний день отсутствует международная практика разрешения межгосударственных споров, либо практика отдельных государств, доказывающие, что международно-правовые обязательства в области обеспечения безопасности полетов и обслуживания воздушного движения являются обязательствами *erga omnes*. Более того, еще одним доказательством преждевременности вывода об отнесении отдельных обязательств в международном воздушном праве к обязательствам *erga omnes* является отсутствие в данной отрасли международного права на современном этапе

императивных норм, вне связи с которыми установление самого существования обязательств *erga omnes* представляется затруднительным. Единственным исключением в международном воздушном праве является принцип полного и исключительного суверенитета государства над воздушным пространством над его территорией, который сформировался в качестве международно-правовой обычая еще в начале XX века и был подтвержден в Чикагской конвенции, и который по своей правовой природе является императивным (*jus cogens*), а основанное на нем обязательство государств признавать и соблюдать суверенитет на воздушное пространство относится к обязательствам *erga omnes*.

Также в связи с особой ролью Чикагской конвенции диссертант анализирует высказываемую в некоторых международно-правовых публикациях точку зрения об автономности созданного ею правового режима и об автономности международного воздушного права в целом. Несмотря на то, что Чикагская конвенция занимает важное место в международном воздушном праве, предмет ее регулирования все же остается весьма ограниченным, а международно-правовой режим использования воздушного пространства и авиационной деятельности, как уже отмечалось выше, характеризуется фрагментарностью. В целом же международное воздушное право представляет собой правопорядок, для которого на современном этапе, к сожалению, присуща значительная фрагментация, и который пока далек от того, чтобы стать единым специальным «сводом норм», составляющих автономный режим в рамках международного публичного права.

Во втором параграфе первой главы диссертации **«Понятие и формы регионального сотрудничества в международном воздушном праве»** рассматриваются общие вопросы о самом понятии и формах регионального сотрудничества в международном воздушном праве, анализируются базовые понятия «регион», «региональная международная организация», «региональная интеграция». Диссертант приходит к выводу о том, что в течение последних двух десятилетий в рамках международного воздушного права наблюдается устойчивая тенденция увеличения числа региональных договорных и

институциональных механизмов регулирования межгосударственных отношений в сфере воздушного транспорта и использования воздушного пространства, а также объема вопросов, на которые распространяется данное региональное регулирование. Как показывает опыт, в международном воздушном праве предметом сотрудничества государств на уровне тех или иных регионов являются следующие вопросы: (а) регулирование коммерческой деятельности воздушного транспорта (международных воздушных сообщений); (б) контроль за обеспечением безопасности полетов; (в) расследование авиационных происшествий и инцидентов; (г) обслуживание воздушного движения. Указанное региональное сотрудничество осуществляется как в договорной форме, посредством заключения многосторонних международных договоров, так и в институциональной форме – в рамках международных межправительственных организаций. В сфере гражданской авиации, деятельность которой по своей природе носит международный характер и на современном этапе характеризуется возрастающими объемами авиаперевозок, интенсификацией движения в воздушном пространстве планеты, усложнением авиационной техники и оборудования, тесной взаимосвязью различных авиационных систем (включая системы аэронавигационного обслуживания), постоянная координация действий государств с помощью эффективно функционирующих институциональных механизмов – международных межправительственных организаций – становится объективной необходимостью. При этом деятельность региональных международных организаций дополняет сотрудничество государств на универсальном уровне – в рамках ИКАО.

В контексте региональной экономической интеграции также отдельно выделяется тесно связанная с ней форма регионального сотрудничества – создание общего авиационного пространства. В рамках такого пространства к государствам, формально не являющимся участниками регионального интеграционного объединения, но заключившим с ним и его государствами-членами международный договор, применяются правовые акты данного

регионального интеграционного объединения, касающиеся всех или почти всех аспектов деятельности воздушного транспорта и гражданской авиации (включая коммерческую деятельность авиапредприятий, вопросы безопасности полетов, управления воздушным движением, защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, защиты прав авиапассажиров, охраны труда авиационного персонала и т.д.). В настоящее время соглашения о подобном общем авиационном пространстве заключены Европейским Союзом и его государствами-членами с некоторыми государствами Восточной Европы (не являющимися членами ЕС) и бывшими республиками СССР.

Глава 2 **«Региональное сотрудничество в области международно-правового регулирования воздушных сообщений»** посвящена различным вопросам современного международно-правового регулирования воздушных сообщений, включая проблему и перспективы распространения общего международно-правового режима торговли услугами на воздушные сообщения, эволюцию и основные формы регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта, а также особенности международно-правового регулирования отдельных вопросов коммерческой деятельности воздушного транспорта на региональном уровне.

Первый параграф второй главы **«Особенности современного международно-правового регулирования воздушных сообщений. Проблемы и перспективы распространения общего международно-правового режима торговли услугами на воздушные сообщения»** посвящен отличительным характеристикам современного международно-правового регулирования воздушных сообщений, а также проблемам возможного распространения на воздушный транспорт общего международно-правового режима торговли услугами, основанного на Генеральном соглашении по торговле услугами (Приложение 1В к Соглашению об учреждении Всемирной торговой организации (ВТО) от 15 апреля 1994 года).

Отмечается, что в течение последних трех десятилетий наблюдается устойчивая тенденция либерализации международно-правового регулирования воздушных сообщений, то есть коммерческой деятельности воздушного транспорта, и в настоящее время для государств уже стоит вопрос не о самой целесообразности либерализации регулирования авиатранспортной отрасли, а о средствах и методах ее осуществления. Так, например, к 2007 году всего было заключено 127 двусторонних соглашений о полной либерализации регулирования международных воздушных сообщений, участниками которых стали около 90 как развитых, так и развивающихся государств, а к маю 2022 года уже было заключено более 1000 подобных двусторонних соглашений, в которые вовлечено 150 государств. Что касается развития региональных механизмов межгосударственного сотрудничества, направленных на либерализацию регулирования воздушного транспорта, то до 1995 года в мире существовало всего два таких механизма, к 2007 году их насчитывалось уже одиннадцать, а к 2022 году реализуется более двадцати региональных договорных и институциональных форм сотрудничества государств в рамках всех континентов Земного шара (кроме Антарктиды).

В отношении распространения общего международно-правового режима торговли услугами, существующего в рамках ВТО, на услуги, прямо или косвенно связанные с воздушным транспортом, следует обратить внимание на следующие обстоятельства.

Как показывает анализ положений Чикагской конвенции и других международных договоров, регулирующих деятельность воздушного транспорта, действующие нормы международного воздушного права не содержат ограничений для полного распространения Генерального соглашения по торговле услугами (ГАТС) на авиатранспортные услуги, а высказываемые в международно-правовой литературе утверждения о возможной несовместимости обязательств, вытекающих из Чикагской конвенции, и обязательств по ГАТС представляются недостаточно убедительными. Следовательно, несмотря на то, что на сегодняшний день ГАТС применяется в

отношении всего лишь трех видов авиатранспортных услуг (ремонтное и техническое обслуживание самолетов, продажа и маркетинг авиатранспортных услуг и услуги компьютерной системы резервирования), с формально юридической точки зрения, отсутствуют препятствия для пересмотра Приложения по авиатранспортным услугам к ГАТС в направлении полного включения международно-правового регулирования авиаперевозок (воздушных сообщений) в сферу действия ГАТС. Более того, положения самого ГАТС достаточно гибки и могли бы обеспечить поступательную, сбалансированную многостороннюю либерализацию коммерческой деятельности воздушного транспорта в качестве составного элемента международной торговой системы, а механизм разрешения торговых споров в рамках ВТО позволил бы намного эффективнее находить решения сложных межгосударственных разногласий, касающихся экономических аспектов международной гражданской авиации.

Однако, как показывают дискуссии, ведущиеся много лет в рамках ВТО, на современном этапе государства не готовы к распространению ГАТС на авиаперевозки и другие авиатранспортные услуги в дополнение к трем видам услуг, которые уже предусмотрены в Приложении по авиатранспортным услугам к ГАТС. Подобное стремление сохранить определенный *status quo*, по-видимому, объясняется тем, что несмотря на значительный прогресс в области либерализации международно-правового регулирования воздушных сообщений и распространения на них принципов свободного рынка, государства все еще не рассматривают воздушный транспорт в качестве полноценного неотъемлемого элемента глобальной торговли и продолжают оставаться в рамках парадигмы взаимного сбалансированного обмена правами на доступ к авиатранспортным рынкам через систему двусторонних и в некоторых случаях региональных многосторонних соглашений, на которые нередко влияют политические и иные неэкономические факторы.

Принимая во внимание отсутствие, по крайней мере, в ближайшем будущем практических возможностей по полному распространению действия ГАТС на авиатранспортные услуги, включая авиаперевозки, и достижению

какого-либо иного универсального многостороннего соглашения по обмену правами на доступ к рынкам воздушного транспорта, в современный период перспективным является дальнейшее развитие и углубление регионального многостороннего сотрудничества в области международно-правового регулирования воздушных сообщений.

Во втором параграфе второй главы **«Эволюция и основные формы регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта»** рассматриваются различные договорные и институциональные механизмы регионального сотрудничества государств в сфере международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта, включая их эволюцию, преимущества и недостатки. При этом подчеркивается направленность всех этих механизмов, существующих в настоящее время, на полную или хотя бы частичную либерализацию регулирования деятельности воздушного транспорта, что, в свою очередь, указывает на качественное отличие регионального сотрудничества, сформировавшегося в течение последних трех десятилетий в этой сфере, от того, которое развивалось в предшествующие годы.

В указанном параграфе проводится сравнительный анализ механизмов регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта в Африке, на Ближнем Востоке, в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в Южной и Центральной Америке, в Карибском бассейне и в Европе. В результате проведенного анализа делается общий вывод о том, что по мере углубления общего экономического сотрудничества и процессов экономической интеграции в том или ином регионе возникает потребность во все большей либерализации регулирования воздушного транспорта на региональном уровне, в том числе, посредством расширения доступа к рынкам авиаперевозок и предоставления большей свободы для коммерческой деятельности авиапредприятий. Вместе с тем, государства продолжают достаточно осторожно относиться к процессу либерализации международно-правового регулирования воздушных сообщений

на региональном уровне, опасаясь за дальнейшую судьбу своей авиатранспортной отрасли и сохранение транспортной доступности, что, с одной стороны, во многом объясняет выбор государствами различных регионов международно-правовых средств и механизмов либерализации регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта (для этих целей часто используется многосторонний международный договор, позволяющий государствам свободно выражать или не выражать согласие на его обязательность). Однако, с другой стороны, в регионах, в которых действуют международные организации региональной экономической интеграции с наднациональными полномочиями, позволяющими их органам принимать юридически обязательные правовые акты общего применения, удастся достичь наибольших успехов в направлении либерализации регулирования деятельности авиатранспортной отрасли как одного из неотъемлемых элементов региональной экономической интеграции в целом.

Кроме этого, для достижения позитивных результатов в направлении либерализации коммерческой деятельности воздушного транспорта на региональном уровне и формирования единого регионального авиатранспортного рынка важно обеспечить создание единого правового регулирования вопросов конкуренции на рынке воздушного транспорта, защиты прав авиапассажиров, а также внедрение эффективных механизмов разрешения споров, поскольку в условиях свободы коммерческой деятельности авиапредприятий данные вопросы приобретают для них особо важное значение. Как показывает опыт отдельных регионов (например, Африки), без правового регулирования указанных вопросов либерализация и достижение единого авиатранспортного рынка могут оказаться не только затруднительными, но даже и бесперспективными.

В третьем параграфе второй главы **«Особенности международно-правового регулирования отдельных вопросов коммерческой деятельности воздушного транспорта на региональном уровне»** анализируется международно-правовое регулирование отдельных вопросов коммерческой

деятельности воздушного транспорта на региональном уровне, включая предоставление доступа к рынкам авиаперевозок, допуск авиапредприятий к эксплуатации воздушных линий, тарифы на авиаперевозки и сотрудничество между авиапредприятиями. Данный анализ показывает, что в целом имеет место либерализация указанного регулирования (в частности, предоставление коммерческих прав на выполнение регулярных пассажирских и грузовых авиаперевозок, как минимум, в объеме пяти «свобод воздуха», снятие количественных и иных ограничений при назначении авиапредприятий для эксплуатации воздушных линий, введение свободы установления тарифов на международные авиаперевозки и др.), но на сегодняшний день все еще рано говорить о полной свободе коммерческой деятельности воздушного транспорта в рамках различных регионов и полноценной реализации политики так называемого «открытого неба» на региональном уровне. Лишь в рамках Европейского Союза (ЕС) сформировался действительно единый рынок воздушного транспорта, основанный на неограниченном доступе к этому рынку авиаперевозчиков ЕС, полной свободе ценообразования и коммерческой деятельности авиапредприятий. Что касается других регионов, то в случае дальнейшего развития процесса либерализации регулирования воздушных сообщений они вполне могут достичь таких же позитивных результатов, как и ЕС, уже в ближайшей перспективе.

В Главе 3 «Региональное сотрудничество в области международно-правового регулирования вопросов безопасности полетов, расследования авиационных происшествий и обслуживания воздушного движения» рассматриваются международно-правовые вопросы регионального сотрудничества в области обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий, международно-правовые проблемы регионального сотрудничества в сфере обслуживания воздушного движения, а также взаимодействие универсальных и региональных механизмов сотрудничества государств в области международно-правового регулирования вопросов безопасности полетов и обслуживания воздушного движения.

В первом параграфе третьей главы **«Международно-правовые проблемы регионального сотрудничества в области обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий»** рассматриваются международно-правовые вопросы регионального сотрудничества государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и расследования авиационных происшествий. В частности, автор проводит систематизацию различных форм регионального сотрудничества по вопросам обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий на основе анализа их юридической природы, а также предлагает в этой связи определения следующих понятий: «региональное сотрудничество в сфере обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий», «региональная международная авиационная организация», «региональная международная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов», «региональная международная организация по расследованию авиационных происшествий», «орган по контролю за обеспечением безопасности полетов международной организации региональной экономической интеграции». Подчеркивается, что указанные определения различных форм регионального сотрудничества в сфере обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий содержат основные элементы, составляющие их сущность и раскрывающие юридическую природу каждой из них.

Кроме этого, в этом параграфе исследуются проблемы компетенции региональных международных организаций в сфере обеспечения безопасности полетов и расследования авиационных происшествий и предлагается классификация их полномочий в зависимости от объема прав и обязанностей, переданных им государствами-членами, рассматриваются проблемы членства в данных региональных международных организациях, которые возникают, главным образом, в связи с тем, что в некоторых регионах (например, Африка) отдельные государства одновременно являются членами нескольких

региональных международных организаций в сфере обеспечения безопасности полетов, и подобное «одновременное» членство потенциально может привести к коллизии международно-правовых обязательств данных государств.

Во втором параграфе третьей главы **«Международно-правовые проблемы регионального сотрудничества в сфере обслуживания воздушного движения»** анализируются предпосылки и международно-правовые проблемы регионального сотрудничества государств в сфере обслуживания воздушного движения (ОВД), подробно рассматриваются как его договорные, так и институциональные формы, к которым относятся соответствующие региональные международные межправительственные организации: Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА), Центральноамериканская корпорация по обслуживанию аэронавигации (КОКЕСНА) и Европейская организация по обеспечению безопасности аэронавигации (Евроконтроль). Диссертант отмечает, что государствам, испытывающим недостаток экономических и кадровых ресурсов, но при этом нуждающимся в модернизации, более эффективной и безопасной эксплуатации дорогостоящих систем ОВД, целесообразно рассматривать более активное региональное сотрудничество по обеспечению ОВД в целях решения указанных задач. Как показывает анализ международно-правовых аспектов деятельности АСЕКНА, КОКЕСНА и Евроконтроля, осуществляющих оперативное обеспечение ОВД в воздушном пространстве своих государств-членов, а также другие связанные с этим важные функции (установление и взимание сборов за аэронавигационное обслуживание, координирование потоков движения воздушных судов и др.), создание этих региональных международных аэронавигационных организаций, безусловно, является позитивным фактом в контексте необходимости повышения безопасности полетов и эффективности международной аэронавигации. Однако, несмотря на очевидные преимущества региональных международных органов ОВД и их возможности в части рационального распределения дефицитных технических, кадровых и иных ресурсов государств, эта практика не нашла

распространения в других регионах. Во всем мире пока лишь АСЕКНА, КОКЕСНА и Евроконтроль демонстрируют возможности межгосударственного институционального сотрудничества в области ОВД.

Сдержанное отношение государств к углубленному региональному сотрудничеству в сфере обеспечения ОВД и создания самостоятельных международных органов ОВД, возможно, объясняется тем, что само обеспечение ОВД воспринимается государствами как функция, непосредственно вытекающая из их суверенного права на свое воздушное пространство и затрагивающая чувствительные аспекты национальной обороны и безопасности. Именно поэтому государства проявляют крайнюю осторожность при передаче этой функции другому государству или международному органу.

Другая важная проблема деятельности региональных международных органов ОВД связана с их институциональными и правовыми ограничениями, касающимися принятия обязательных правил, регулирующих ОВД. Ни АСЕКНА, ни КОКЕСНА не принимают правила или акты, обязательные для их государств-членов, а руководствуются соответствующими актами национального законодательства по вопросам ОВД и использования воздушного пространства, действующими на территории каждого государства, что может нарушать единообразие указанного регулирования. Что касается Евроконтроля, то несмотря на обязательность принимаемых им решений, касающихся требований и процедур в отношении ОВД, для его государств-членов, последние все же вправе полностью или частично отказаться от соблюдения этих решений с учетом интересов национальной безопасности и обороны. Следовательно, несмотря на выполнение АСЕКНА, КОКЕСНА и Евроконтролем оперативных функций при обеспечении ОВД, их возможности как классических региональных международных межправительственных организаций в области непосредственного правового регулирования вопросов ОВД весьма ограничены и во многом зависят от политической воли их государств-членов. Подобное отсутствие синергии между оперативной и правотворческой функциями региональных международных органов ОВД потенциально может

стать причиной международных споров и трудностей при определении ответственности в случае, например, авиационных происшествий и инцидентов, вызванных действиями указанных международных органов ОВД. Не исключены даже ситуации, угрожающие безопасности международной аэронавигации.

Между тем, вышеперечисленные проблемы регионального институционального сотрудничества в области ОВД ни в коей мере не должны рассматриваться в качестве непреодолимого препятствия для углубления такого сотрудничества и распространения его на другие регионы. Еще раз подчеркивается, что для многих государств, которые в силу своего экономического положения испытывают трудности с поддержанием должного технического уровня и модернизацией дорогостоящих систем ОВД и с привлечением квалифицированных авиационных специалистов, но которые, тем не менее, стремятся развивать свой воздушный транспорт как стимулятор экономического роста, региональное сотрудничество в области ОВД и создание регионального международного органа ОВД может быть единственным рациональным способом преодоления указанных трудностей.

Наконец, третий параграф третьей главы **«Взаимодействие универсальных и региональных механизмов сотрудничества государств в области международно-правового регулирования вопросов безопасности полетов и обслуживания воздушного движения»** посвящен анализу проблем взаимодействия универсальных и региональных механизмов сотрудничества государств в области международно-правового регулирования вопросов безопасности полетов и ОВД. Поскольку 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 ОВД, сохранение единообразия международно-правового регулирования данной отрасли на универсальном уровне, главным образом, на основе и благодаря деятельности ИКАО по

разработке и внедрению универсальных международных стандартов приобретает огромное значение для функционирования всей системы международной гражданской авиации и воздушного транспорта. Решение указанной задачи по поддержанию единообразия международно-правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации при надлежащем учете интересов наиболее широкого круга государств и различных регионов может быть достигнуто, в частности, благодаря совершенствованию форм взаимодействия универсальных и региональных механизмов межгосударственного сотрудничества в международном воздушном праве. В указанном параграфе выделяются и подробно рассматриваются две наиболее перспективные формы такого взаимодействия: (i) региональные группы планирования и осуществления проектов и региональные группы по обеспечению безопасности полетов, созданные в разное время Советом ИКАО; и (ii) программа ИКАО по оценке региональных международных организаций, выполняющих функции по контролю за обеспечением безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий.

В Главе 4 **«Региональное сотрудничество государств и проблемы ответственности в международном воздушном праве»** исследуются вопросы соотношения общих норм об ответственности государств и международных организаций и норм международного воздушного права, а также проблемы ответственности в международном воздушном праве в контексте регионального сотрудничества государств.

В первом параграфе четвертой главы **«Общие нормы об ответственности государств и международных организаций и международное воздушное право»** анализируется действие общих норм об ответственности государств и международных организаций в рамках международного воздушного права. Поскольку международное воздушное право было и остается одной из отраслей международного публичного права, возникает вопрос о применении к нему общих положений об ответственности государств и международных организаций, кодифицированных в проектах статей об ответственности

государств и международных организаций: в частности, в Проекте статей об ответственности государств за международно-противоправные деяния, подготовленном Комиссией международного права ООН и одобренном Генеральной Ассамблеей ООН 12 декабря 2001 года («**Проект статей 2001 года**») и Проекте статей об ответственности международных организаций, одобренном Генеральной Ассамблеей ООН 9 декабря 2011 года («**Проект статей 2011 года**»). На основе детального анализа положений Чикагской конвенции, документов и практики Совета ИКАО по разрешению споров и рассмотрению нарушений Чикагской конвенции автор приходит к выводу о том, что в рамках международного воздушного права, вряд ли, в обозримом будущем сложится автономный (*self-contained*) режим ответственности государств, полностью исключающий применение Проекта статей об ответственности 2001 года. При этом возможно формирование в будущем более стабильной и обширной практики ИКАО по рассмотрению и принятию мер в отношении нарушений Чикагской конвенции, что позволит характеризовать нормы Чикагской конвенции, касающиеся содержания и условий имплементации международной ответственности, в качестве полноценных *lex specialis* - специальных норм международного воздушного права, которые допускали бы применение положений Проекта статей об ответственности 2001 года лишь в части, не урегулированной данными специальными нормами.

Во втором параграфе четвертой главы «**Проблемы ответственности в международном воздушном праве в контексте регионального сотрудничества государств**» исследуются непосредственно проблемы ответственности в международном воздушном праве в контексте регионального сотрудничества государств. Отмечается, что развитие договорных и институциональных форм регионального сотрудничества, в первую очередь, в таких сферах, как ОВД и контроль за обеспечением безопасности полетов, во многих случаях приводит к появлению на региональном уровне специальных норм об ответственности государств и региональных международных организаций и даже автономных (*self-contained*) режимов ответственности. В

отсутствие эффективных универсальных вторичных норм о международной ответственности, основанных на Чикагской конвенции, а также с учетом наметившейся в последние годы тенденции «размывания» первичных норм международного воздушного права в направлении переноса многих положений из юридически обязательных документов - международных стандартов ИКАО - в различные документы ИКАО рекомендательного характера развитие подобных специальных норм и автономных режимов международной ответственности на региональном уровне несет в себе риск различного и противоречивого толкования и применения первичных норм международного воздушного права и, как следствие, риск его фрагментации. С сугубо практической точки зрения данная фрагментация международного воздушного права таит в себе еще большую опасность - нарушение единообразия международно-правового регулирования вопросов международной аэронавигации, безопасности полетов и деятельности международной гражданской авиации в целом.

Кроме этого, в контексте вышеуказанного регионального сотрудничества возникает проблема с применением норм о международной ответственности в отношении третьих государств-членов ИКАО, не являющихся участниками региональных международных договоров и членами региональных международных организаций. При передаче одним государством региона другому государству или региональной международной организации определенных функций по ОВД или контролю за обеспечением безопасности полетов третье государство может столкнуться с невозможностью привлечь ни одно из этих государств, ни региональную международную организацию к международной ответственности, например, в связи с авиационным происшествием, возникшим по причине ненадлежащего выполнения переданных функций. Эти трудности с привлечением государств и региональных международных организаций к международной ответственности заставляют потерпевшую сторону отдавать предпочтение национально-правовым средствам защиты прав и получения возмещения вреда от государства-нарушителя.

Решению вышеуказанных проблем регионального сотрудничества могла бы способствовать реализация соответственно в ближнесрочной и долгосрочной перспективе следующих мер:

- посредством совершенствования процедур разработки и принятия международных стандартов и проведения более активной работы по их имплементации на национальном и региональном уровнях ИКАО должна стремиться сохранять и повышать единообразие применения универсальных первичных норм международного воздушного права с тем, чтобы данное единообразие не нарушалось из-за распространяющихся на региональном уровне различных специальных норм и режимов международной ответственности, применение которых может привести к появлению противоречащих друг другу решений региональных органов по разрешению споров;

- внесение поправок в Чикагскую конвенцию, направленных на распространение некоторых ее обязательств на региональные международные организации и предусматривающих возможность передачи государствами своих обязанностей и ответственности по обеспечению ОВД и контролю за обеспечением безопасности полетов другим государствам-членам ИКАО или региональным международным организациям, что должно помочь третьим государствам-членам ИКАО, не являющимся участниками региональных договоренностей, но пострадавшим от нарушения соответствующих международно-правовых обязательств, призывать нарушителей к международной ответственности.

В Главе 5 «**Особенности регионального сотрудничества в области международно-правового регулирования деятельности гражданской авиации в рамках Европейского Союза и Евразийского экономического союза**», рассматриваются проблемы правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта и вопросы обеспечения безопасности полетов и ОВД в рамках Европейского Союза (ЕС), правовые аспекты отношений ЕС с третьими государствами в сфере воздушного транспорта, а

также анализируются проблемы и перспективы правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС).

В первом параграфе пятой главы **«Правовое регулирование коммерческой деятельности воздушного транспорта в рамках Европейского Союза»** особое внимание уделяется опыту ЕС по регулированию международных воздушных сообщений и гражданской авиации. Констатируется, что несмотря на определенный прогресс по либерализации международно-правового регулирования коммерческой деятельности воздушного транспорта в различных регионах, на сегодняшний день в этом направлении именно государствам-членам ЕС удалось добиться объективно наибольших успехов. Следовательно, опыт ЕС как наиболее прогрессивный и длительный не может не представлять определенный интерес и ценность для других регионов, а также вполне мог бы быть полезен при развитии сотрудничества в области воздушного транспорта в рамках ЕАЭС.

На основе изучения истории развития и современного состояния правового регулирования воздушного транспорта и аэронавигации в рамках ЕС автор приходит к выводу о том, что в ЕС установлен режим «открытого неба», базирующийся на полной свободе авиаперевозчиков ЕС в пользовании всеми коммерческими правами на любых воздушных линиях внутри ЕС (в объеме всех девяти «свобод воздуха»). Данная свобода позволила авиаперевозчикам ЕС расширить свои коммерческие возможности, осуществляя воздушные сообщения более рационально и экономично и предоставляя авиапассажирам и иным пользователям услуг воздушного транспорта более удобные условия обслуживания. Вместе с тем, принимая во внимание необходимость обеспечения интересов общества и государства, режим «открытого неба» не препятствует государствам-членам ЕС решать следующие важнейшие задачи:

- обеспечение регулярных авиатранспортных связей с регионами, перевозки в которые являются заведомо убыточными в силу географического или экономического положения данных регионов;

- защита окружающей среды от вредного воздействия гражданской авиации;
- запрет или ограничение на авиаперевозки в чрезвычайных ситуациях (например, в случаях эпидемий и стихийных бедствий);
- решение проблемы перегруженности аэропортов и других объектов авиационной наземной инфраструктуры при одновременном обеспечении стабильности авиаперевозок, выполняемых на регулярной основе;
- поддержание на необходимом уровне безопасности полетов и финансовой стабильности авиатранспортной отрасли.

Во втором параграфе пятой главы **«Правовое регулирование вопросов обеспечения безопасности полетов в рамках Европейского Союза»** проводится анализ правовых аспектов обеспечения безопасности полетов в рамках ЕС и функционирования Агентства по безопасности полетов Европейского Союза (ЕАСА). Отмечается, что систему правового регулирования вопросов обеспечения безопасности полетов, сформировавшуюся в рамках ЕС, следует рассматривать в общем контексте и в качестве логического продолжения общей авиатранспортной политики Европейского Союза. Кроме того, формирование правового регулирования вопросов обеспечения безопасности полетов в рамках Европейского Союза происходило в условиях наличия во многих государствах-членах ЕС прогрессивных авиационных технологий и развитой авиапромышленности, высококвалифицированных авиационных специалистов и передовых центров по их подготовке, современной авиационной инфраструктуры и сильных конкурентоспособных авиапредприятий.

Также пример ЕС и ЕАСА показывает, что любое расширение полномочий регионального органа по контролю за обеспечением безопасности полетов в направлении регулирования все большего круга вопросов деятельности гражданской авиации должно происходить крайне взвешенно и осторожно и учитывать интересы как самой авиационной отрасли, так и всех государств-членов, поскольку именно государства, оставаясь единственными участниками Чикагской конвенции, в любом случае продолжают нести вытекающие из нее

международно-правовые обязательства, связанные с безопасностью полетов на своей территории.

Третий параграф пятой главы **«Правовое регулирование вопросов обслуживания воздушного движения в рамках Европейского Союза. Концепция «Единое европейское небо»»** посвящен вопросам сотрудничества в области ОВД в рамках европейского региона, которое с организационной и правовой точек зрения представляет собой сложный многоуровневый механизм, к котором переплелись институциональные и договорные формы сотрудничества, происходит взаимодействие норм различных правовых порядков, включая нормы международного публичного права, права ЕС и национального права европейских государств, и различных субъектов международного права.

С одной стороны, в диссертационном исследовании обращается внимание на следующие элементы позитивного опыта ЕС по правовому регулированию ОВД в рамках концепции «Единое европейское небо»:

- использование для правового регулирования вопросов ОВД общеобязательных правовых актов, принимаемых органами (институтами) ЕС и регулирующих соответствующие правоотношения между всеми субъектами внутреннего права;

- реструктуризация воздушного пространства без учета государственных границ посредством создания так называемых «функциональных блоков воздушного пространства» (ФБВП) с целью более эффективного использования дорогостоящего оборудования и технически сложной инфраструктуры ОВД, повышения уровня безопасности полетов, снижения топливных и иных затрат авиаперевозчиков и рационализации структуры маршрутов для международных полетов;

- управление (координирование) потоками движения воздушных судов на уровне региона в целом в целях централизованного регулирования времени прилета и вылета воздушных судов и рационального использования аэропортовой инфраструктуры;

- разработка и внедрение единых правил сертификации организаций – поставщиков аэронавигационного обслуживания.

Однако, с другой стороны, в том, что касается общей оценки правового регулирования ОВД и аэронавигационного обслуживания в рамках ЕС и реализации программы «Единое европейское небо», отмечается, что несмотря на достигнутые положительные результаты данной программы, на сегодняшний день не все ее цели успешно выполнены. В особенности, практическое внедрение важнейшего элемента Единого европейского неба – ФБВП – можно охарактеризовать лишь в качестве незавершившегося сложного процесса, в котором переплетаются часто взаимоисключающие друг друга интересы различных субъектов – самого ЕС, отдельных государств-членов ЕС, организаций-поставщиков аэронавигационного обслуживания и их персонала, авиаперевозчиков.

В четвертом параграфе пятой главы **«Правовые аспекты развития отношений ЕС с третьими государствами в сфере воздушного транспорта»** отмечается, что формирование действующего на сегодняшний день правового регулирования отношений ЕС с третьими государствами в сфере воздушного транспорта представляло собой достаточно длительный и противоречивый процесс, во многом связанный со спецификой гражданской авиации как стратегически важной отрасли экономики государств-членов ЕС. С учетом вышеизложенных положений учредительных договоров, а также соответствующих правовых актов Совета ЕС можно выделить следующие виды договоров (соглашений) с третьими государствами по вопросам воздушного транспорта, заключаемых ЕС и его государствами-членами: (а) договоры, заключаемые только самими государствами-членами ЕС; (б) договоры, заключаемые только самим ЕС по узкому кругу вопросов деятельности воздушного транспорта, относящихся к его компетенции; (в) «смешанные» договоры, заключаемые совместно ЕС и его государствами-членами. Договоры, заключаемые только самим ЕС по узкому кругу вопросов деятельности воздушного транспорта, прежде всего, включают в себя так называемые

«горизонтальные» соглашения, заключенные ЕС с более чем 40 государствами, которые предоставляют каждому из государств-членов ЕС право назначить для эксплуатации воздушных линий, предусмотренных его соглашением о воздушном сообщении с соответствующим третьим государством, любое авиапредприятие, зарегистрированное на его (государства-члена ЕС) территории.

Свою важную роль в этих вопросах играют заключенное в 1992 году Соглашение о Европейском экономическом пространстве (ЕЭП) с государствами-членами Европейской ассоциации свободной торговли (ЕАСТ) и соглашение 2006 года о создании Общего европейского авиационного пространства (ОЕАП), сторонами которого являются ЕС, все его государства-члены, а также Норвегия, Исландия и 8 государств юго-восточной Европы.

В пятом параграфе пятой главы **«Проблемы и перспективы правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в рамках Евразийского экономического союза»** отмечается, что в отношении проблем и перспектив правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в рамках ЕАЭС в праве ЕАЭС заложены хорошие основы для либерализации регулирования авиатранспортной отрасли и формирования общего рынка услуг воздушного транспорта в ЕАЭС, однако успешная реализация данных задач в ближайшие годы будет связана с решением следующих проблем:

- определение правовой формы (то есть юридически обязательные правовые акты органов ЕАЭС, либо многосторонний международный договор между государствами-членами ЕАЭС), которая будет использоваться для либерализации правового регулирования воздушных сообщений в рамках ЕАЭС;

- определение этапов либерализации правового регулирования воздушных сообщений в ЕАЭС, включая этапы расширения доступа к рынку авиаперевозок и снятия иных ограничений на осуществление коммерческой деятельности авиапредприятий;

- решение вопроса о возможности изменения условий, касающихся владения и контроля над авиапредприятиями в ЕАЭС, с целью применения концепции «общности интересов», предусматривающей, что государство-член ЕАЭС имеет право допустить к эксплуатации воздушных линий авиапредприятие, в отношении которого «преимущественное владение и фактический контроль» осуществляются любым государством-членом ЕАЭС или его гражданами и юридическими лицами;

- решение вопросов о том, в каком объеме и на каком этапе будет осуществляться правовое регулирование обеспечения безопасности полетов и ОВД, и каковы могут быть формы взаимодействия ЕАЭС, с одной стороны, и Совета по авиации и использованию воздушного пространства вместе с Межгосударственным авиационным комитетом, функционирующих на основании Минского Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства 1991 года, с другой стороны.

В **Заключении** подведены итоги исследования, обобщены проблемы, с которыми сталкивается международное воздушное право на современном этапе, в первую очередь, в контексте регионального сотрудничества государств.

В частности, отмечается, что процессы, происходящие в современном международном воздушном праве отражают динамику быстро изменяющихся современных социально-экономических, политических и технологических реалий, радикально отличающихся от контекста середины XX века, в котором разрабатывалась и заключалась Чикагская конвенция, воспринимаемая в качестве «стержня» международного воздушного права, и исходящая из центральной роли государства как, с одной стороны, регулятора воздушных перевозок и авиационной деятельности, так и, с другой стороны, монопольно предоставляющего услуги в сфере воздушного транспорта и гражданской авиации в целом.

Еще раз подчеркивается, что развитие регионального сотрудничества ни в коем случае не должно отменять или заменять собой приоритетность универсального регулирования деятельности международной гражданской

авиации перед региональными нормами и не должно ставить под угрозу сохранение за ИКАО ведущей роли по разработке универсальных международных стандартов, направленных на обеспечение безопасности полетов.

ПУБЛИКАЦИИ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи в научных изданиях, индексируемых в международных базах данных Scopus, Web of Science:

1. Alexander 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).

Работы, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных для защиты в диссертационном совете МГУ по специальности:

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. 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. 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. № 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. 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. № 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. № 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. 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. 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. 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. С. 34-37 (0,6 п.л.) (2-летний ИФ РИНЦ - 0,129).

Иные публикации:

19. *Баталов А.А.* Современное международно-правовое регулирование воздушных сообщений: теория и практика. М.: ИКД «Зерцало», 2008. 224 с. (14 п.л.).