

**В.Д. Бордунов. МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО.
Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ “Авиабизнес”; Изд-во “Научная книга”,
2007. 464 с.**

Лежащая передо мной книга знаменательна в нескольких отношениях. Прежде всего это одна из немногих книг, посвященных исследованию отдельного явления в международном праве. В последнее время наши издательства печатают только учебники международного права самого общего плана, так что почитать что-нибудь сугубо профессиональное удается не часто. Хотя эта книга после заголовка снабжена скромной надписью “учебное пособие”, это, безусловно, монография, т.е. научное исследование одного из насущных вопросов международного права на основе анализа и обобщения огромного практического материала. Жанр, обозначенный подзаголовком, явно ограничивает и стесняет автора. Он не приводит примеров и не дает ссылок, но каждое его утверждение весо- и обоснованно.

Во-вторых, в каждой строке этой книги чувствуется, что автор прекрасно владеет материалом, что все написанное много раз передумано и пережито им. Этим книга весьма выгодно отличается от множества разнообразных изданий, кое-как слепленных авторами из случайного подручного материала. “Международное воздушное право” не могло бы появиться на свет, если бы его автор не потратил столько лет на теоретическую и практическую работу в разных научных учреждениях и практических ведомствах.

В-третьих, при чтении этой книги становится совершенно понятно, что время “классического” международного права безвозвратно ушло, когда те, кто занимался международным публичным правом, могли свысока поглядывать на “этих торгашей” и рассуждать о высоких идеях суверенитета, трансформации и *jus cogens*. Теперь королева международных отношений – конкуренция, и она ставит себе на службу и трансформацию, и *jus cogens*, и многие другие высокопарные вещи, иначе не будет вам никакого суверенитета. В самом начале книги обращает на себя внимание определяемое автором место международного воздушного права в международном регулировании: действующее международное воздушное право, помимо публично-правовых вопросов, связанных с использованием суверенного воздушного пространства в целях международной аэронавигации, все больше вовлекается в совместное с национальным правом регулирование доступа авиаперевозчиков на рынок международного воздушного транспорта (с. 10). В этой мысли кроется ключ к пониманию всего международного воздушного и, более того, всего международного права: кроме сохраняющейся функции охраны воздушного пространства как части территории на первый план выходит функция представительства на международной арене своих хозяйствующих субъектов. Одно международное право не в силах обеспечивать эту функцию. Ему на помощь приходит национальное право. Своя роль

принадлежит здесь и международному частному воздушному праву, как правильно подчеркивает автор на с. 11.

Читая эту книгу, на ум пришло одно интересное соображение из любимой мною области мирного разрешения международных споров относительно своеобразие международного воздушного права: несмотря на огромный и все более растущий объем международных воздушных перевозок, в которые вовлечены десятки государств, тысячи авиаперевозчиков, миллионы людей, в мире не только нет специализированного международного суда, как в морском праве, или в экономическом, или даже в отношении морского дна, но и в международные суды общей юрисдикции не попадают иски о нарушении международного воздушного права. А арбитражные коммерческие разбирательства – сколько угодно. Очевидно, можно ожидать, что и в рамках Всемирной торговой организации иски о нарушении торговли услугами в области воздушного сообщения будут иметь такой же характер. С моей точки зрения, это говорит об особенном характере международного регулирования в области воздушных сообщений: главным и основным здесь является воля каждого отдельного государства, а также его двусторонние договоренности с каждым отдельным партнером. Многостороннее регулирование чрезвычайно скудно и носит, в общем, рамочный характер. Мало того, в резко обострившейся в XXI в. конкурентной борьбе на мировом рынке авиационных перевозок преимущество получает тот перевозчик, который помимо экономических, финансовых, технических и иных ресурсов умело использует для защиты своих коммерческих и экономических интересов международное воздушное право (с. 9).

С точки зрения такого сугубо практического, можно даже сказать утилитарного, применения международного воздушного права чрезвычайно удачна предлагаемая автором конструкция системы международного воздушного права, которая, по его мнению, состоит из двух институтов:

- института права международных полетов;
- института права международных воздушных сообщений и перевозок.

Действительно, такой системный подход позволяет объяснить причины взаимодействия и неизбежного вовлечения в процесс регулирования международных полетов и перевозок норм международного, национального и международного частного права. Несмотря на то что эти три части правового регулирования относятся к разным системам права, В.Д. Бордунов убедительно показывает, что в рамках международного воздушного права они действительно составляют одну систему и обеспечивают единство процесса регулирования международных полетов и перевозок: они исполняют одну

функцию и базируются на одних и тех же основных принципах международного воздушного права.

В рецензируемой книге привлекает также внимание высказываемая автором мысль об интеграционных свойствах международного воздушного права. При этом автор толкует интеграцию довольно широко. Он говорит и об отражении главных качеств общепризнанных принципов международного права в принципах международного воздушного права, и о единстве требований безопасности, предъявляемых как к эксплуатантам воздушных судов, так и к пассажирам, и об интеграционных процессах между международным воздушным правом и другими отраслями международного права, а также между международным воздушным и внутренним правом (с. 30–32).

Жаль, что автор говорит об этом совсем немного. Мне кажется, что за этим скрывается целая новая область исследования. Все отмеченные автором процессы заслуживают отдельного рассмотрения. Не во всех случаях можно говорить об интеграции, иногда необходимо употребить слово “унификация”. Как бы то ни было, вектор движения во всех этих процессах ясен: они идут в одном направлении. Каждый из этих процессов – нормативистский, но глобальное развитие их идет по законам формирования международного обычая. И получается, что обычно-правовым путем формируется картина некоего единого регулирования. Все это есть следствие происходящих всемирных процессов. Конечно, в основе всего лежит пресловутая глобализация, но непосредственный стимул находится в области права: в конце 90-х годов прошлого века началась либерализация международных воздушных перевозок, которая в XXI в. стала главной стратегией политики и практики многих государств в этой сфере.

Истинное удовольствие получаешь, читая главы, посвященные международному частному праву: о регулировании коммерческой деятельности авиапредприятий на мировом рынке воздушного транспорта, о правовом регулировании международных воздушных перевозок, об эксплуатации арендованных воздушных судов при осуществлении международных воздушных перевозок, о лизинге гражданских воздушных судов. Автор очень просто и доходчиво излагает сложные и запутанные по своему регулированию вопросы. Необходимо подчеркнуть, что в особенности проблемы аренды и лизинга воздушных судов ставят перед практическими работниками много нерешенных вопросов, да и с чисто теоретической точки зрения здесь есть о чем подумать. Недостаточная урегулированность всех этих проблем в гражданском праве Российской Федерации делает соответствующие страницы в рецензируемой книге особенно ценными, потому что автор пря-

мо дает подсказки, как нужно действовать в том или ином случае.

С сожалением приходится констатировать, что глава об актах незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации совершенно недостаточна. Я понимаю, что непосредственно к регулированию воздушного транспорта преступные деяния на борту воздушного судна и возможности их пресечения можно отнести с большой долей условности. Но именно в международном воздушном праве берет свое начало такой важный институт общего международного права, как универсальная юрисдикция. Если бы в свое время не были сформулированы конвенции, упоминаемые автором, никакая борьба с таким опасным явлением, как терроризм, была бы невозможна. К моменту принятия Советом Безопасности ООН его знаменитых резолюций в распоряжении международного сообщества уже было понятие и основные методы регулирования случаев использования универсальной юрисдикции, и уже стал частью правосознания принцип “выдай или накажи”. А ведь начало было положено Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциями.

Больше того, считаю, что именно с этих “воздушных” конвенций началось знаменательное развитие института ответственности в международном праве – признание правомерности преследования индивида за нарушение норм международного права. За “воздушными” конвенциями последовал целый ряд международно-правовых актов, предусматривающих возможность вменения по международному праву. Несомненное влияние этих конвенций сказалось и на создании международных уголовных трибуналов и Международного уголовного суда. Все чаще признается правомерным преследование лиц, защищаемых иммунитетом государства или международной организации, за тяжкие нарушения международного права, гуманитарного права или даже за тяжкие уголовные преступления. В практику государств входит и преследование индивидов наряду с предъявлением иска государству в случае нанесения ущерба дипломатическому агенту.

Будем надеяться, что автор в дальнейшем сможет уделить этой части особое внимание.

Итак, наша литература обогатилась полезной и очень интересной книгой, которая написана настоящим профессионалом.

**Г.Г. Шинкарецкая, руководитель
Группы международно-правовых проблем
в отношениях между странами – членами СНГ,
канд. юрид. наук**