

Дата поступления рукописи в редакцию: 25.07.2025 г.
Дата принятия рукописи в печать: 11.09.2025 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2025-8-365-370

БИЧУРИНА Елизавета Сергеевна,
аспирант 4 курса кафедры
международного и европейского права
юридического факультета Казанского
(Приволжского) федерального университета,
e-mail: lizbetik@mail.ru

К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОНЯТИЯ «ОБЩЕЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО» В КОНТЕКСТЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ

Аннотация. Статья посвящена разработке понятия «общее воздушное пространство» в контексте региональной экономической интеграции. Автор анализирует правовую природу данного термина через призму интеграционного права, выделяя ключевые категории: наднациональность, либерализация, общее пространство. Подчеркивается противоречие между принципом полного государственного суверенитета над воздушным пространством, закрепленным в Чикагской конвенции ИКАО, и необходимостью делегирования части суверенных полномочий наднациональным органам для углубления интеграции. Опыт ЕС признается успешным, где интеграция авиасектора сочетает единое регулирование, «открытое небо» и баланс интересов. Для ЕАЭС предложены конкретные меры: внедрение «Единого Евразийского неба», учреждение наднационального органа УВД, унификация стандартов безопасности и поэтапная либерализация «свобод воздуха». Автор делает вывод, что общее воздушное пространство — результат взаимодействия интеграционного и воздушного права, обеспечивающий свободное движение авиауслуг при сохранении правовых гарантий суверенитета.

Ключевые слова: Общее воздушное пространство, ЕАЭС, международное воздушное право, региональная экономическая интеграция, наднациональность, либерализация авиаперевозок, суверенитет, гармонизация законодательства.

BICHURINA Elizaveta Sergeevna,
4th year postgraduate student of the Department
of International and European Law
Faculty of Law

TOWARDS THE DEFINITION OF THE CONCEPT OF “COMMON AIRSPACE” IN THE CONTEXT OF REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION

Annotation. The article is devoted to the development of the concept of «common airspace» in the context of regional economic integration. The author analyzes the legal nature of this term through the prism of integration law, highlighting the key categories: supranationality, liberalization, common policy and common space. The contradiction between the principle of full state sovereignty over airspace (enshrined in the ICAO Chicago Convention) and the need to delegate part of sovereign powers to supranational bodies to deepen integration is emphasized. The EU experience is recognized as a benchmark, where the integration of the aviation sector combines uniform regulation, «open skies» and a balance of interests. Specific measures are proposed for the EAEU: the introduction of the «Single Eurasian Sky», the establishment of a supranational air traffic control body, the unification of safety standards and the gradual liberalization of «freedoms of the air». The author concludes that the common airspace is the result of the synthesis of integration and air law, ensuring the free movement of air services while maintaining legal guarantees of sovereignty.

Key words: Common airspace, EAEU, international air law, regional economic integration, supranationality, liberalization of air transportation, sovereignty, harmonization of legislation.

Актуальность исследования обусловлена динамичным развитием региональной экономической интеграции, где формирование общего воздушного пространства становится ключевым инструментом либерализации авиационного сектора. Глобальный рост спроса на авиаперевозки, необходимость снижения барьеров для трансграничного перемещения услуг и усиление конкуренции требуют пересмотра традиционных моделей регулирования. Однако попытки интеграции сталкиваются с противоречием: между классическим принципом государственного суверенитета над воздушным пространством и задачами экономической либерализации, предполагающими делегирование полномочий наднациональным органам. Особую значимость эта проблема приобретает для ЕАЭС, где нереализованный потенциал единого авиарынка, фрагментация правил и сохранение двусторонних ограничений препятствуют созданию конкурентной среды. Отсутствие единой теоретико-правовой концепции «общего воздушного пространства» в доктрине интеграционного права усугубляет эти вызовы. Цель исследования — разработать научно-обоснованное определение понятия «общее воздушное пространство» в контексте региональной экономической интеграции, выявив условия его эффективного функционирования через синтез норм международного воздушного права и интеграционного регулирования.

Для определения сущности общего воздушного пространства в рамках региональной экономической интеграции целесообразно начать исследование с анализа базовых принципов интеграционных процессов.

Термин «интеграция» берет свое начало от латинских «integr» (целый, общий) или «integratio» (воссоединение, восполнение.) [4, с. 14]. Современное понимание термина «интеграция» в общенаучном смысле: интеграция есть движение к единству, превращение самостоятельных и обособленных объектов в составные части (элементы) более крупной целостной системы [5, с. 22]. Региональная интеграция представляет собой интеграционные процессы между отдельными группами государств, расположенных поблизости друг от друга, обычно в рамках одного континента Земного шара или иного географического региона. Предметом экономической интеграции выступают экономические системы (национальные хозяйства) государств, в рамках которых осуществляются производство и распределение материальных (товары), а также некоторых нематериальных благ, имеющих, как правило, денежную оценку (объектов интеллектуальной собственности, услуг и т. д.). В интеграционных организациях широкое распространение получила практика делегирования государствами-членами отдельных суверен-

ных прав надгосударственным органам власти — феномен наднациональности. Именно в отношении интеграционных организаций с наднациональными чертами в современной международно-правовой науке получил распространение подход, согласно которому их следует рассматривать как особую категорию субъектов права — «наднациональных организаций», отличных от классических международных межправительственных организаций. В настоящее время их объединяют в категорию «региональные организации экономической интеграции», которая приравнивается в своих правах к государствам. Следует отметить, что в наименовании «региональная организация экономической интеграции» указание на экономическую сферу ее деятельности носит в известной мере условный характер. Оно про диктовано тем, что большинство интеграционных организаций функционирует сегодня преимущественно в экономической сфере. Однако такое указание ни в коей мере не ограничивает возможность государств передавать интеграционным организациям полномочия в иных, помимо экономики, сферах общественной жизни [5, с. 22].

Также необходимо отметить, что становление интеграционного права связано с формированием особых правовых механизмов, регулирующих различные стороны международной интеграции. Понятия, обозначающие эти механизмы, составляют категориальную основу данной отрасли права. Они могут представлять собой совершенно новые термины, разработанные специально для целей интеграционного регулирования, такие как «общий рынок» или «общая политика». Кроме того, интеграционное право использует термины из различных отраслей международного и национального права. Одной из таких ключевых категорий является «либерализация» — «liber», т. е. свободный. Либерализация как категория интеграционного права означает устранение препятствий трансграничным отношениям с участием граждан и юридических лиц интегрирующихся государств. Либерализация предполагает взаимное сокращение или полное устранение между этими государствами таможенных пошлин, количественных ограничений товарооборота, визовых, налоговых, административных, технических и иных барьеров, препятствующих свободному пересечению границ товарами, людьми, денежными средствами, осуществлению гражданами и юридическими лицами трансграничной экономической или иной законной деятельности. Если либерализация имеет полный (завершенный) характер, то ее результатом становится введение свободы передвижения через государственные границы для субъектов и объектов конкретных общественных отношений [5, с. 162-170].

Также важно рассмотреть такие понятия в интеграционном праве как «общая политика» и «общее пространство». Общая политика как категория интеграционного права означает единую систему мероприятий по управлению общественной жизнью в определенной сфере на территории интегрирующихся государств, вместе взятых. В название общей политики не всегда включается слово «общая». Оно может замениться близкими по значению терминами, например «единая», «согласованная», «совместная», «интегрированная» политика или указанием на интеграционную организацию, органы которой наделены полномочиями по осуществлению соответствующей политики. Результатом международной интеграции в обеих ее составляющих служит превращение территорий интегрирующихся государств в составные элементы более крупного интегрированного географического пространства.

Еще одна категория интеграционного права — «общее пространство», которое также может называться «единым», «интегрированным» пространством, пространством «без внутренних границ», а равно «европейским» или иным региональным пространством в зависимости от того, в каком регионе Земного шара действует соответствующая интеграционная организация. Государства, входящие в общее пространство, по-прежнему сохраняют суверенитет над своими территориями. Однако эти территории уже не являются изолированными друг от друга, а пролегающие между ними границы больше не служат препятствием для свободного передвижения людей, товаров, денежных средств, других материальных и нематериальных благ. Итак, общее пространство как категория интеграционного права обозначает результат объединения интегрирующихся государств в конкретных сферах общественной жизни, в том числе сфер, в которых проводится общая политика [5, с. 184-195].

В международном воздушном праве понятие «воздушное пространство» и его статус рассматривается в контексте международного авиационного права – институт международного воздушного права, представляющий собой совокупность принципов и норм, регулирующих отношения, возникающие по поводу определения статуса и установления режима воздушного пространства, а также в связи с реализацией порядка использования воздушного пространства в целях обеспечения эффективной и безопасной авионавигации [9, с. 55] или в рамках института права международных полетов, который образуют принципы и нормы, определяющие правовой статус и режим использования воздушного пространства над государственной территорией и за ее пределами в целях международных полетов национальной гражданской авиации [2, с. 56].

В дальнейшем понятие «общее воздушное пространство» предлагаем анализировать через призму экономической интеграции, подразумевающей согласование политических, правовых и рыночных механизмов между государствами.

В контексте исследования актуальным представляется провести анализ противоречивого взаимодействия между принципом наднациональности (интеграционное регулирование) и суверенитетом государств над воздушным пространством, а именно при передаче части суверенных полномочий наднациональным структурам в сфере авиации.

Интеграционное право предполагает делегирование части суверенных полномочий наднациональным органам. Наднациональность — наделение органов интеграционных организаций полномочиями законодательной, исполнительной или судебной власти, в рамках которых они принимают обязательные решения для государств-членов и/или непосредственно для их граждан [5, с. 103].

В международном воздушном праве признаётся полный и исключительный суверенитет государства над своим воздушным пространством [6].

Проводя соотношение между международным воздушным и интеграционным правом, можно установить следующее:

1) Создание общего воздушного пространства региональными организациями экономической интеграции требует тесного взаимодействия норм международного воздушного права и правовых механизмов региональной экономической интеграции.

2) Взаимодействие строится на балансе между классическими принципами суверенитета, закреплёнными в международном воздушном праве, и задачами экономической либерализации, лежащими в основе интеграционного права. При этом есть проблема, что интеграционное право, ориентированное на экономическую либерализацию, вступает в конфликт с нормами воздушного права, где доминируют императивы безопасности и суверенитета. Понятие общего воздушного пространства требует переосмысления через призму баланса между интеграцией и суверенитетом. Без этого региональные инициативы рискуют остаться декларативными.

3) При формировании общего воздушного пространства интеграционное право задаёт вектор развития, а воздушное право обеспечивает правовые гарантии и баланс интересов.

Важно отметить, что ИКАО поддерживает либерализацию международных воздушных перевозок, призывая государства сокращать государственные ограничения и расширять экономическую свободу авиакомпаний. Принятая в 2003 году Декларация глобальных принципов под-

тверждает, что ключевые нормы Чикагской конвенции — суверенитет, справедливая конкуренция, недискриминация и сотрудничество — остаются основой развития авиации. Суверенитет над воздушным пространством не противоречит режиму «открытого неба», но позволяет государствам регулировать темпы либерализации, обеспечивая баланс интересов всего мирового авиационного сообщества, а не отдельных стран.

Проанализируем позиции исследователей по вопросу создания общего воздушного пространства в рамках региональных объединений, а также определим ключевые направления взаимодействия государств.

В своем исследовании Ф.И. Сапрыкин проводит анализ понятия воздушного пространства с учетом различных концепций, имеющих в международном воздушном праве. Автор рассматривает воздушное пространство как территорию, сферу действия полного и исключительного суверенитета государства в воздушном пространстве, вертикальный предел действия суверенитета, горизонтальный предел действия суверенитета, а также правовой статус «единого воздушного пространства государств—участников СНГ. Сапрыкин критически анализирует концепцию «единого воздушного пространства» в рамках СНГ, отмечая её юридическую противоречивость. По его мнению, термин «единое» некорректен, так как СНГ не обладает собственной суверенной территорией, а объединение суверенного и открытого воздушного пространства в единое целое противоречит международному праву. Автор предлагает альтернативу — «воздушное пространство совместного пользования», где государства сохраняют суверенитет над своей территорией, но делегируют часть функций (например, управление воздушным движением) общему органу или другому государству. Концепция «совместного пользования» более реалистична для СНГ, чем объединение, и соответствует духу региональной интеграции без угрозы суверенитету [10, с. 46-57].

Создание общего воздушного пространства тесно связано с региональной политикой дерегулирования и либерализации авиационного сектора. Как подчеркивалось ранее, либерализация пассажирских авиаперевозок представляет собой устойчивую глобальную тенденцию в гражданской авиации.

Вопросам политики дерегулирования в регионе уделял внимание голландский юрист Х.А. Вассенберг. Он писал, что регионализм в воздушном пространстве может быть полностью успешным только в том случае, если государства желают тесно координировать их авиационную политику с целью объединения интересов их национальных перевозчиков в один «региональный интерес». В

конечном счете их национальный воздушный суверенитет должен слиться в единый региональный воздушный суверенитет, создавая «региональное воздушное пространство» и «региональный флаг в воздухе» [11, с. 266].

Поскольку воздушное пространство является частью государственной территории, невозможно проявление «регионального воздушного суверенитета», оторванного от правового статуса прилежащей поверхности. Х.А. Вассенберг имеет ввиду единый региональный рынок воздушных перевозок [8, с. 142]. По его мнению, это должно выглядеть так:

- внутри региона создаются наиболее благоприятные условия для авиаперевозок между странами-членами, исходя из общих интересов, на условиях максимальной либерализации;

- отношения с третьими странами, не входящих в регион, будут поддерживаться на двусторонней основе, что породит конкуренцию между странами, входящих в регион;

- для того, чтобы принятая внутри региона политика соответствовала соглашениям со «сторонними» государствами, эти соглашения необходимо привести в полное соответствие с условиями, существующими внутри региона. При этом государствам следует двигаться в направлении, которое обеспечивает выгоду всем в долгосрочном плане [11, с. 270-280].

А.Н. Верещагин, анализируя перспективы развития международно-правового регулирования авиасообщений, акцентирует роль формирования «общего рынка» в данной сфере. Автор выделяет следующие ключевые направления:

- замена двусторонних соглашений — переход от множества двусторонних соглашений между государствами к единому многостороннему соглашению, регулирующему международные воздушные сообщения;

- свобода выбора маршрутов — вместо права полетов по определенным указанным в соглашениях маршрутам, должно быть провозглашено общее право полетов по всем технически возможным маршрутам;

- упразднение категорий «свобод воздуха» — поглощение общим правом полетов;

- интернационализация воздушного флота — эксплуатация международных авиалиний исключительно современными самолётами, соответствующими международным стандартам [3, с. 180].

А.А. Баталов также затрагивает тему формирования воздушного пространства в регионе. По его мнению, основными направлениями взаимодействия государств в рамках регионального сотрудничества выступают следующие ключевые аспекты:

– регулирование коммерческой деятельности воздушного транспорта (международных воздушных сообщений);

– контроль за обеспечением безопасности полетов;

– расследование авиационных происшествий и инцидентов;

– обслуживание воздушного движения.

Такое сотрудничество по мнению автора может реализоваться в двух формах:

1) Договорной — посредством заключения многосторонних международных соглашений;

2) Институциональной — посредством деятельности межправительственных организаций [1, с. 74-79].

Европейский Союз, по мнению Баталова, служит успешным примером совмещения различных форм межгосударственного взаимодействия в рамках международного воздушного права в едином регионе [1, с. 74-79]. Мы согласны с данным утверждением исследователя. По нашему мнению, и как показывает практика, в ЕС удалось создать такую интеграционную модель, где правовые (административные), экономические и технические аспекты авиационной находятся во взаимосвязи, что делает её эталоном для регионального сотрудничества.

А.А. Баталов представляет развитие отношений по поводу воздушного пространства в ЕАЭС следующим образом:

– Опыт региональных организаций в сфере гражданской авиации может стать основой для совершенствования правового регулирования деятельности воздушного транспорта и аэронавигации в ЕАЭС. Это предполагает не только создание общего рынка авиауслуг и расширение воздушных сообщений между странами-членами союза, но и совместное регулирование ключевых аспектов: обеспечения безопасности полётов и управления воздушным движением.

– 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) [1, с. 74-79].

В.В. Кульков исследует процесс либерализации пассажирских авиаперевозок в ЕАЭС на примере опыта ЕС. Автор предлагает использовать такой термин, как «Единое Евразийское небо» (ЕЕН), а также формулирует следующие рекомендации для ЕАЭС:

— На первом этапе внедрить 6–8-ю свободы воздуха в рамках ЕЕН, обеспечив авиакомпаниям недискриминационный доступ ко всем маршрутам между странами ЕАЭС без привязки к государственной принадлежности перевозчика. Через 5–7 лет перейти к реализации 9-й свободы воздуха;

– Учредить наднациональный орган УВД, ответственный за координацию воздушного пространства. Реализовать совместное использование воздушного пространства с военными структурами в рамках ОДКБ по аналогии с ЕС;

– Разработать единые стандарты авиационной и экологической безопасности для всех стран ЕАЭС. Ввести единую лицензию для авиакомпаний союза, упростив выход на рынок (например, снизить минимальные требования к размеру флота для поддержки развития лоукостеров);

– Установить общий лимит субсидий с поэтапным сокращением в течение 10 лет и последующей отменой. Для маршрутов, где субсидии сохраняются, обеспечить равный доступ авиакомпаний ЕАЭС через аукционные механизмы: субсидии получают перевозчики, предлагающие наименьший уровень господдержки;

– Режим «открытого неба» (по примеру ЕС) признан оптимальным для интеграции, но требует компромиссов между национальными интересами и наднациональным регулированием [7].

Обобщение исследовательских подходов демонстрирует, что государства-члены региональных интеграционных организаций могут реализовывать сотрудничество в создании общего воздушного пространства через:

1) Признание опыта ЕС, использование лучших практик;

2) Поэтапный подход к интеграции;

3) Создание наднациональных органов (институтов);

4) Гармонизацию и унификацию нормативной базы в различных областях;

5) Либерализацию рынка авиаперевозок;

6) Экономическую координацию;

7) Инфраструктурную интеграцию.

Таким образом, общее воздушное пространство государств-членов региональной организа-

ции экономической интеграции представляет собой результат объединения государств-членов в данной сфере, в рамках которого государства-члены делегируют часть суверенных полномочий наднациональным органам для унификации и гармонизации правил авиационной деятельности, либерализации доступа к рынку и координации ключевых аспектов, таких как безопасность полётов, управление воздушным движением, авиационная безопасность, коммерческая деятельность авиапредприятий и иных направлений.

При формировании общего воздушного пространства важно учитывать взаимосвязь интеграционного и воздушного права. Интеграционное право задает цели, обеспечивает создание наднациональных органов, а также механизмы создания и реализации решений этих органов. Воздушное право, в свою очередь, адаптируется под интеграционное, при этом обеспечивает нормативную базу для создания общего воздушного пространства.

Список литературы:

[1] Баталов А. А. Актуальные проблемы международного воздушного права // Евразийский юридический журнал. 2025. № 1. С. 74–79.

[2] Бордунов В. Д. Международное воздушное право: Учебное пособие. М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; Научная книга, 2006. 210 с.

[3] Верещагин А. Н. Международное воздушное право (Проблемы международно-правового регулирования воздушных сообщений). М.: Международные отношения, 1966. 192 с.

[4] Евразийская экономическая интеграция: теория и практика: учебное пособие. М.: Проспект, 2023. 320 с.

[5] Кашкин С. Ю., Блажеев В. В., Калинин П. А. Интеграционное право. М.: Проспект, 2017. 416 с.

[6] Конвенция о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.) [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133602/ (дата обращения: 27.03.2025).

[7] Кульков В. В. Либерализация пассажирских авиаперевозок в странах ЕАЭС в контексте опыта Евросоюза [Электронный ресурс]. URL: [liberalizatsiya-passazhirskih-aviaperevozok-v-stranah-eaes-v-kontekste-opyta-evrosoyuza \(1\).pdf](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133602/) (дата обращения: 26.03.2025).

[8] Малеев Ю. Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986. 184 с.

[9] Международное воздушное право: учебник для бакалавриата и магистратуры / под ред. А. И. Травникова, А. Х. Абашидзе. М.: Юрайт, 2018. 387 с.

[10] Сапрыкин Ф. И. Международно-правовые проблемы использования воздушного пространства государств-участников СНГ // Московский журнал международного права. 1993. № 4. С. 46–57.

[11] Wassenbergh H. A. The Future of Multilateral Air Transport Regulation in the Regional and Global Context // *Annals of Air and Space Law*. 1983. Vol. VIII. P. 265–292.

Spisok literaturey:

[1] Batalov A. A. Aktual'nye problemy mezhdunarodnogo vozdušnogo prava // *Evrazijskij juridicheskij zhurnal*. 2025. № 1. S. 74–79.

[2] Bordunov V. D. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: Uchebnoe posobie*. M.: NOU VKSH «Aviabiznes»; Nauchnaya kniga, 2006. 210 s.

[3] Vereshchagin A. N. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo (Problemy mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya vozdušnyh soobshchenij)*. M.: *Mezhdunarodnye otnosheniya*, 1966. 192 s.

[4] *Evrazijskaya ekonomicheskaya integraciya: teoriya i praktika: uchebnoe posobie*. M.: Prospekt, 2023. 320 s.

[5] Kashkin S. YU., Blazheev V. V., Kalinichenko P. A. *Integracionnoe pravo*. M.: Prospekt, 2017. 416 s.

[6] Konvenciya o mezhdunarodnoj grazhdanskoj aviacii (CHikago, 7 dekabrya 1944 g.) [Elektronnyj resurs]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133602/ (data obrashcheniya: 27.03.2025).

[7] Kul'kov V. V. Liberalizaciya passazhirskih aviaperevozok v stranah EAES v kontekste opyta Evrosoyuza [Elektronnyj resurs]. URL: [liberalizatsiya-passazhirskih-aviaperevozok-v-stranah-eaes-v-kontekste-opyta-evrosoyuza \(1\).pdf](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_133602/) (data obrashcheniya: 26.03.2025).

[8] Maleev YU. N. *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: Voprosy teorii i praktiki*. M.: *Mezhdunarodnye otnosheniya*, 1986. 184 s.

[9] *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo: uchebnik dlya bakalavriata i magistratury / pod red. A. I. Travnikova, A. H. Abashidze*. M.: YUrajt, 2018. 387 s.

[10] Saprykin F. I. *Mezhdunarodno-pravovye problemy ispol'zovaniya vozdušnogo prostranstva gosudarstv-uchastnikov SNG* // *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava*. 1993. № 4. S. 46–57.

[11] Wassenbergh H. A. The Future of Multilateral Air Transport Regulation in the Regional and Global Context // *Annals of Air and Space Law*. 1983. Vol. VIII. P. 265–292.