

МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-63-70

Юрий Николаевич МАЛЕЕВ

Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России
проспект Вернадского, 76, Москва, 119454, Российская Федерация
prof.maleev@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-6431-8347

ДЕВЯТАЯ «СВОБОДА ВОЗДУХА» ИЛИ СКРЫТЫЙ КАБОТАЖ

АННОТАЦИЯ. Среди девяти «свобод воздуха» («коммерческих прав») при международных воздушных перевозках, особое место занимают восьмая и девятая «свободы», согласно которым авиакомпании получают право совершать каботажные авиаперевозки на территории иностранного государства. При этом, если восьмая «свобода», после завершения такой перевозки, подразумевает продолжение полета в «свое» государство, то девятая «свобода» этого не предполагает («чистый» каботаж, между двумя пунктами на территории иностранного государства). Девятая «свобода» полностью открывает внутренний рынок авиаперевозок для иностранных компаний и на ее предоставление государства, как правило, идут в исключительных случаях, когда существует крайняя необходимость связи с отдаленными пунктами на своей территории, а собственной авиации для этого нет или не хватает. Случается, правда, ситуации, когда девятая «свобода» предоставляется по политическим мотивам или же для того, чтобы стимулировать конкуренцию в авиатранспортной сфере. Статья 7 Конвенции о международной гражданской авиа-

ции 1944г. (Чикагская конвенция) предусматривает возможность каботажными авиапредприятиями. Но не на исключительной основе. В государствах – членах ООН действует 9-я «свобода воздуха», но с определенными условиями. Ряд других государств также предоставляет такую «свободу». В России она не действует. Но в силу ряда объективных причин ее целесообразно внедрить на определенных маршрутах.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: коммерческие права - «свободы воздуха», международная воздушная перевозка, 9-я «свобода воздуха», авиационный каботаж, единое региональное небо, законодательство государств, статья 7 Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция 1944 г.)

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Малеев Ю.Н. 2017. Девятая «свобода воздуха» или скрытый каботаж. – Московский журнал международного права. №2 (106). С. 63-70.

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-63-70

INTERNATIONAL AIR LAW

DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-63-70

Yuri N. MALEEV

Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia
76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454
prof.maleev@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-6431-8347

NINTH “FREEDOM OF THE AIR” OR HIDDEN CABOTAGE

ABSTRACT. *Among nine «freedoms of the air» (commercial rights) in international air carriage two of them – eight and nine – are of special nature. They permit foreign air companies to perform cabotage carriage within the territory of foreign state. And the nine freedom, contrary to the eight one, does not presupposes return of the foreign air company to its own state (so called «pure cabotage»). States prefer to open by this their internal aviation market, as a rule, only in exclusive cases of shortage their own aviation while it is strictly necessary to contact with distant points on their territory. It happens sometimes that the right of the nine freedom is given under political motives or to stimulate competition within the aviation market. Under Article 7 of the Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Conven-*

tion) cabotage may be granted to foreign air carriers but not at the exclusive bases. In Russia the right of the nine’s freedom is not granted. But it is high time to do it on certain air routes.

KEYWORDS: *commercial rights - «freedoms of the air», international air carriage, nine freedom of the air, aviation cabotage, Single European Sky, national law, article 7 of the Convention on International Civil Aviation 1944 (Chicago Convention)*

FOR CITATION: Maleev Yu. N. Ninth “Freedom of the Air” or Hidden Cabotage. – *Moscow Journal of International Law*. 2017. №2 (106). P. 63-70. DOI: 10.24833/0869-0049-2017-2-106-63-70

Институт авиационного каботажного права первоначально был заложен в Парижскую конвенцию 1919 года и в последующем – в Гаванскую конвенцию 1928 года. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г (далее - Чикагская конвенция) - основной современный документ в сфере международного воздушного права, содержит в этом плане Статью 7 «Каботаж», согласно которой: «Каждое Договаривающееся Государство имеет право отказывать в разрешении воздушным судам других Договаривающихся Государств принимать на борт на своей территории пассажиров, почту и груз, перевозимые за вознаграждение или по найму и имеющие назначением другой пункт в пределах своей территории. Каждое Договаривающееся Государство обязуется не вступать в какие-либо соглашения, которые специально предоставляют любую такую привилегию на исключительной основе любому другому Государству или авиакомпании любого другого Государства и не получать любой из этих привилегий на исключительной основе от какого-либо другого Государства».

Преимущественное толкование данной статьи таково: обязательство государств не вступать в соглашения, которые дают какому-либо государству или его авиапредприятию право выполнять каботажные перевозки на исключительной основе, предполагает предоставление такого права по принципу «либо всем либо никому». «Всем» предполагает всем государствам – участникам Чикагской конвенции. Третьи государства должны в указанных целях заключать двусторонние (возможно – и многосторонние) соглашения.

Существует и несколько «уточняющая» позиция, в соответствии с которой государства могут заключать договора о взаимном предоставлении каботажных прав по девятой «свободе воздуха», при условии, что в таких договорах «специально не указывается, что право каботажного предоставления на исключительной основе» [Mendes de Leon 1992; Havel 1997]. Т.е. чтобы не нарушалась Статья 7 Чикагской конвенции. Хотя на практике двусторонние соглашения в этом плане носят в подавляющем большинстве взаимный характер. Действуя только между Сторонами договора [Халилов 2013:108]¹.

Но в любом случае определяющее значение здесь имеет национальное законодательство, на основе которого предоставляется (или не предоставляется) право авиационного каботажного. Кроме того, приходится «помнить» о сопутствующих воздушным полетам авариям и катастрофам и, соответственно, о возникающих вопросах ответственности авиаперевозчика. Применительно к международным воздушным перевозкам данный вопрос, будем считать, решен положительно с принятием Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1999 года (далее – Монреальская конвенция), Федеральный закон о присоединении к которой Президент России подписал только в 2017 году.

Европейский Союз (далее - ЕС) присоединился к Монреальской конвенции тоже «не сразу», в 2007 году, после этого ответственность авиаперевозчиков за вред ЕС, причиненный здоровью пассажира, стала практически неограниченной².

Как полагает Н.Н. Остроумов, главной причиной «...принятия Монреальской конвенции стал установленный Варшавской конвенцией своеобразный, но оправданный в прошлом протекционизм в отношении авиакомпаний, осуществляющих международные воздушные перевозки, который выражался, прежде всего, в невысоком уровне ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажира» [Остроумов 2004:112]

Но в отношении ответственности иностранного авиаперевозчика при каботажных воздушных перевозках (8 и 9 «свободы») универсальная конвенция отсутствуют. И потому ответственность наступает по далеко не унифицированному национальному законодательству различных стран. (Вполне вероятно, что унификация законодательства здесь, и в других сферах, попросту невозможна в силу различных исторических, культурных и прочих традиций).

Что касается правового режима предоставления 9-й «свободы воздуха», его можно назвать «плавающим». И не случайно Л. Врбаши уделил ей так много внимания и в своей диссертационной работе и в публикациях [Врбаши 2011:22-27].

¹ Автор отмечает, что для Азербайджана приемлемым является такой вариант: «Азербайджанское государство может подписать Соглашение о каботажных авиаперевозках с каким-либо государством с учетом своих экономических и политических интересов на основе взаимности».

² Например, согласно решению суда компания Air France понесла ответственность (выплатила компенсацию) в размере 5 млн. долларов перед семьей пассажира, который погиб при воздушной катастрофе при следовании из Рио-де-Жанейро в Париж. См.: Latin American (Re) Insurance Regulatory Update. January 01, 2010 through March 31, 2010. URL:<http://www.eapdlaw.com/files/upload/2010-CA-LatinAmUpdateJan-Mar2010.pdf> (accessed date: 13.05.2017).

Согласно законодательству ряда государств – членов Содружества Независимых Государств (далее – СНГ) (*пока что - и российскому*) иностранные воздушные перевозчики формально вправе выполнять каботажные перевозки между пунктами в пределах их территории. Но разрешение им на это зачастую (*даже чаще всего*) не дается. И выполняют такие перевозки только национальные авиакомпании или даже (см. в конце статьи информацию о «сером» авиакаботаже) вообще не авиакомпании.

В большинстве государств – членах СНГ порядок по данному вопросу почти одинаков, что в определенной степени связано с тем, что специалисты по воздушному праву в таких государствах не так давно совместно получали воздушно-правовое, международно-правовое и другие виды образования в советской правовой школе, представленной выдающимися, всем известными, именами. Конкретно: в Кыргызстане³, Таджикистане⁴, Узбекистане⁵ и Беларуси⁶ этот порядок нижеследующий. Однако Беларусь одновременно проявляет большой интерес к «внешнему каботажу». Так, в апреле 2012 года Белорусская авиакомпания «Белавиа» открыто планировала совершать каботажные перевозки между городами России, стремясь добиться в этой связи внесения необходимых изменений в законодательство Беларуси (в целях подготовки очередного раунда переговоров). В этом случае пришлось бы вносить изменения и в за-

конодательство России, которой, если следовать статье 7 Чикагской конвенции, пришлось бы предоставить «каботажное право» авиапредприятиям всех государств – участников Чикагской конвенции. Не получилось. (Показательно, что Беларусь осуществляет активный обмен каботажными правами со некоторыми членами ЕС).

Опыт ЕС, при всей либерализации общеевропейского авиатранспортного (и иного) рынка, в данном вопросе не так прост. Как часто считают, на региональной основе в Европе, точнее – в ЕС, именно в этом смысле внедрена концепция *Единого европейского неба*⁷, или «открытого неба», с образованием «европейского воздушного пространства» со статусом, отличающимся от статуса суверенного воздушного пространства государств Европы, хотя территориально это сумма суверенных воздушных пространств соответствующих государств. Его возникновение нередко связывают с введением, в русле концепции либерализации, режима пространства общего пользования в ЕС 1 января 1993 года, когда были отменены все двусторонние договоры относительно деятельности воздушного транспорта. После этого для воздушных сообщений (перевозок) в общем пространстве стало достаточно получить соответствующее предварительное разрешение со стороны одного из членов ЕС, чтобы совершать авиаперевозки во всех других членах ЕС [Hisher 1986; Balfour 1995]. Но это -

³ Воздушный кодекс Республики Кыргызстан (далее – Кодекс Кыргызстана) от 15 апреля 1994 года. № 1483-XII (В редакции Законов КР от 24 июня 2003 года № 115, 20 августа 2007 года № 154, 10 октября 2012 года № 170, 30 июля 2013 года № 178, 3 августа 2013 года № 181, 26 июля 2014 года № 147). Согласно Статье 120 Кодекса Кыргызстана, устанавливает: «Иностранные авиапредприятия **не имеют права:** ...2. Принимать на территории Кыргызской Республики на борт пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки в другой пункт на территории Кыргызской Республики без особого разрешения органа гражданской авиации». Т.е. предоставление «права на каботаж» фактически спускается на уровень органа гражданской авиации и является, собственно, *ad hoc*. (Хотя *a contrario* можно считать, что и Кодекс это право предполагает).

⁴ Воздушный кодекс Республики Таджикистан (далее – Кодекс Таджикистана) от 13 ноября 1998 года № 720 (с изменениями и дополнениями по состоянию на 14 мая 2016 года) в Статье 56 устанавливает, что «Иностранные авиационные предприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели **не имеют права:** ... «принимать на территории Республики Таджикистан на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Республики Таджикистан без разрешений специально уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке установленном Правительством Республики Таджикистан». Формально, эту норму можно (в контексте ст. 94 Кодекса Кыргызстана) понять таким образом, что она лишает указанный «специально уполномоченный орган» права по своему усмотрению решать «каботажный вопрос».

⁵ Воздушный кодекс Республики Узбекистан от 07 мая 1993 года № 863-XII, в статье 111 аналогично определяет внутреннюю воздушную перевозку, а далее устанавливает: «Иностранные перевозчики **не имеют права:** ...б) принимать на территории Республики Узбекистан на борт пассажиров, багаж, грузы и почту для перевозки в другой пункт на территории Республики Узбекистан без особого разрешения на то Авиационной администрации». Знакомая формула Воздушного кодекса Республики Кыргызстан.

⁶ Воздушный кодекс Республики Беларусь от 16 мая 2006 г. № 117-3 с изменениями и дополнениями, внесенными законами от 26 декабря 2007 г. № 300-3, от 26 декабря 2007 г. № 301-3, от 21 июля 2008 г. № 419-3, от 4 января 2010 г. № 109-3, от 17 мая 2011 г. № 266-3, от 10 июля 2012 г. № 426-3, от 4 января 2014 г. № 127-3, от 10 января 2015 г. № 242-3 предусматривает, согласно ст. 55, что «Иностранные субъекты, осуществляющие коммерческую деятельность в области авиации, **имеют право:** ... принимать на территории Республики Беларусь на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почтовые отправления для воздушных перевозок в пределах территории Республики Беларусь по разрешению специально уполномоченного органа в области гражданской авиации» (как и в Кыргызстане).

⁷ Нередко используемый термин «открытое небо» в данном случае запутывает вопрос, поскольку существует специальная универсальная Конвенция об открытом небе 1992 года, регулирующая котируемые наблюдательные полеты между ее участниками на взаимной основе.

коммерческий аспект использования воздушного пространства Европы.

Инициатива же именно «Единого европейского неба» была выдвинута в 2000 году, и связана она была со стремлением повысить безопасность полетов, обеспечить дополнительную пропускную способность, повысить эффективность региональной сети организации воздушного движения в Европе на основе стандартов Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (далее – Евроконтроль). Сходное «небо» образовано и государствами – членами СНГ⁸.

Т.е. воздушное пространство Европы состоит как бы из двух, разных по своему предмету и содержанию, режимов. С одной стороны, это пространство общего пользования в коммерческом плане. С другой – «Единое европейское небо» в аэронавигационном плане. И существуют они как бы одно в другом. Естественно, пользование 9-й свободой воздуха подчинено этому конгломерату.

Каким образом ЕС подошел к нему? История вопроса, представляет интерес. Информация на эту тему весьма обширна и выходит за рамки настоящей статьи. Познакомиться с ней можно по специальным работам [Баталов 2008: 121-125; Врбашки 2011:22-27; Гулиев, Халилов 2011; Халилов 2013: 104-117; Малеев 2013: 59-68; Кульков 2015: 292-296]. Но каковы сегодняшние преобразования в ЕС в данной сфере, об этом следует упомянуть, что и предпринял Л. Врбашки в своей обстоятельной статье, на которую мы даем ссылку. Эти преобразования таковы:

- наиболее передовые и в то же время самые спорные инициативы европейских законодателей касаются свободы доступа авиаперевозчиков ЕС на внутренние воздушные линии Союза. Проблема в том, что Регламент № 2408/92 наложил на государства, являющиеся членами ЕС, обязанность разрешать авиаперевозчикам ЕС пользоваться коммерческими правами на любых линиях ЕС, включая, таким образом, и каботажные перевозки, чем европейский законодатель заложил начало создания уникального в мире рынка воздушных перевозок (Ст. 3 Регламента 2408/92);

- свобода каботажа внутри ЕС имеет свои ограничения. Особое значение здесь имеют слу-

чай введения на определенных маршрутах обязательств по выполнению общественно значимых перевозок, т.е. жизненно важных для экономического и социального развития тех регионов, которые недостаточно обеспечены транспортным сообщением. Основная проблема здесь – найти баланс между удовлетворением нужд регионов и составляющей свободного рынка – свободой конкуренции;

- оптимальный критерий введения обязательств, помимо установленных новым регламентом сведений о частоте существующих сообщений, должен также включать указания на минимальное время в пути при доставке пассажиров и грузов до первых населенных пунктов, которые не считаются недостаточно обеспеченными транспортным сообщением, на минимально допустимое соотношение пассажиропотока и населения;

- отдельная проблема проистекает из множества действующих двусторонних договоров, заключенных членами ЕС с зарубежными партнерами, прежде всего с США, которые только в одном случае (соглашение с ФРГ) пошли на то, чтобы открыть свое небо без ограничений для всех видов авиаперевозок и на всех маршрутах. Это приводит к дискриминации на национальном уровне (в том числе – каботажном), противоречит праву ЕС.

Ряд авторов [Diederiks-Verschoor, Buter 2006: 24], придерживаются мнения, что соответствующие положения Регламента не сочетаются с основополагающими нормами международного воздушного права, закрепленными в Чикагской Конвенции. Другие авторы не находят здесь противоречий, указывая, что «расширительное толкование «каботажа» способно создать преграду свободной авиации» [Diederiks-Verschoor, Buter 2006: 24; Mendes de Leon 1992:65].

Ряд авторов полагает, окончательный ответ на вопрос о соответствии положений Регламента № 2408/92 статье 7 Чикагской конвенции даст практика.

Такова ситуация по рассматриваемому нами вопросу в европейском авиакаботаже (она отчасти затрагивает и общие вопросы регулирования деятельности авиации). Вообще, законодательство большинства государств содержит запрет на предоставление каботажного права иностран-

⁸ Согласно тексту Минского соглашения «О гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» 1991 года под «единым» понимается «воздушное пространство Договаривающихся государств, а также районов открытого воздушного пространства, где, согласно международным договорам, обслуживание воздушного движения возложено на бывший СССР» и «где Договаривающиеся государства осуществляют свой контроль и юрисдикцию».

ным авиаперевозчикам. Страны ЕС и некоторые другие в этом отношении составляют меньшинство.

Можно привести также законодательство в рассматриваемом плане и других стран⁹. Но – это предмет отдельного, и весьма полезного, исследования, которое раскрыло бы многочисленные «детали» практической реализации указанного права на каботаж.

В практическом отношении для нас не менее важно понять, каковы перспективы внедрения девятой «свободы воздуха» в отношениях государств – членов нового международного института – Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС).

Как полагает В.В. Кульков, данный вопрос целесообразно рассматривать на основе концепции «Единого Евразийского неба» (далее – ЕЕН). С поэтапным внедрением «свобод воздуха»:

- в первую очередь, внедрить 6–8 свобод воздуха в ЕЕН, через 5–7 лет — 9 свободу;

- любая авиакомпания должна иметь недискриминационный доступ осуществлять полеты на любых интересующих ее маршрутах (т.е., как мы полагаем, и свободу взаимного авиакаботажа, а не просто полетов. (*Не готово еще «небо ЕАЭС» к такому – прим.авт.*);

- создать единую законодательную базу ЕЕН в области авиационной, экологической безопасности. (очень трудно осуществимое мероприятие, поскольку оно связано с неперенным созданием регионального наднационального органа, нечто вроде Евроазиатского парламента. До такой интеграции государства – члены ЕАЭС вряд ли дойдут, особенно если отношения с западными «санкционерами» улучшатся);

- внедрить единую авиационную лицензию для авиакомпаний государств – членов ЕАЭС (предложение понятное и, на первый взгляд, позитивное. Но на этапе его внедрения предстоят очень большие затраты финансов, технического и человеческого материала. Опять же, при условии предельно тесной интеграции государств – членов ЕАЭС в целом;

- предоставить недискриминационный доступ любых авиакомпаний стран-участниц ЕАЭС на субсидируемые маршруты через механизм аукциона.

Трудно предсказать, что из этого получится. Но, как представляется, значительно преобладающий авиационный рынок России по сравнению с аналогичными возможностями других государств – членов ЕС (если только к ЕАЭС не присоединится Китай), ситуация в ЕАЭС применительно к 9-й «свободе воздуха» будет почти исключительно зависеть от того, как данный вопрос решается в законодательстве России.

Ситуация же здесь такова:

- В статье 63 Воздушного кодекса Российской Федерации относительно каботажа указано, что иностранные авиапредприятия, международные эксплуатационные агентства и иностранные индивидуальные предприниматели не имеют права «принимать на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багаж, грузы и почту для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации без разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации».

Т.е. в принципе это возможно (но несколько обращений и к «уполномоченному органу» и к Правительству Российской Федерации по данному вопросу понимания не встретили).

Сегодня ни одна иностранная авиакомпания официально (повторяю, «официально») не имеет право на каботажные авиаперевозки на территории России (как «ответ» на это, российские авиакомпании не вправе выполнять каботажные перевозки в Европе¹⁰ [Артамонов 2005]).

Теперь о так называемом «скрытом» каботаже.

Речь идет о перевозках бизнесменов и вообще деловых людей между населенными пунктами России на воздушных судах, зарегистрированных за рубежом и эксплуатируемых иностранными операторами. По своим характеристикам

⁹ Согласно ст. 95.3. Воздушного кодекса Украины, «в стране отсутствуют какие – либо ограничения для реализации каботажа иностранными авиаперевозчиками». Но 2 апреля 2015г депутат Верховной Рады А. Гончаренко предложил установить единые для всех субъектов правила ведения хозяйственной деятельности в сфере авиаперевозок, исключить из Воздушного кодекса положения, мешающие конкуренции в этой сфере. Соответствующий законопроект №2503 так и остался законопроектом. Он предлагал дополнить Воздушный кодекс положением, запрещающим органам государственной власти и местного самоуправления принимать акты по недопущению, ограничению и искажению конкуренции на рынке авиаперевозок, отказывающие юридические лицам с иностранным капиталом в получении лицензии на авиационные перевозки. См: Депутат предлагает упростить доступ иностранных авиакомпаний на рынок Украины. Доступ: <https://delo.ua/business/deputat-predlagaet-uprostit-dostup-inostrannyh-aviakompanij-na-294052/> © delo.ua (дата обращения: 10.05.2017).

¹⁰ Артамонов В. Каботаж и внутренние перевозки. 2005. Доступ: <http://www.ec-logistics.ru/articles/57/> (дата обращения: 05.05.2017).

это - настоящий нелегальный каботаж (его называют еще «серым»), который и «девятой свободой» не назовешь, но который все активнее «приживается» в российском небе, в основном – в отдаленных от Москвы районах.

Как полагают некоторые внимательные наблюдатели данного процесса, это непосредственно связано с «формированием огромного по меркам российской гражданской авиации парка самолетов западного производства, переданного в управление иностранным компаниям, однако фактически принадлежащего нашим согражданам»¹¹ [Фетисов 2005].

Что касается собственно предоставления такого права, то здесь принципиальное значение имеет фактическое бездействие ст. 7 Чикагской конвенции. А также неадекватность формулы части 1 ст. 13 ВК РФ: «Все пользователи воздушного пространства *обладают равными правами на его использование*». Не может здесь в принципе быть равенства всех пользователей, применительно к каботажу особенно. И справедливо было бы исключить *mutatis mutandis* из указанной формулы слово «равными», дополнив ее словами «в соответствии с законодательством и международными договорами Российской Федерации».

Вообще этот вопрос весьма политизирован. Но есть и объективные социальные причины, которые вынуждают государства предоставлять указанное право. Для России такие объективные причины ясны: слишком велика ее территория и невозможно в ближайшее время наладить в ней элементарную инфраструктуру в отдаленных районах без внешней авиационной «каботажной помощи». (Если потенциальные «внешние помощники» найдутся).

И в заключение, чтобы концептуально не было иллюзий относительно светлого будущего 9-й свободы воздуха и Статьи 7 Чикагской конвенции, приведем, с некоторой долей иронии, приведу такое высказывание по теме азербайджанских ученых: «В современном мире широко распространенная политика «Открытого Неба» создает возможность государствам пользоваться всеми 9 «свободами воздуха». Государства ЕС, принимающие каботажную авиоперевозку в современное время как полномочие, принадлежащее государству, уже начали формировать «Единое Европейское Небо» и с 1993 года все страны ЕС заимели неограниченный доступ к полетам в государствах-членах интеграционного образования. Начиная с 1997 года, создается каботажное право между аэропортами государств-членов ЕС. Соглашения об «Открытом Небе» могут иметь в виду неограниченный обмен эксплуатационными правами. В данный момент Еврокомиссия желает расширить зону охвата политики «Открытого Неба» [Наджафов, Халилов 2010].

В контексте вышесказанного, читатель может сопоставить использованную в данном случае терминологию (открытое небо, единое европейское небо) с той терминологией, в которой автор настоящей статьи пытался и сам разобраться. (Возможно, разобрался)

«Скрытым» же данный вид каботажа мы назвали потому, что он чрезвычайно редко затрагивается в отечественной правовой литературе. Его еще называют «автономным», «отдельным», «скрытым» и др.¹². Все это одно и то же, корреспондирует Статье 7 Чикагской конвенции, которая просто использует одно слово «каботаж».

Список литературы

1. Баталов А.А. 2008. *Современное международное правовое регулирование воздушных сообщений: Теория и практика*. М.: Зерцало. 224 с.
2. Врбашки Л. 2011. Правовое регулирование воздушных перевозок и аэронавигации в ЕС. - *Транспорт Российской Федерации*. № 4 (35). С. 22-27.
3. Гулиев И.О., Халилов З.З. 2011. Практические и теоретические основы каботажных свобод в международном воздушном праве. - *Транспортное право*. №2. С. 101-114. (на азербайдж. яз.)
4. Кульков В.В. 2015. Либерализация пассажирских авиоперевозок в странах ЕАЭС в контексте опыта Евросоюза. - *Проблемы современной экономики*. №3(55). С. 292-296.
5. Малеев Ю.Н. 2013. Единое региональное небо: концепция и реальность. - *Московский журнал международного права*. № 2 (90). С.59-68.
6. Наджафов Э.М., Халилов З.З. 2010. «Свободы воздуха» и история их развития. - *Научные работы Национальной Авиационной Академии*. № 2. С. 72-80 (на азербайдж. яз.)
7. Остроумов Н.Н. 2004. Монреальская Конвенция об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. и ответственность перевозчика за жизнь и здоровье пассажира. - *Московский журнал международного права*. №4 (56). С. 111-132.

¹¹ Фетисов А. Серый каботаж. О чем молчат операторы деловой авиации. 2005. Доступ: <http://www.ato.ru/content/seryy-kabotazh> (дата обращения: 05.05. 2017).

¹² Бордунов В.Д. *Международное воздушное право. Учебное пособие*. Москва: НОУ ВКШ «Авиабизнес». 2007. С. 165.

8. Халилов З.З. 2013. Вопросы правового регулирования каботажных во внутригосударственных актах: сравнительный анализ. - *Московский журнал международного права*. № 3 (91). С. 104-117.
9. Balfour J. 1995. *European Community Air Law*. London; Dublin; Edinburgh: Butterworths. 383 p.
10. Diederiks-Verschoor I.H.Ph., Buter. M.A. 2006. *An Introduction to Air Law*. 8th ed. Leiden: Kluwer Law International. 320 p.
11. Havel B.F. *In Search of Open Skies: Law and Policy for a New Era in International Aviation: a comparative study of airline deregulation in the United States and the European Union*. Hague; London: Kluwer Law International. 1997. 534 p.
12. Hilsher G. Eurocontrol's first 25 years. - *Airport Forum*. 1986. Vol. XVI. № 3. P. 30-35.
13. Mendes de Leon P. *Cabotage in Air Transport Regulation*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers. 1992. 282 p.
6. Hilsher G. Eurocontrol's first 25 years. - *Airport Forum*. 1986. Vol. XVI. № 3. P. 30-35.
7. Khalilov Z.Z. Voprosy pravovogo regulirovaniya kabotazha vo vnutrigosudarstvennykh aktah: sravnitel'nyi analiz [Issues of Legal Regulation of Cabotage in Interstate Acts: Comparative Analysis]. - *Moscow Journal of International Law*. 2013. № 3 (91). P. 104-117. (in Russ.).
8. Kul'kov V.V. Liberalizatsiya passazhirskikh aviaperevozok v stranakh EAES v kontekste opyta Evrosoyuza [Liberalization of Passenger Air Transportation in the EEA countries in the context of the experience of the European Union]. - *Problemy sovremennoi ekonomiki* [Problems of the Modern Economy]. 2015. №3(55). P. 292-296. (in Russ.)
9. Maleev Yu.N. Edinoe regional'noe nebo: kontseptsiya i real'nost' [United Regional Sky: Concept and Reality]. - *Moscow Journal of International Law*. 2013. № 2 (90). P.59-68. (in Russ.).
10. Mendes de Leon P. *Cabotage in Air Transport Regulation*. Dordrecht: Martinus Nijhoff Publishers. 1992. 282 p.
11. Nadzhafov E.M., Khalilov Z.Z. "Svobody vozdukh" i istoriya ikh razvitiya ["The Freedom of the Air" and the History of their Development]. - *Nauchnye raboty Natsional'noi Aviatsionnoi Akademii* [Scientific Works of National Aviation Academy]. 2010. № 2. P. 72-80. (in Azerbaijanian)
12. Ostroumov N.N. Monreal'skaya Konventsiiya ob unifikatsii nekotorykh pravil mezhdunarodnykh vozdushnykh pervezok 1999 g. i otvetstvennost' perevozchika za zhizn' i zdorov'e passazhira [Montreal Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air dated 1999 and the Liability of the Carrier for the Life and Health of the Passenger]. - *Moscow Journal of International Law*. 2004. №4 (56). P. 111-132. (in Russ.)
13. Vrbashki L. Pravovoe regulirovanie vozdushnykh pervezok i aeronavigatsii v ES [Legal Regulation of Air Carriages and Aeronavigation in the EU]. - *Transport Rossiiskoi Federatsii. Zhurnal o nauke, ekonomike, praktike* [Transport of the Russian Federation. Journal on Science, Economy and Practice]. 2011. № 4 (35). P. 22-27. (in Russ.)

References

1. Balfour J. *European Community Air Law*. London; Dublin; Edinburgh: Butterworths. 1995. 383 p.
2. Batalov A.A. *Sovremennoe mezhdunarodnoe-pravovoe regulirovanie vozdushnykh soobshchenii: Teoriya i praktika* [Contemporary Regulation of Air Traffic in the International Law: theory and practice]. Moscow: Zertsalo Publ. 2008. 224 p. (in Russ.)
3. Diederiks-Verschoor I.H.Ph., Buter. M.A. *An Introduction to Air Law*. 8th ed. Leiden: Kluwer Law International. 2006. 320 p.
4. Guliev I.O., Khalilov Z.Z. *Prakticheskie i teoreticheskie osnovy kabotazhnykh svobod v mezhdunarodnom vozdushnom prave* [Practical and Theoretical Basics for Cabotage Freedoms in International Air Law] // *Transportnoe pravo*. 2011. №2. P. 101-114. (in Azerbaijanian)
5. Havel B.F. *In Search of Open Skies: Law and Policy for a New Era in International Aviation: a comparative study of airline deregulation in the United States and the European Union*. Hague; London: Kluwer Law International. 1997. 534 p.

Информация об авторе

Юрий Николаевич Малеев

доктор юридических наук, профессор, кафедра международного права,
Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России
119454, Российская Федерация, Москва, проспект Вернадского, 76
prof.maleev@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-6431-8347

About the Author

Yuri N. Maleev

Doctor of Juridical Sciences, Professor, Department of International Law,
Moscow State Institute of International Relations (University) MFA Russia
76, pr. Vernadskogo, Moscow, Russian Federation, 119454
prof.maleev@mail.ru.
ORCID: 0000-0002-6431-8347