



DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-96-109>

Исследовательская статья

УДК: 341.226

Поступила в редакцию: 23.10.2025

Принята к публикации: 15.12.2025

Вадим Валентинович ВОЙНИКОВ

БФУ им. И. Канта

Александра Невского ул., 14, Калининград, 236041, Российская Федерация

Московский государственный институт международных отношений (университет)

Министерства иностранных дел России

Вернадского пр-т, 76, Москва, 119454, Российская Федерация

Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского

Гагарина пр-т, 23, Нижний Новгород, 603022, Российская Федерация

voinicov@yandex.ru

ORCID: 0000-0003-1495-3227

КОНСУЛЬТАТИВНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ СУДА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ОТ 7 АПРЕЛЯ 2025 ГОДА: ПРОБЛЕМА СООТНОШЕНИЯ ПРАВИЛ О СВОБОДЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ И НОРМ МЕЖДУНАРОДНОГО ВОЗДУШНОГО ПРАВА

ВВЕДЕНИЕ. В статье представлен анализ консультативного заключения суда Евразийского экономического союза (ЕАЭС, Союз) от 7 апреля 2025 г. по разъяснению положений договора о ЕАЭС в части общего рынка услуг. В рамках рассмотрения дела суду Союза необходимо было ответить на вопросы, связанные с применением норм о свободе оказания услуг применительно к услугам воздушных перевозок внутри ЕАЭС. При этом основная проблема, которую пришлось решать в рамках рассмотрения дела, состояла в том, в какой степени трансграничные воздушные перевозки внутри ЕАЭС регулируются нормами международного воздушного права, а в какой – нормами права Союза. Учитывая три несовпадающих особых мнения, достичь консенсуса по вопросу не удалось. Тем не менее Большая коллегия сформулировала

правовую позицию, согласно которой положения о свободе оказания услуг распространяются на сферу воздушных перевозок в части, не противоречащей общей транспортной политики, соответственно, государства-члены не могут вводить дополнительные ограничения, а Евразийская экономическая комиссия обладает компетенцией в указанной сфере.

МАТЕРИАЛЫ И МЕТОДЫ. В качестве методологической основы исследования выступили традиционные общенаучные и специальные методы познания правовых явлений: сравнительно-правовой метод; метод научного анализа; формально-юридический метод; метод синтеза социально-правовых явлений.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ. В результате проведенного исследования автор пришел к выводу о том, что международные воздушные

перевозки внутри ЕАЭС регулируются сложным комплексом правовых норм, включающим в себя нормы международного воздушного права, национального права государств-членов, а также права ЕАЭС в части свободного передвижения услуг и скоординированной транспортной политики.

ОБСУЖДЕНИЕ И ВЫВОДЫ. Действующее международное воздушное право, включая Конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. (Чикагская конвенция) не устанавливает никаких ограничений для распространения положений о свободной торговле услугами на сферу коммерческих перевозок на воздушном транспорте. Фактически можно выделить две параллельные системы, касающиеся регулирования международных воздушных перевозок, первая из которых базируется на Чикагской конвенции; другая представляет собой экономическую систему, основанную на двусторонних соглашениях или в виде региональной системы. Право ЕАЭС предусматривает создание общего рынка воздушных перевозок, однако на сегодняшний момент он еще не сформирован. При этом государства-члены не должны вводить новых ограничений в торговле транспортными услугами, которые отсутствовали на момент

заключения учредительного договора. Нормы права ЕАЭС в части свободы оказания услуг и скоординированной (согласованной) транспортной политики и международное воздушное право не конкурируют друг с другом, а вместе с национальным правом формируют взаимодополняющую правовую систему в сфере воздушных перевозок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: Суд ЕАЭС, международное воздушное право, Чикагская конвенция, регулирование трансграничных воздушных перевозок, общий рынок воздушного транспорта, скоординированная (согласованная) транспортная политика, торговля услугами

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: Войников В.В. 2025. Консультативное заключение суда Евразийского экономического союза от 7 апреля 2025 года: проблема соотношения правил о свободе предоставления услуг и норм международного воздушного права. – *Московский журнал международного права*. № 4. С. 96–109. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-96-109>

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

AIR LAW

DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-96-109>

Vadim V. VOYNIKOV

Immanuel Kant Baltic Federal University
14, Alexandra Nevskogo St., Kaliningrad, Russian Federation, 236041
Moscow State Institute of International Relations (University)
of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454
National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod
Gagarin Ave., 23, Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603022
voinicov@yandex.ru
ORCID: 0000-0003-1495-3227

Research article

UDC: 341.226

Received 23 October 2025

Approved 15 December 2025

ADVISORY OPINION OF THE EURASIAN ECONOMIC UNION COURT OF 7 APRIL 2025: THE PROBLEM OF THE RELATIONSHIP BETWEEN THE RULES ON THE FREEDOM TO PROVIDE SERVICES AND THE PROVISIONS OF INTERNATIONAL AIR LAW

INTRODUCTION. *This article presents an analysis of the Eurasian Economic Union (EAEU) Court's advisory opinion of April 7, 2025, clarifying the provisions of the EAEU Treaty regarding the common services market. In considering the case, the Union Court was required to address questions related to the application of freedom of services provisions to air transportation services within the Union. The main issue addressed before the Court was to what extent the cross-border air transportation within the EAEU is governed by international air law and by EAEU law. Given three dissenting opinions, consensus on this issue was not reached. Nevertheless, the Grand Collegium formulated a legal position according to which freedom of services provisions apply to air transportation services to the extent that they do not conflict with common transport policy. Accordingly, member states cannot impose additional restrictions, and the Eurasian Economic Commission has jurisdiction in this area.*

MATERIALS AND METHODS. *The methodological basis of the study was formed by traditional general scientific and specialized methods of understanding legal phenomena: the comparative legal method; the method of scientific analysis; the formal legal method; and the method of synthesizing socio-legal phenomena.*

RESEARCH RESULTS. *As a result of the study, the author concluded that international air transportation within the EAEU is regulated by a complex set of legal norms, including international air law, the national laws of member states, and the EAEU's law regarding the free movement of services and coordinated transport policy.*

DISCUSSION AND CONCLUSIONS. *Current international air law, including the 1944 Chicago Convention, does not impose any restrictions on the extension of provisions on free trade in services to commercial air transportation. In fact, two parallel systems can be identified regarding the regulation of international air transportation: the first is based on the Chicago Convention; the other is an economic system based on bilateral agreements or a regional system. EAEU law provides for the creation of a common air transportation market, but it has not yet been formed. At the same time, member states must not introduce new restrictions on trade in transport services that did not exist at the time of the conclusion of the EAEU treaty. EAEU legal norms regarding trade of services and coordinated (harmonized) transport policy and international air law do not compete, but, together with national law, form a complementary legal system in the field of air transportation.*

KEYWORDS: *EAEU Court, international air law, Chicago Convention, regulation of cross-border air transport, common air transport market, coordinated transport policy, trade in services*

FOR CITATION: Voinikov V.V. Advisory Opinion of the Eurasian Economic Union Court of 7 April 2025: The Problem of the Relationship between the Rules on the Freedom to Provide Services and the Provisions of International Air Law. – *Moscow Journal of International Law*. 2025. No. 4. P. 96–109. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-4-96-109>

The author declares the absence of conflict of interest.

1. Введение

Традиционно трансграничные воздушные перевозки регулируются нормами международного воздушного права, состоящего из целой системы международно-правовых документов, центральное место среди которых занимает Чикагская конвенция¹. Чикагская конвенция имеет стержневой характер в системе международного воздушного права [Вылегжанин, Баталов, Абатурова 2025:11], однако она является далеко не единственным актом, регулирующим отношения в указанной области. В настоящее время действует целый ряд международных актов, регулирующих различные аспекты международных воздушных перевозок, включая вопросы, связанные с оказанием соответствующих услуг [Баталов 2020].

Особый характер правового регулирования международных воздушных перевозок возникает в рамках интеграционных объединений, основанных на свободном передвижении товаров, лиц, услуг и капиталов. Основная идея внутреннего рынка услуг заключается в том, чтобы ликвидировать существующие препятствия и фактически приравнять трансграничное предоставление услуг с тем режимом, который применяется внутри государств.

Воздушные перевозки является специфической разновидностью услуг. При этом трансграничные воздушные перевозки внутри интеграционного объединения не перестают быть международными. Они по-прежнему регулируются нормами международного воздушного права, однако одновременно на них могут распространяться нормы о свободном передвижении услуг и (или) общей транспортной политики.

Эта ситуация способна породить практические проблемы, связанные с применением норм международного и интеграционного права применительно к воздушным перевозкам. В частности, такая ситуация возникла на пространстве ЕАЭС в связи с запретом на использование авиакомпанией «Белавиа» самолетов марки «Боинг» для полетов в Казахстан. Для разрешения данной ситуации потребовалось вмешательство

суда ЕАЭС, который 7 апреля 2025 г. вынес консультативное заключение по данному вопросу.

В связи с этим возникает проблема, касающаяся того, в какой степени трансграничные воздушные перевозки внутри ЕАЭС регулируются нормами международного воздушного права, а в какой степени – нормами права ЕАЭС.

Цель настоящей статьи заключается в попытке разрешения указанной научной проблемы, а именно в определении принципов разграничения сферы регулирования воздушных перевозок внутри Союза со стороны международного воздушного права и права ЕАЭС.

2. История вопроса

На протяжении десятилетий в отношении Республики Беларусь со стороны западных стран применяются односторонние ограничительные меры. Указанные меры касаются также авиационной отрасли. После инцидента с принудительной посадкой самолета авиакомпании Ryanair страны Европейского союза (ЕС) ввели ограничительные меры, предусматривающие запрет на использование белорусскими самолетами воздушного пространства стран ЕС.

После начала специальной военной операции (СВО) режим ограничительных мер в отношении Республики Беларусь был усилен, в частности, новые меры затронули авиационную отрасль. Таким образом, в отношении компании «Белавиа» были введены авиационные санкции по основаниям, не связанным с нарушениями в области гражданской авиации [Nakatani 2024]. Необходимо отметить, что в последнее время односторонние ограничительные меры экономического характера в авиационной сфере нередко применяются в отношении различных стран мира преимущественно со стороны государства группы семи (G7) [Mammadova 2025:81-82].

Национальный авиаперевозчик Республики Беларусь авиакомпания «Белавиа» использует в своем парке самолеты марки «Боинг» производства США. Согласно правилам экспортного регулирования США эксплуатация воздушных судов на международных коммерческих рейсах разрешена или в большинстве случаев допускается в соответствии со специальной лицензией

¹ Конвенция о международной гражданской авиации. 1944 г. URL: <https://docs.cntd.ru/document/1902240> (дата обращения: 26.09.2025).

License Exception AVS² при условии, что право собственности на самолет не передаются, пока воздушное судно находится в иностранном государстве.

8 апреля 2022 г. Бюро промышленности и безопасности министерства торговли США (Bureau of Industry and Security of US Department of Commerce) отозвало экспортные привилегии у авиакомпании «Белавиа» в части эксплуатации самолетов марки «Боинг». Это означает, что авиакомпания «Белавиа» лишилась возможности без специальной лицензии осуществлять международные рейсы на самолетах марки «Боинг», равно как и на самолетах, состоящих из деталей, произведенных в США более чем на 25 %³.

Однако авиакомпания «Белавиа» продолжила осуществлять международные рейсы в Россию и иные страны мира на самолетах марки «Боинг». По этой причине Бюро промышленности и безопасности департамента торговли США издало временный запретительный приказ от 16 июня 2022 г. (The Temporal Denial Order), который запрещает «Белавиа» совершать международные рейсы на самолетах марки «Боинг»⁴.

В этом случае речь идет об экстерриториальных санкциях, которые фактически вводят запрет для всех лиц, включая тех, кто не находится под юрисдикцией США. В таком контексте экстерриториальность означает, что одно государство требует юрисдикции в отношении ситуации, территориально связанной с другим государством [Гландин 2018:107].

Несмотря на то что экстерриториальные ограничительные меры (санкции) не соответствуют международному праву [Schmidt 2022:61] Соединенные Штаты придерживаются именно этого подхода при осуществлении своей санкционной политики [Nagel 2023]. Ввиду того

что США занимают доминирующее положение в области производства и эксплуатации авиатранспорта и комплектующих к нему, многие страны мира вынуждены следовать экстерриториальным санкциям из-за опасения применения к ним вторичных санкций [Тимофеев 2024] и как следствие ограничения доступа к рынку авиатехники. Вторичные санкции можно определить как ограничительные меры, которые вводятся против иностранных экономических операторов, чья деятельность никак не связана с государством, применяющим санкции [Щукин 2025:159]. По своей правовой природе вторичные санкции чаще всего также имеют экстерриториальный эффект [Sossai 2019:67].

Среди стран, которые решили соблюдать экстерриториальные санкции против компании «Белавиа», оказались государства – члены ЕАЭС, в том числе Казахстан, который запретил авиакомпании «Белавиа» совершать полеты в республику на самолетах «Боинг»⁵. Ситуация послужила основанием для инициирования Республикой Беларусь разбирательства в Суде ЕАЭС в рамках консультативной процедуры.

В сентябре 2025 г. в рамках сделки между США и Беларусью Бюро промышленности и безопасности смягчило режим ограничительных мер в отношении авиакомпании «Белавиа». С 12 сентября 2025 г. авиакомпании «Белавиа» было разрешено совершать международные полеты на самолетах «Боинг», за исключением полетов в Россию, Сирию, Кубу, Северную Корею и некоторые другие страны⁶. Таким образом, формально ситуация, связанная с ограничением на полеты в Казахстан, была разрешена. Однако проблема разграничения правового регулирования трансграничных авиаперевозок внутри ЕАЭС между международным

² Russia Sanctions Year in Review: Impact on Aviation Sector. By Stephan E. Becker, Nancy A. Fischer, Aaron R. Hutman, Steven Farmer, Matthew R. Rabinowitz, Oleg Khokhlov, Roya Motazed, Mark Booth, Ata A. Akiner and Iris Karaman. February 23, 2023. URL: <https://www.globaltradeandsanctionslaw.com/russia-sanctions-year-in-review-impact-on-aviation-sector/> (дата обращения: 11.10.2025).

³ Bureau of Industry and Security takes enforcement action against Belarusian airline operating in violation of U.S. export control. URL: www.bis.doc.gov/index.php/documents/about-bis/newsroom/press-releases/3029-2022-06-16-bis-press-release-belavia-tdo/file (дата обращения: 11.10.2025).

⁴ Bureau of Industry and Security takes enforcement action against Belarusian airline operating in violation of U.S. export control. URL: www.bis.doc.gov/index.php/documents/about-bis/newsroom/press-releases/3029-2022-06-16-bis-press-release-belavia-tdo/file (дата обращения: 11.10.2025).

⁵ Посол Казахстана ответил на вопрос о запрете полетов для белорусских «боингов». URL: <https://virtualbrest.ru/news124627.php> (дата обращения: 03.10.2025).

⁶ Letter from Bureau of Industry and Security of US Department of Commerce to Director-General Belavia – Belarusian Airlines. URL: <https://www.bis.gov/media/documents/belavia-authorization-signed-091225-final.pdf> (дата обращения: 21.10.2025).

и интеграционным правом осталась. Во-первых, сохраняются аналогичные ограничения в отношении России касательно эксплуатации авиационной техники. Во-вторых, несмотря на смягчение режима санкций в отношении авиакомпании «Белавиа», сама проблема защиты внутреннего рынка в условиях внешних ограничительных мер сохраняет свою актуальность.

3. Судебная процедура

Первоначально Беларусь в лице министерства экономики намеревалась разрешить возникший спор посредством обращения в Евразийскую экономическую комиссию (ЕЭК, Комиссия). Однако Комиссия вынесла заключение об отсутствии признаков препятствий в торговле⁷. В этой ситуации Республика Беларусь в порядке, предусмотренном п. 39 (1) Статута Суда, имела возможность обратиться с заявлением о соблюдении другим государством-членом положений учредительного договора (межгосударственный спор). Однако в итоге Беларусь обратилась в Суд ЕАЭС с заявлением о разъяснении в порядке п. 46 договора о ЕАЭС (консультативная процедура). Очевидно, что это было связано с нежеланием инициировать межгосударственный судебный спор⁸, а попытаться решить вопрос с использованием более мягких средств.

В своем заявлении Республика Беларусь в лице Министерства юстиции просила разъяснить положения договора о ЕАЭС⁹ в связи с ограничениями на выполнение полетов самолетами марки «Боинг», принадлежащих авиакомпании «Белавиа»:

1) применяются ли нормы раздела XV «Торговля услугами, учреждение, деятельность и осуществление инвестиций» договора о ЕАЭС к услугам воздушного транспорта, в том числе

по вопросам введения запретов и ограничений деятельности отдельных хозяйствующих субъектов государств – членов Союза;

2) имеет ли ЕЭК полномочия на рассмотрение вопросов, связанных с введением одним государством – членом Союза запретов (ограничений) на осуществление субъектами хозяйствования другого государства-члена перевозок воздушным транспортом, и на принятие обязательного для исполнения решения по снятию таких запретов (ограничений);

3) является ли запрет авиационных властей одного государства – члена Союза на полеты самолетов определенного типа, например «Боинг», субъекта хозяйствования другого государства-члена ограничением для создания общего рынка транспортных услуг на воздушном транспорте?

7 апреля 2025 г. Судом ЕАЭС был вынесен судебный акт (консультативное заключение), содержащий разъяснения по заявлению Республики Беларусь¹⁰. К судебному акту было подготовлено три несовпадающих особых мнения: судьи Э.В. Айриян, судьи А.Б. Кишкембаева и судьи Е.Ж. Исмаилова.

На первые два вопроса, содержащихся в заявлении, Суд ответил положительно. В рамках ответа на первый вопрос Суд ЕАЭС пришел к выводу о том, что нормы раздела XV «Торговля услугами, учреждение, деятельность и осуществление инвестиций» договора о ЕАЭС распространяются и на сферу услуг воздушного транспорта (п. 14.1).

По второму вопросу Суд ЕАЭС сделал вывод о наличии у Комиссии компетенции по мониторингу реализации положений договора о ЕАЭС в сфере воздушного транспорта, включая выявление и устранение препятствий на пути поэтапного формирования единого транспортного пространства (п. 14.2).

⁷ Отсутствие равных условий на получение разрешения на выполнение полетов самолетов государств-членов в аэропорты государств – членов Союза. URL: <https://barriers.eaeunion.org/barriers/ru/registers/appeals/card/67bc9142aaa27e70af8fe210> (дата обращения: 07.10.2025).

⁸ Необходимо отметить, что за все время своей деятельности в производстве Суда ЕАЭС лишь единожды находился межгосударственный спор между Россией и Беларусью (дело о Калининградском транзите – Решение Суда ЕАЭС от 21 февраля 2017 г. № CE-1-1/1-16-БК Об установлении факта исполнения Республикой Беларусь не в полном объеме положений статей 1, 3, 4, 25 Договора о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г., статьи 125 Таможенного кодекса Таможенного союза, статей 11 и 17 Соглашения о взаимной административной помощи таможенных органов государств – членов Таможенного союза от 21.05.2010).

⁹ Договор о евразийском экономическом Союзе. URL https://www.economy.gov.ru/material/file/2b9bbbf9ae33443d533d855bf2225707e/Dogovor_ees.pdf (дата обращения: 26.09.2025).

¹⁰ Суд ЕАЭС. Консультативное заключение от 07 апреля 2025 г. URL: https://courteurasian.org/court_cases/eaeu/P-5.24/ (дата обращения: 07.10.2025).

А по третьему вопросу Суд пришел к выводу о невозможности дать оценку степени реализации последовательного и поэтапного создания общего рынка услуг в сфере воздушного транспорта (п. 14.3). Иными словами, Суд не дал ответа относительно оценки обоснованности действий авиационных властей одного из государств – членов Союза, связанных с запретом полетов определенного типа воздушных судов.

Анализ судебного акта позволяет идентифицировать ключевую мысль Большой коллегии, которая заключается в том, что право Союза, наряду с международным и национальным правом регулирует сферу воздушных перевозок между государствами-членами.

Позиция Большой коллегии основана на том, что совместное прочтение п. 2 и 3 ст. 65 договора о ЕАЭС позволяет сделать вывод, согласно которому положения раздела XV договора (торговля услугами) применяется в отношении всех услуг, кроме прямо указанных в п. 2 ст. 65, а именно: государственные закупки и услуги, оказываемые во исполнение функций государства. Следовательно, положения ст. 65–67 договора о ЕАЭС в части либерализации торговли услугами затрагивают сферу услуг воздушного транспорта.

Трое судей, подготовивших особые мнения, не согласились с позицией своих коллег в части ответа на поставленные вопросы и их мотивации.

Так, судья Э.В. Айриян посчитала, что ответы на поставленные вопросы должны выглядеть иначе. По первому вопросу позиция сводится к тому, что сфера воздушных перевозок относится преимущественно к компетенции государств-членов. Соответственно, нормы раздела XV договора о ЕАЭС (торговля услугами) применяется к услугам воздушного транспорта в пределах правового регулирования этого вида услуг положениями Раздела XXI договора (транспортная политика), а указанный раздел договора имеет достаточно узкую сферу применения, которая не касается вопросов, поставленных заявителем.

По второму вопросу судья Э.В. Айриян посчитала, что правом Союза не установлены полномочия ЕЭК по рассмотрению вопросов, связанных с введением одним государством-членом Союза запретов на осуществление перевозок воздушным транспортом, поскольку данный вид перевозок регулируется национальным законодательством и двусторонними соглашениями.

В отношении третьего вопроса, по мнению судьи Э.В. Айриян, у Суда отсутствуют полномочия для предоставления консультативного заключения в силу того, что из сферы права Союза исключены вопросы регламентации полетов воздушных судов.

Сходной позиции придерживается судья Е.Ж. Исмаилов, который в особом мнении указал на то, что нормы учредительного договора полностью исключают из сферы правового регулирования права Союза регламентацию полетов воздушных судов государств-членов в рамках Союза. Соответственно, положения п. 1 ст. 66 договора о запрете новых дискриминационных мер в сфере оказания услуг, не распространяются на сферу услуг воздушного транспорта.

Судья А.Б. Кишкембаев в особом мнении также поставил под сомнение вывод Большой коллегии о применимости п. 1 ст. 66 раздела XV договора к сфере услуг воздушного транспорта. Он пришел к выводу о том, что деятельность государств – членов Союза в области воздушных перевозок не регламентирована правом Союза, а отнесена к области национального и двустороннего межгосударственного регулирования. Следовательно, ограничения на полеты не могут рассматриваться как препятствие на внутреннем рынке.

Таким образом, все трое судей, подготовивших особые мнения, пришли к выводу о том, что право Союза лишь в незначительной степени затрагивает сферу воздушных перевозок, которая, по их мнению, отнесена к компетенции государств-членов и регулируется национальным правом, а также соответствующими международными соглашениями.

Указанная позиция основана на следующих обстоятельствах. Во-первых, в силу п. 4 Приложения № 16 к договору о ЕАЭС в отношении способов поставки услуг, указанных в абз. 2 и 3 подп. 22 п. 6 положения Протокола не применяются к правам перевозки воздушным транспортом и услугам, непосредственно относящимся к правам перевозки, за исключением ремонтного и эксплуатационного обслуживания самолетов, поставки и маркетинга авиатранспортных услуг, а также услуг компьютерной системы резервирования.

Во-вторых, согласно п. 12 Приложения № 24 к договору о ЕАЭС государства-члены исходят из того, что каждое государство-член обладает полным и исключительным суверенитетом на воздушное пространство над своей территорией.

И в-третьих, в силу п. 13 Приложения № 24 полеты воздушных судов государств-членов в рамках Союза выполняются на основе международных договоров государств-членов и (или) разрешений, выдаваемых в порядке, установленном законодательством государств-членов.

4. То, чего нет в консультативном заключении

В консультативном заключении и особых мнениях к нему не затрагивается санкционная проблематика, которая и послужила причиной подачи заявления о разъяснении. По мнению А.С. Исполинова, эта ситуация существенно сужает возможность адекватного восприятия позиции Суда¹¹.

В открытом доступе отсутствует само заявление о разъяснении, а также иные материалы дела. Равным образом отсутствуют открытые источники, дающие представление о ходе обсуждения данного дела в самом Суде. По этой причине мы не можем делать выводы о том, в какой степени затрагивалась санкционная тематика при вынесении судебного акта.

Ключевая проблема, формально оставшаяся за пределами судебного разбирательства, состояла в том, может ли одно государство-член соблюдать односторонние экстерриториальные ограничительные меры в отношении другого государства-члена. В судебном акте этот вопрос не разрешен. Несмотря на то что указанный вопрос лежал на поверхности, Суд был лишен возможности высказать свою позицию по нему ввиду того, что заявителем он не был прямо поставлен.

Тем не менее в научной и экспертной сфере дискуссия о влиянии внешних ограничительных мер на право Союза, в том числе в рамках рассматриваемого дела, уже получила свое развитие¹².

Ситуация, связанная с применением односторонних ограничительных мер против государств-членов интеграционного объединения, не является новой. Нередко такие ограничения имеют экстерриториальный характер, и это способно оказать свое влияние на внутренний

правопорядок интеграционного объединения. В этом случае для других членов указанного интеграционного объединения возникает дилемма между исполнением обязательств, вытекающих из членства в данном объединении, и необходимостью соблюдать экстерриториальные санкции.

Применительно к рассматриваемому делу следует отметить, что экстерриториальные санкции США в отношении авиакомпании «Белавиа» не создают никаких международных обязательств ни для одного из государств – членов ЕАЭС, что могло бы выступить основанием для ограничений во взаимной торговле согласно п. 6(3) ст. 65 или п. 1(5) ст. 29 договора о ЕАЭС. Неисполнение иностранных экстерриториальных ограничительных мер создают лишь угрозу применения вторичных санкций, которые по своей сути чаще всего являются неправомерными [Ryngaert, Ruys, Rodríguez Silvestre 2024], поскольку они посягают на экономический суверенитет третьих государств и свободу их экономических субъектов вести международный бизнес [Шукин 2025:159].

Однако сам факт наличия угрозы применения противоправных вторичных санкций не освобождает государства-члены от исполнения своих обязательств и не дает возможности применять ограничения во внутренней торговле с другими странами Союза.

Основываясь на позиции Большой коллегии о применении норм договора о ЕАЭС в части свободы предоставления услуг на сферу воздушных перевозок, можно сделать следующий вывод: ограничения полетов самолетов «Боинг», принадлежащих хозяйствующему субъекту государства-члена, со стороны авиационных властей другой страны Союза, обусловленных иностранными ограничительными мерами, не совместимо с принципами внутреннего рынка. Иными словами, такие действия можно квалифицировать как ограничения на общем рынке транспортных услуг на воздушном транспорте.

Указанные размышления не нашли своего отражения в судебном акте, хотя общая логика рассуждения Большой коллегии позволяет

¹¹ Исполинов А. *Пролетая над гнездом кукушки: Консультативное заключение Суда ЕАЭС по самолетам*. 25.04.2025. URL: https://zakon.ru/blog/2025/04/25/proletaya_nad_gnezdом_kukushki_konsultativnoe_zaklyuchenie_suda_eaes_po_samolyotam (дата обращения: 26.09.2025).

¹² Войников В. *Первым делом – самолеты*. URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/analytics/pervym-delom-samolety/> (дата обращения: 29.09.2025).

прийти именно к такому выводу. Тем не менее отсутствие позиции по «санкционной проблематике» не снижает ценность судебного акта.

5. Мотивация Суда: ожидание и реальность

Рассматриваемый нами судебный акт интересен во многих отношениях. Одна из его особенностей заключается в том, что многие моменты в консультативном заключении читаются между строк. Во многом это обусловлено тем, что, несмотря на очевидность подоплеку спора, заявитель не стал раскрывать все обстоятельства дела. А поставленные вопросы имели гипотетический характер без привязки к конкретным лицам и обстоятельствам. В этой ситуации Суд Союза не стал выходить за рамки, обозначенные заявителем, и дал ответы исходя из того, как они были поставлены.

Анализ судебного акта показывает, что в рамках разбирательства Суду необходимо было решить вопрос о том, в какой степени трансграничные воздушные перевозки регулируются международным воздушным правом, а в какой – правом Союза.

Несмотря на отсутствие ответа на третий вопрос, Суд ЕАЭС дал ответ на главный вопрос, придя к выводу о том, свобода предоставления услуг включает в себя услуги на воздушном транспорте, соответственно, право Союза регулирует отношения в сфере воздушных перевозок, если они осуществляются между государствами-членами.

В силу п. 3 ст. 65 договора о ЕАЭС транспортные услуги регулируются положениями раздела XXI (скоординированная (согласованная) транспортная политика). Положения раздела об услугах действуют в части, не противоречащей разделу о транспорте. Анализ указанной нормы позволяет сделать вывод о том, что законодатель распространил нормы о свободе предоставления услуг на сферу транспорта, включая воздушные перевозки. Однако указанные нормы действуют в части, не противоречащей положениям о транспортной политике.

В соответствии с п. 1 ст. 86 договора о ЕАЭС поставлена цель на последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства на принципах конкуренции, открытости, безопасности, надежности, доступности и экологичности.

Согласно п. 10 раздела III Приложения № 24 к договору о ЕАЭС развитие воздушного

транспорта в Союзе осуществляется в рамках проводимой скоординированной (согласованной) транспортной политики путем поэтапного формирования общего рынка услуг воздушного транспорта.

В силу п. 11 раздела III Приложения № 24 к договору о ЕАЭС формирование общего рынка услуг воздушного транспорта основывается в том числе на принципе обеспечения недискриминационного доступа авиакомпаний государств-членов к авиационной инфраструктуре.

В современной мировой практике рынок воздушных перевозок представляет собой достаточно чувствительную сферу, доступ на которой регулируется преимущественно на двусторонней основе и нередко зависит от политических факторов. В равной степени это пока относится и к ЕАЭС. На сегодняшний момент воздушные перевозки в рамках ЕАЭС регулируются в основном двусторонними соглашениями стран Союза, а также национальным законодательством [Бичурина 2024:343]. В сфере скоординированной транспортной политики были разработаны лишь акты мягкого права в виде дорожных карт, транспортных программ [Лесняков 2018:32].

Иными словами, помимо общих положений в учредительном договоре на уровне Союза не приняты специальные акты и не заключены международные договоры, регулирующие отношения в указанной сфере. То, как будет развиваться общий рынок воздушного транспорта, зависит от решений государств-членов, а также решений политических органов Союза, к которым не относится Суд ЕАЭС. В консультативном заключении отсутствует вывод о полном распространении свободы оказания услуг на сферу гражданской авиации. Наоборот, Большая коллегия подчеркивает отсутствие завершенности формирования общего рынка услуг воздушного транспорта, а также на ограничения, предусмотренные положениями о транспортной политике Союза.

Однако это не означает отсутствие компетенции Союза в области воздушных перевозок. Как правильно отметила Большая коллегия *«сама по себе незавершенность формирования общего рынка транспортных услуг не является основанием для несоблюдения вытекающих из Договора обязательств и требований»*. В ситуации незавершенности формирования общего рынка услуг на воздушном транспорте государства-члены обязаны соблюдать положения, содержащиеся

в учредительном договоре, включая те, что содержатся в п. 1 ст. 66 договора о ЕАЭС, запрещающего вводить новые дискриминационные меры в отношении торговли услугами.

Формирование общего рынка услуг на воздушном транспорте представляет собой сложный и многоуровневый процесс, предполагающий принятие актов вторичного законодательства или заключение многостороннего соглашения между государствами-членами¹³. К примеру, в рамках ЕС процесс создания единого европейского воздушного пространства занял десятилетия и включал в себя несколько этапов [Кульков 2015:293-294]. В ЕАЭС процесс формирования единого транспортного пространства был запущен еще до формального создания Союза и пока находится на начальной стадии.

На сегодняшний момент ЕАЭС обладает существенно меньшей компетенцией в сфере гражданской авиации, чем ЕС, где осуществляется комплексное регулирование использования воздушного пространства¹⁴, создан единый авиатранспортный рынок [Стеценко, Пархимович 2020], принято специальное законодательство¹⁵, а также учреждено специализированное агентство, занимающееся вопросами безопасности полетов [Баталов 2021:55-59]. Фактически в рамках ЕС реализована концепция «европейского воздушного пространства» со статусом, отличающимся от статуса суверенного воздушного пространства государств [Малеев 2016:66].

Однако договор о ЕАЭС уже заложил основы по формированию общей транспортной политики и рынка услуг на воздушном транспорте. По этой причине правоприменительная деятельность государств-членов не должна идти вразрез с теми ориентирами, которые заложены в учредительном договоре.

Следует отметить, что право ЕАЭС не вторгается в сферу, которая традиционно регулируется нормами международного воздушного права, а исполнение обязательств, предусмотренных правом Союза, не нарушает обязательств

государств-членов, вытекающих из Чикагской конвенции и двусторонних соглашений. В частности, допуск воздушных судов находится в сфере регулирования международного воздушного права, однако дальнейшая деятельность, связанная с оказанием услуг по трансграничным перевозкам, частично регулируется нормами права ЕАЭС.

Согласно п. 10 Приложения № 24 к договору ЕАЭС государства-члены координируют усилия по единому подходу к применению стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО). Таким образом, согласно учредительному договору политика ЕАЭС в области гражданской авиации должна развиваться в соответствии с нормами международного воздушного права.

Согласно ст. 82 Чикагской конвенции участвующие государства признают, что Конвенция отменяет все обязательства и соглашения между ними, несовместимые с ее положениями, и обязуются не принимать на себя любые такие обязательства и не вступать в подобные соглашения.

Действующие нормы договора о ЕАЭС, включая положения п. 1 ст. 66, нельзя квалифицировать в качестве несовместимых с положениями Чикагской конвенции. Основное назначение Чикагской конвенции заключается в установлении принципов и правил международной гражданской авиации, включая стандарты безопасности полетов, обслуживания воздушных судов, суверенитета государств над воздушным пространством и т.д. В сфере коммерческой деятельности на воздушном транспорте Чикагская конвенция устанавливает лишь базовые принципы и положения [Баталов 2023:45]. Конкретные условия воздушных сообщений определяются в соответствии с двусторонними или многосторонними соглашениями.

Таким образом, можно выделить две параллельные системы, организующие международные воздушные перевозки. Одна из них базируется на Чикагской конвенции. Другая представляет собой экономическую систему,

¹³ Бичурина Е.С. *Международно-правовое регулирование общего воздушного пространства Евразийского экономического союза*. Автореферат дис. ... канд. юрид. наук. Специальность: 5.1.5. Международно-правовые науки (юридические науки). Казань, 2025. С. 9.

¹⁴ Там же. С. 14.

¹⁵ К примеру, Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Recast) (Text with EEA relevance). – OJ L. 293. 31.10.2008. P. 3-20.

основанную на двусторонних соглашениях о воздушных перевозках, где государства на взаимной основе предоставляют права по перевозке пассажиров и грузов [Havel, Sanchez 2014].

При этом в международном воздушном праве нет никаких ограничений для распространения положений о свободной торговле услугами на сферу коммерческих перевозок на воздушном транспорте [Баталов 2023:45].

На региональном уровне государства вправе устанавливать особые правила воздушных сообщений, которые могут не соответствовать установившейся практике [Зверева 2013:143], но при этом не нарушают международные обязательства государств по Чикагской конвенции.

Право ЕАЭС скорее затрагивает те вопросы гражданской авиации, которые традиционно регулировались на национальном уровне и связаны с оказанием транспортных услуг.

По этой причине можно сделать вывод о том, что нормы права ЕАЭС в части свободы оказания услуг и скоординированной (согласованной) транспортной политики и международное воздушное право не конкурируют друг с другом, а вместе с национальным правом формируют взаимодополняющую правовую систему в сфере воздушных перевозок.

Доводы судей, подготовивших особые мнения, кажутся убедительными, неоспоримым является тот факт, что государства-члены обладают полным и исключительным суверенитетом на воздушное пространство над своей территорией, а также то, что воздушные перевозки внутри Союза регулируются двусторонними соглашениями. Однако эти положения не отменяют обязательства государств-членов не вводить новые ограничения в предоставлении услуг на транспорте.

Позиция Большой коллегии не нарушает принцип исключительного суверенитета на воздушное пространство над своей территорией. Указанный принцип зафиксирован в п. 12 Приложения № 24 к договору о ЕАЭС. Эти положения практически дословно повторяют норму, содержащуюся в ст. 1 Чикагской конвенции. Власти государств – членов ЕАЭС обладают исключительными полномочиями по допуску в свое воздушное пространство воздушных судов, однако такие действия должны быть подчинены требованиям международного права и обязательствам, вытекающим из права Союза. В частности, такие запреты не должны иметь дискриминационного характера и не должны

иметь характер ограничений в торговле услугами в рамках внутреннего рынка ЕАЭС. Как верно отмечено заявителем в рамках рассматриваемой нами консультативной процедуры *«суверенитет над своим воздушным пространством не означает, что государство может принимать абсолютно любые меры произвольным образом»*.

Государства – члены ЕАЭС свободны в заключении двусторонних и международных соглашений по вопросам гражданской авиации, а также в осуществлении трансграничных воздушных перевозок с другими странами ЕАЭС. Однако если такие перевозки осуществляются, то они не должны противоречить нормам права Союза о торговле услугами и общей транспортной политики. Кроме того, государства-члены должны соблюдать положения подп. 6 п. 11 Приложения № 24 к Договору, согласно которому формирование общего рынка услуг воздушного транспорта основывается на принципе обеспечение недискриминационного доступа авиационных компаний государств-членов к авиационной инфраструктуре.

При этом изъятия, указанные в п. 4 Приложения № 16 к Договору в отношении способов поставки услуг, имеют достаточно узкое применение и касаются не всех положений Договора, а только определенных норм этого Протокола. По этой причине отсутствуют достаточные основания для неприменения к услугам воздушного транспорта нормы, содержащейся в п. 1 ст. 66 Договора о ЕАЭС.

Таким образом, Большой коллегией сделан обоснованный вывод о том, что трансграничные воздушные перевозки внутри Союза регулируются и нормами международного воздушного права, и нормами права Союза, касающимися свободного передвижения услуг и общей транспортной политики. Следовательно, нормы права внутреннего рынка, устанавливающие запрет на введения дополнительных барьеров в торговле услугами, применяются и к воздушным перевозкам внутри Союза.

Можно предположить, что целый ряд экспертов и практиков ожидал от Большой коллегии более смелого подхода к ответу на поставленные вопросы. В частности, некоторое разочарование могло вызвать отсутствие ответа на третий вопрос о правомерности с точки зрения правил внутреннего рынка запрета на полеты самолетов определенной марки. Вполне очевидно, что ответ на третий вопрос мог быть дан только

в случае, если бы заявитель раскрыл причины введения такого запрета. Как отмечалось выше, причины и основания введения ограничений на полеты самолетов марки «Боинг», не входили в предмет доказывания по этому делу, соответственно, Суд не мог дать оценку правомерности указанного запрета.

Право Союза, равно как и национальное право, допускает возможность запрета в сфере торговли услугами, в том числе на полеты самолетов определенной марки. К примеру, нередко авиационные власти вводят запреты на полеты определенных моделей самолетов по соображениям безопасности в случае выявления конструктивных дефектов либо авиапроисшествий по невыясненным обстоятельствам. Поэтому отказ Большой коллегии давать ответ на гипотетический вопрос является вполне логичным.

Как было отмечено выше, на сегодняшний день ограничительные меры против авиакомпании «Белавиа» со стороны США смягчены. У авиационных властей Казахстана более нет необходимости сохранять ограничения на полеты самолетов «Боинг». Поэтому навряд ли для Беларуси имеет смысл инициировать дальнейшие разбирательства по этому делу.

6. Заключение

Консультативное заключение от 7 апреля 2025 г., безусловно, является одним из ключевых судебных актов в практике Суда ЕАЭС на сегодняшний день. Перед Судом были поставлены непростые вопросы, от ответа на которые в определенной степени зависит дальнейшее развитие транспортной политики Союза.

Согласно п. 98 Статута Суда консультативное заключение имеет лишь рекомендательный характер. Тем не менее оно имеет важное значение для формирования дальнейшей правоприменительной практики.

Большая коллегия сформулировала важные правовые позиции относительно компетенции Союза в сфере оказания услуг и скоординированной транспортной политики. Из консультативного заключения следует, что ЕАЭС наделен компетенцией в сфере оказания услуг на воздушном транспорте, следовательно,

государства-члены обязаны соблюдать запреты в части введения новых ограничений по оказанию транспортных услуг.

Кроме того, Большая коллегия констатировала незавершенность формирования общего рынка услуг, что, по мнению Суда, не может служить основанием для несоблюдения вытекающих из Договора обязательств и требований.

На основании проведенного исследования можно прийти к выводу о том, что международные воздушные перевозки внутри ЕАЭС регулируются сложным комплексом правовых норм, включающей в себя нормы международного воздушного права, национального права государств-членов, а также права ЕАЭС в части свободного передвижения услуг и скоординированной транспортной политики.

Право ЕАЭС не затрагивает те сферы международных воздушных перевозок, которые регулируются Чикагской конвенцией, иными многосторонними и двусторонними международными соглашениями. Политика ЕАЭС в области воздушных перевозок направлена на более эффективную имплементацию государствами-членами международных стандартов, включая стандарты безопасности, обеспечения недискриминационных условий ведения бизнеса, добросовестной конкуренции.

В любом случае построение общего рынка услуг воздушного транспорта – это не задача Суда ЕАЭС. Будущее рынка услуг воздушного транспорта будут определять государства-члены. В силу специфики правовой природы консультативного заключения, а также наличия трех несовпадающих особых мнений, указанный судебный акт не ставит точку в дискуссии по вопросу роли права ЕАЭС в регулировании трансграничных воздушных перевозок. Тем не менее при дальнейшем формировании общего рынка услуг воздушного транспорта позиция Большой коллегии не может быть проигнорирована. Кроме того, эта ситуация и позиция Суда Союза должны выступить стимулом для дальнейшего развития союзного законодательства в области трансграничных воздушных перевозок и интенсификации деятельности по формированию общего рынка услуг воздушного транспорта.

Список литературы

1. Баталов А.А. 2020. Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики. – *Московский журнал международного права*. № 3. С. 64-90. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-64-90>.
2. Баталов А.А. 2021. Региональное сотрудничество в области безопасности полетов: международно-правовые вопросы. – *Московский журнал международного права*. № 4. С. 40-69.
3. Баталов А.А. 2023. Особенности международно-правового регулирования воздушных сообщений и правила ВТО. – *Российский юридический журнал*. № 6. С. 36-52.
4. Бичурина Е.С. 2024. Регулирование воздушных сообщений в ЕАЭС как составная часть интеграционного процесса. – *Юридическая наука*. № 12. С. 342-344.
5. Вылегжанин А.Н., Баталов А.А., Абатурова В.А. 2025. Особенности правового регулирования международных воздушных сообщений в Арктике. – *Московский журнал международного права*. № 2. С. 6-24. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-2-6-24>.
6. Гландин С. 2018. Экстерриториальность американских санкций в действии. – *Международное правосудие*. № 2(26). С. 105-122.
7. Зверева И.В. 2013. Проблемы либерализации рынка авиаперевозок в отношениях России и Европейского союза. – *Вестник Московского университета*. Сер. 25. Международные отношения и мировая политика. № 3. С. 139-161 (143).
8. Кульков В.В. 2015. Либерализация пассажирских авиаперевозок в странах ЕАЭС в контексте опыта Евросоюза. – *Проблемы современной экономики*. № 3 (55). С. 292-296.
9. Лесняков А.А. 2018. Обоснование необходимости совершенствования механизма формирования единого транспортного пространства в евразийском экономическом союзе. – *Проблемы экономики и юридической практики*. № 1. С. 32-34.
10. Малеев Ю.Н. 2017. Девятая «свобода воздуха» или скрытый каботаж. – *Московский журнал международного права*. № 106(2). С. 63-70. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2017-106-2-63-70>
11. Стеценко И.П., Пархимович А.В. 2020. Рынок пассажирских авиационных перевозок в Европе. – *Научный вестник МГТУ ГА*. № 23(1). С. 59-70. DOI: <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2020-23-1-59-70>.
12. Тимофеев И.Н. 2024. Вторичные санкции США на российском направлении: опыт эмпирического анализа. – *Сравнительная политика*. № 15(1). С. 95-114. DOI: <https://doi.org/10.46272/2221-3279-2024-1-15-95-114>.
13. Щукин А.И. 2025. Инструменты антисанкционного регулирования в глобальном трансграничном пространстве. – *Право. Журнал Высшей школы экономики*. Т. 18. № 3. С. 154-180. DOI: [10.17323/2072-8166.2025.3.154.180](https://doi.org/10.17323/2072-8166.2025.3.154.180)(159).
14. Havel B.F., Sanchez G.S. 2014. The International Law Regime for Trade in Air Services. – *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge: Cambridge University Press. P. 69-122.
15. Mammadova S.K. 2025. International economic sanctions in the aviation sector and their impact on constitutional guarantees of freedom of movement. – *Futurity Economics&Law*. Vol. 5(2). P. 73-90.
16. Nagel A. 2023. Unilateral Extraterritorial Sanctions: The Search for a Jurisdictional Justification under International Law. – *LSE Law Review*. Vol. 8. P. 368-395.
17. Nakatani K. 2024. Sanctions Related to International Air Transport and International Law. – *The Kaleidoscope of International Law*. Springer, Singapore. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-96-0062-5_8.
18. Rynjaert C., Ruys T., Rodríguez Silvestre F. 2024. Secondary Sanctions in the International Legal Order. – *The Cambridge Handbook of Secondary Sanctions and International Law*. Eds. by T. Ruys et al. Cambridge: University Press.
19. Schmidt J. 2022. The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law. – *Journal of Conflict and Security Law*. Vol. 27. Issue 1. P. 53-81. DOI: <https://doi.org/10.1093/jcsl/krac005>.
20. Sossai M. 2019. *Legality of extraterritorial sanctions in Economic Sanctions in International Law and Practice*. Ed. by A. Masahiko P. 62-79. DOI: [10.4324/9780429052989-5](https://doi.org/10.4324/9780429052989-5).

References

1. Batalov A.A. Istochniki mezhdunarodnogo vozdušnogo prava: aktual'nye voprosy teorii i praktiki [The sources of international air law: current issues of theory and practice]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow Journal of International Law]. 2020. № 3. S. 64-90. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2020-3-64-90>. (In Russ.)
2. Batalov A.A. Osobennosti mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya vozdušnykh soobshhenij i pravila VTO [Specifics of international regulation of air services and WTO rules]. – *Rossiiskij juridicheskij zhurnal* [Russian Law Journal]. 2023. № 6. S. 36-52. (In Russ.)
3. Batalov A.A. Regional'noe sotrudnichestvo v oblasti bezopasnosti poletov: mezhdunarodno-pravovye voprosy [Regional Cooperation in the Area of Aviation Safety: International Legal Issues]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava* [Moscow Journal of International Law]. 2021. № 4. S. 40-69. (In Russ.)
4. Bichurina E.S. Regulirovanie vozdušnykh soobshchenij v EAES kak sostavnaya chast' integracionnogo processa [Regulation of air services in the EAEU as an integral part of the integration process]. – *Yuridicheskaya nauka* [Legal science]. 2024. № 12. S. 342-344. (In Russ.)
5. Glandin S. Eksterritorial'nost' amerikanskikh sanktsiy [The extraterritoriality of American sanctions in action]. – *Mezhdunarodnoe pravosudie* [International justice]. 2018. № 2(26). S. 105-122. (In Russ.)
6. Havel B.F., Sanchez G.S. The International Law Regime for Trade in Air Services. – *The Principles and Practice of International Aviation Law*. Cambridge: Cambridge University Press. 2014. P. 69-122.
7. Kul'kov V.V. Liberalizaciya passazhirskih aviaperevozok v stranah EAES v kontekste opyta Evrosoyuzu [Liberalization of passenger air transportation in the EAEU countries in the context of the European Union experience]. – *Problemy sovremennoj ekonomiki* [Problems of the modern economy]. 2015. № 3(55). S. 292-296. (In Russ.)
8. Lesnyakov A.A., Obosnovanie neobhodimosti sovershenstvovaniya mekhanizma formirovaniya edinogo transportnogo prostranstva v evrazijskom ekonomicheskom soyuze [Justification of the need to improve the mechanism for the formation of a single transport space in the

- Eurasian Economic Union]. – *Problemy ekonomiki i yuridicheskoy praktiki [Problems of economics and legal practice]*. 2018. № 1. S. 32-34. (In Russ.)
9. Maleev Ju.N. Devjataja «svoboda vozduha» ili skrytyj kabotazh [The ninth is “freedom of the air” or hidden cabotage]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. 2017. № 106(2). S. 63-70. (In Russ.)
 10. Mammadova S.K. International economic sanctions in the aviation sector and their impact on constitutional guarantees of freedom of movement. – *Futurity Economics&Law*. 2025. Vol. 5(2). P. 73-90.
 11. Nagel A. Unilateral Extraterritorial Sanctions: The Search for a Jurisdictional Justification under International Law. – *LSE Law Review*. 2023. Vol. 8. P. 368-395.
 12. Nakatani K. Sanctions Related to International Air Transport and International Law. – *The Kaleidoscope of International Law*. Springer, Singapore. 2024. DOI: https://doi.org/10.1007/978-981-96-0062-5_8.
 13. Ryngaert C., Ruys T., Rodríguez Silvestre F. Secondary Sanctions in the International Legal Order. – *The Cambridge Handbook of Secondary Sanctions and International Law*. 2024. Eds. by T. Ruys et al. Cambridge: University Press.
 14. Schmidt J. The Legality of Unilateral Extra-territorial Sanctions under International Law. – *Journal of Conflict and Security Law*. 2022. Vol. 27. Issue 1. P. 53-81. DOI: <https://doi.org/10.1093/jcsl/krac005>.
 15. Shhukin A.I. Instrumenty antisankcionnogo regulirovaniya v global'nom transgranichnom prostranstve [Anti-sanctions regulation tools in the global cross-border space]. – *Pravo. Zhurnal Vysshej shkoly jekonomiki [Right. Journal of the Higher School of Economics]*. 2025. T. 18. № 3. S. 154-180. DOI: [10.17323/2072-8166.2025.3.154.180](https://doi.org/10.17323/2072-8166.2025.3.154.180) (159). (In Russ.)
 16. Sossai M. *Legality of extraterritorial sanctions in Economic Sanctions in International Law and Practice*. Ed. by A. Masahiko. 2019. P. 62-79. DOI: [10.4324/9780429052989-5](https://doi.org/10.4324/9780429052989-5).
 17. Stecenko I.P., Parkhimovich A.V. Passenger air transportation market in Europe. – *Scientific bulletin of MSTU GA [Scientific bulletin of MSTU GA]*. 2020. № 23(1). S. 59-70. DOI: <https://doi.org/10.26467/2079-0619-2020-23-1-59-70>. (In Russ.)
 18. Timofeev I.N. Vtorichnye sankcii SSHa na rossijskom napravlenii: opyt jempiricheskogo analiza [Secondary US sanctions on Russia: the experience of empirical analysis]. – *Sravnitel'naja politika [Comparative politics]*. 2024. № 15(1). S. 95-114. DOI: <https://doi.org/10.46272/2221-3279-2024-1-15-95-114>. (In Russ.)
 19. Vylegzhanin A.N., Batalov A.A., Abaturova V.A. Peculiarities of Legal Regulation of International Air Service in the Arctic [Features of the legal regulation of international air services in the Arctic]. – *Moskovskij zhurnal mezhdunarodnogo prava [Moscow Journal of International Law]*. 2025. № 2. S. 6-24. DOI: <https://doi.org/10.24833/0869-0049-2025-2-6-24>. (In Russ.)
 20. Zvereva I.V. Problemy liberalizacii rynka aviaperevozok v otnosheniyah Rossii i Evropejskogo soyuza [Air transport liberalization agenda in the Russia – EU relations]. – *Vestnik Moskovskogo universiteta [Bulletin of the Moscow University]*. Ser. 25. Mezhdunarodnye otnosheniya i mirovaya politika. 2013. № 3. S. 139-161. (In Russ.)

Информация об авторе

Вадим Валентинович ВОЙНИКОВ

Доктор юридических наук, профессор, БФУ им. И. Канта

Александра Невского ул., 14, Калининград, 236041, Российская Федерация

Профессор кафедры интеграционного права и прав человека, Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел России

Вернадского пр-т, 76, Москва, 119454, Российская Федерация

Ведущий научный сотрудник Центра европейский и евразийских правовых исследований юридического факультета, Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского

Гагарина пр-т, 23, Нижний Новгород, 603022, Российская Федерация

voinicov@yandex.ru

ORCID: 0000-0003-1495-3227

About the Author

Vadim V. VOYNIKOV

Doctor of Law Sciences, Professor, Immanuel Kant Baltic Federal University

14, Alexandra Nevskogo St., Kaliningrad, Russian Federation, 236041

Professor, Department of Integration Law and Human Rights Law, Moscow State Institute of International Relations (University) of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation

76, Vernadskogo Ave., Moscow, Russian Federation, 119454

Leading Researcher, Center for European and Eurasian Legal Studies, National Research Lobachevsky State University of Nizhny Novgorod

Gagarin Ave., 23, Nizhny Novgorod, Russian Federation, 603022

voinicov@yandex.ru

ORCID: 0000-0003-1495-3227