

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВОСУДИЕ

Том 15

№ 3 (55) • 2025

**Роль судов в разработке доктрины
запрета злоупотребления правом**

**Невольное признание непонятной реальности:
КМП ООН о региональных общих принципах права**

***Jus cogens*: в поисках универсального**

Аксиомы уголовного права или спорные постулаты?

Международное право: серая зона санкций

**Метод дисконтированного денежного потока:
манна небесная для инвестора или тяжкое бремя для государств?**

**30 лет Конвенции СНГ по правам человека:
декларация без реализации?**

**CORSIA: на стыке международного
воздушного и экологического права**

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВОСУДИЕ

Том 15 №3 (55) • 2025

НАУЧНО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

Учредитель

О. Б. Сидорович

Издатель

ООО «Центр конституционных исследований»

Редакционный совет

А. И. КОВЛЕР, председатель (Институт законодательства и сравнительного правоведения)

Б. БАУРИНГ (Лондонский университет, Великобритания)

Л. ГАРЛИЦКИЙ (Варшавский университет, Польша)

А. Я. КАПУСТИН (Институт законодательства и сравнительного правоведения)

Т. Н. НЕШАТАЕВА (Российский государственный университет правосудия)

А. НУССБЕРГЕР (Кельнский университет, Германия)

С. М. ПУНЖИН (Международный Суд ООН, Нидерланды)

В. Л. ТОЛСТЫХ (Институт востоковедения РАН)

М. Л. ЭНТИН (МГИМО МИД России)

Редакционная коллегия

А. П. ЕВСЕЕВ (Российский государственный университет правосудия)

Д. В. КРАСИКОВ (Саратовская государственная юридическая академия)

И. М. ЛИФШИЦ (Всероссийская академия внешней торговли)

С. Д. ПИМЕНОВА (Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова)

И. В. РАЧКОВ (НИУ «Высшая школа экономики»)

А. К. СОБОЛЕВА (НИУ «Высшая школа экономики»)

Е. В. СЫЧЕНКО (Санкт-Петербургский государственный университет)

М. П. ТРУНК-ФЕДОРОВА (Санкт-Петербургский государственный университет)

М. А. ФИЛАТОВА (НИУ «Высшая школа экономики»)

К. В. ЭНТИН (Суд Евразийского экономического союза, Беларусь)

Главные редакторы

Д. В. КРАСИКОВ (Саратовская государственная юридическая академия)

И. В. РАЧКОВ (НИУ «Высшая школа экономики»)

Выпускающий редактор

О. Б. СИДОРОВИЧ (ООО «Центр конституционных исследований»)

Редакторы

Д. А. МАМАЕВ

М. СИДОРОВИЧ

Журнал издаётся при
финансовой поддержке

Решением ВАК журнал включён в «Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени доктора и кандидата наук».

Журнал входит в базу журналов Russian Science Citation Index на платформе Web of Science, а также в базу данных периодических и продолжающихся изданий Ulrich's Periodicals Directory.

Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-82341 от 23 ноября 2021 года
выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.

Тираж 300 экз. Периодичность — 4 номера в год. Цена свободная.

Дата выхода в свет: 30 сентября 2025 года.

Адрес редакции: 129090 Москва, ул. Щепкина, д. 8.

Тел.: +7 (495) 608-69-59. Эл. почта: info@mp-journal.ru

Отпечатано в типографии ООО «Буки Веди»

117393, г. Москва, вн.тер.г. муниципальный округ Обручевский,

ул. Профсоюзная, д. 56, этаж 3, помещение XIX, ком. 321.

Тел.: +7 (495) 926-63-96; www.bukivedi.com; info@bukivedi.com

Позиции авторов статей могут не совпадать с мнением редакции.

При цитировании материалов ссылка на журнал и правообладателя обязательна.

Перепечатка разрешена только с письменного согласия правообладателя.

© ООО «Центр конституционных исследований», 2025

SCRIPTORIUM

JUSTICIA

ДОКТРИНА ЗАПРЕТА ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИЯ ПРАВОМ
В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

3

Алексей Исполинов

JUS COMMUNE

КОМИССИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА ООН
О РЕГИОНАЛЬНЫХ ОБЩИХ ПРИНЦИПАХ ПРАВА:
ПОПЫТКА ПРИМИРИТЬ УНИВЕРСАЛИЗМ И РЕАЛЬНОСТЬ

23

Ольга Кадышева

OPINION JURIS

JUS COGENS: КАК ИЗМЕНИТЬ МИР (СТАНЕТ ТОЛЬКО ХУЖЕ)

40

Ксения Шестакова, Даниил Сечин

JUS CRIMINALE

ЯВЛЯЮТСЯ ЛИ ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ
УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ИНДИВИДОВ
ОБЩИМИ ПРИНЦИПАМИ ПРАВА?

66

ЧАСТЬ 1: ПРИНЦИП NULLUM CRIMEN SINE LEGE
(«НЕТ ПРЕСТУПЛЕНИЯ БЕЗ УКАЗАНИЯ НА НЕГО В ЗАКОНЕ»)

Борис Нефедов

JUS GENTIUM

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО ОБОСНОВАНИЯ
КОНТРАКТОВ ТРЕТЬИХ СТОРОН
В СОВРЕМЕННОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

78

Петр Чувакин

LEX MERCATORIA

ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ МЕТОДА ДИСКОНТИРОВАННОГО
ДЕНЕЖНОГО ПОТОКА ДЛЯ РАСЧЁТА КОМПЕНСАЦИИ
В ИНВЕСТИЦИОННЫХ СПОРАХ

98

Софья Пименова, Инна Апурина

FORUM INCOGNITA

ПРАВООЗАЩИТНЫЙ МЕХАНИЗМ СНГ:
КРИТИЧЕСКИЙ ВЗГЛЯД НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
КОМИССИИ ПО ПРАВАМ ЧЕЛОВЕКА

116

Андрей Лунёв

JUS ENVIRONMENTALEM

«ОЗЕЛЕНЕНИЕ» ПОЛЁТОВ: КАК ЭКОЛОГИЗАЦИЯ
ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗДУШНЫХ СООБЩЕНИЙ
ВЛИЯЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРАВО?

139

Владислав Донаканя

INTERNATIONAL
JUSTICE

Volume 15 3 (55) • 2025

Founder
O. Sidorovich
Publisher
Center for Constitutional Studies Ltd.

Scientific Advisory Board
A. KOVLER, Chairman (Institute of Legislation and Comparative Law)
B. BOWRING (Birkbeck College of the University of London, UK)
M. ENTIN (MGIMO University)
L. GARLICKI (University of Warsaw, Poland)
A. KAPUSTIN (Institute of Legislation and Comparative Law)
T. NESHATAEVA (Russian State University of Justice)
A. NUSSBERGER (University of Cologne, Germany)
S. PUNZHIN (International Court of Justice, Netherlands)
V. TOLSTYKH (Institute of Oriental Studies, RAS)

Board of Editors
K. ENTIN (Court of the Eurasian Economic Union, Belarus)
A. EVSEEV (Russian State University of Justice)
M. FILATOVA (Higher School of Economics)
D. KRASIKOV (Saratov State Law Academy)
I. LIFSHITS (Russian Foreign Trade Academy)
S. PIMENOVA (Lomonosov Moscow State University)
I. RACHKOV (Higher School of Economics)
A. SOBOLEVA (Higher School of Economics)
E. SYCHENKO (Saint Petersburg State University)
M. TRUNK-FEDOROVA (Saint Petersburg State University)

Editors in Chief
D. KRASIKOV (Saratov State Law Academy)
I. RACHKOV (Higher School of Economics)

Managing Editor
O. SIDOROVICH (Center for Constitutional Studies Ltd.)

Copy Editors
D. MAMAEV
M. SIDOROVICH

Published under the sponsorship of the



ISSN 2226-2059; e-ISSN 2541-8548
Address: 8, Shchepkin Str., Moscow, 129090, Russian Federation
Mailing Address: 8, Shchepkin Str., Moscow, 129090, Russian Federation
Phone: +7 (495) 608-69-59
E-mail: info@mp-journal.ru
https://mp-journal.ru

© Center for Constitutional Studies Ltd., 2025

SCRIPTORIUM

JUSTICIA	
THE DOCTRINE OF ABUSE OF RIGHTS IN INTERNATIONAL LAW	3
Alexey Ispolinov	
JUS COMMUNE	
THE UN INTERNATIONAL LAW COMMISSION ON REGIONAL GENERAL PRINCIPLES OF LAW: AN ATTEMPT TO RECONCILE UNIVERSALISM AND REALITY	23
Olga Kadsysheva	
OPINION JURIS	
JUS COGENS: HOW TO IMPROVE THE WORLD (YOU WILL ONLY MAKE THINGS WORSE)	40
Ksenia Shestakova	
Daniil Sechin	
JUS CRIMINALE	
ARE THE FUNDAMENTAL PRINCIPLES OF CRIMINAL RESPONSIBILITY OF INDIVIDUALS GENERAL PRINCIPLES OF LAW?	66
PART 1: THE PRINCIPLE OF NULLUM CRIMEN SINE LEGE ("NO CRIME WITHOUT REFERENCE TO IT IN THE LAW")	
Boris Nefedov	
JUS GENTIUM	
PROBLEMS OF LEGAL JUSTIFICATION OF THIRD-PARTY COUNTERMEASURES IN CONTEMPORARY INTERNATIONAL LAW	78
Petr Chuvakhin	
LEX MERCATORIA	
THE USE OF THE DISCOUNTED CASH FLOW METHOD FOR CALCULATING COMPENSATION IN INVESTMENT DISPUTES	98
Sofia Pimenova, Inna Apurina	
FORUM INCOGNITA	
THE HUMAN RIGHTS MECHANISM OF THE COMMONWEALTH OF INDEPENDENT STATES: A CRITICAL ANALYSIS OF THE HUMAN RIGHTS COMMISSION'S WORK	116
Andrei Lunev	
JUS ENVIRONMENTALEM	
GREENING AVIATION: HOW DOES THE ECOLOGIZATION OF THE REGULATION OF AIR SERVICES IMPACT INTERNATIONAL AIR LAW?	139
Vladislav Donakanyan	

«Озеленение» полётов: как экологизация правового регулирования воздушных сообщений влияет на международное воздушное право?

Владислав Донаканян*

Статья посвящена анализу влияния экологизации правового регулирования воздушных сообщений на современное международное воздушное право. Основное внимание уделено Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), разработанной Международной организацией гражданской авиации, и её взаимодействию с международным экологическим правом. Цель исследования — определить, как экологизация авиации трансформирует традиционные нормы международного воздушного права, а также выявить возникающие правовые коллизии и институциональные противоречия. Автор ставит задачи изучить фрагментацию международного права в контексте CORSIA, определить юридическую силу стандартов Международной организации гражданской авиации и оценить соотношение региональных и универсальных механизмов регулирования. Методологическую основу работы составляют формально-юридический и сравнительно-правовой методы; при изучении доктринальных источников, практики международных организаций и судебных органов применялся системный подход. Особое внимание уделено Консультативному заключению Международного трибунала по морскому праву об изменении климата, которое прояснило юридическую силу Приложений к Чикагской конвенции. Логика рассуждений строится вокруг трёх ключевых вопросов. Во-первых, автор рассматривает взаимодействие международного воздушного и экологического права, отмечая, что CORSIA, несмотря на попытки гармонизации двух отраслей международного права, создаёт нормативные коллизии, особенно в части принципов дифференцированной ответственности и недискриминации. Во-вторых, исследуется юридическая сила CORSIA как Приложения к Чикагской конвенции. В-третьих, анализируется конфликт между экологическими инициативами Европейского Союза и универсальными нормами международного воздушного права, который наиболее чётко прослеживается в решении Суда Европейского Союза по вопросу об экстерриториальном применении системы торговли на выбросы в области авиации. По результатам исследования автор приходит к выводу, что CORSIA является достаточно успешной попыткой установления баланса между противоречащими ценностями международного экологического и международного воздушного права. Вместе с тем эффективность CORSIA будет зависеть от политической воли отдельных государств, так как Приложения к Чикагской конвенции *per se* не устанавливают международно-правовых обязательств. Автор, исходя из анализа экологических инициатив Европейского Союза, констатирует, что региональные механизмы экологизации воздушных сообщений могут содержать обязательства, противоречащие универсальному международному воздушному праву. В этой связи перед международным сообществом стоит задача по гармонизации универсальных и региональных механизмов сокращения выбросов углекислого газа от гражданской авиации.

DOI: 10.21128/2226-2059-2025-3-139-165

→ *Международное воздушное право; экологизация авиации; CORSIA; фрагментация права; ИКАО; Европейский Союз*

* Донаканян Владислав Гарегинович — соискатель, международно-правовой факультет, МГИМО (У) МИД России, практикующий юрист, Москва, Россия (e-mail: v.donakanyan@yandex.ru). Статья подготовлена на основе конкурсной работы, удостоенной в 2025 году премии «Международное право в XXI веке» за лучшую научную работу по международному публичному праву. URL: <https://iclr.ru/ru/projects/award> (дата обращения: 17.08.2025).

1. Введение

В первой половине XX века термин «воздушное право» имел несколько значений, одно из которых было связано с фабрично-заводской гигиеной¹. Данная дисциплина изучала вредоносное воздействие промышленных предприятий на здоровье человека и окружающую среду. Однако со временем такое понимание воздушного права утратило свою актуальность. В настоящее время под воздушным правом понимают совокупность норм, которые регулируют использование воздушного пространства для целей авиации². Несмотря на такое терминологическое пересечение, вопросы негативного воздействия полётов воздушных судов на окружающую среду долгое время оставались за рамками правового регулирования как на национальном, так и на международно-правовом уровне. Государства и представители авиационной отрасли были заинтересованы, прежде всего, в стремительном развитии рынка воздушных сообщений, что сводило к минимуму вероятность создания для эксплуатантов воздушных судов дополнительных ограничений.

В последней четверти XX века ситуация начала стремительно меняться: проблеме защиты окружающей среды стало уделяться значительное внимание. Окончательное утверждение климатической повестки в международно-правовом поле связано с принятием Рамочной конвенции ООН об изменении климата 1992 года (*далее* — РКИК ООН)³. Впоследствии развитие многих отраслей международного права было связано с разработкой механизмов, направленных на борьбу с изменением климата⁴.

Несмотря на то что выбросы углекислого газа от авиации составляют всего 2 % от общего объёма, данная тенденция не обошла стороной международное воздушное право⁵. В 2016 году Ассамблея Международной организации гражданской авиации (*далее* — ИКАО) утвердила Систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (*далее* — CORSIA)⁶. В 2018 году CORSIA была имплементирована в Чикагскую систему посредством принятия её Советом ИКАО в виде тома IV Приложения 16 к Международной конвенции гражданской авиации (*далее* — Чикагская конвенция)⁷.

Суть механизма CORSIA состоит в следующем. Эксплуатанты воздушных судов должны осуществлять мониторинг выбросов углекислого газа при осуществлении международных полётов между государствами — участниками CORSIA. Верифицированные отчёты о выбросах предоставляются государству, в котором зарегистрирован соответствующий эксплуатант, и далее направляются в Центральный реестр ИКАО по CORSIA,

¹ См.: *Перетерский И. С.* Воздушное право. М.: Журнал «Вестник воздушного флота», 1923. С. 5.

² См.: *Milde M.* International Air Law and ICAO. The Hague: Eleven International Publishing, 2016. P. 2. Подробнее о дебатах касательно содержания термина «международное воздушное право» см.: *Баталов А. А.* К вопросу о предмете международного воздушного права: от воздушного права к праву атмосферы? // Евразийский юридический журнал. 2024. № 5 (192). С. 34–37.

³ См.: *Соколова Н. А.* Эволюция международно-правового сотрудничества в борьбе с изменением климата // Актуальные проблемы российского права. 2014. № 9 (46). С. 2057–2065, 2057–2058.

⁴ См.: *Солнцев А. М.* Изменение климата: международно-правовое измерение // Московский журнал международного права. 2018. № 1. С. 60–78.

⁵ См.: On Board: A Sustainable Future. P.2. URL: https://www.2023.icao.int/environmental-protection/Documents/ICAOEnvironmental_Brochure-IUP_Final.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

⁶ См.: Резолюция № A39-3. Принята на 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (*далее* — ИКАО). Монреаль, 27 сентября — 6 октября 2016 года. С. 28–36. URL: https://www.2023.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

⁷ Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Т. III: Эмиссия CO₂ самолетов. Июль 2017 года. URL: <https://elibrary.icao.int/product/265194> (дата обращения: 17.08.2025).

где производится расчёт годового коэффициента роста выбросов в авиационном секторе. Исходя из полученных результатов рассчитываются итоговые компенсационные обязательства для эксплуатантов. Компенсация осуществляется посредством покупки и погашения единиц эмиссии CORSIA, которые выпускаются верифицированными ИКАО программами по сокращению выбросов углекислого газа в атмосферу.

Планируется, что CORSIA будет действовать с 2021 по 2035 год. Этот интервал подразделяется на трёхлетние периоды и этапы. В рамках каждого последующего трёхлетнего периода эксплуатанты должны компенсировать выбросы за предыдущий. Участие в экспериментальном (2021–2023) и первом (2024–2026) этапах является добровольным и зависит исключительно от политической воли государств. Второй этап (2027–2029, 2030–2032, 2033–2035), как ожидается, будет распространяться на все государства с достаточно развитой авиацией⁸.

Изначально цель CORSIA состояла в сдерживании выбросов углекислого газа на уровне 2019 и 2020 годов, но пандемия COVID 19 внесла свои коррективы. Сокращение количества международных полётов привело к тому, что уровень выбросов оказался гораздо ниже, чем ожидалось на момент согласования CORSIA. Кроме того, при определении объёма компенсационных обязательств учитывается общий коэффициент роста в секторе за год. Следовательно, итоговый объём обязательств эксплуатантов зависел от темпов восстановления рынков воздушных перевозок в постковидный период. Подобная методология расчёта могла привести к наложению на эксплуатантов неадекватно низких или высоких компенсационных обязательств. В итоге было решено использовать уровни эмиссии углекислого газа за 2019 год в качестве базового уровня CORSIA на экспериментальном этапе и 85 % от уровня эмиссии этого же года на первом и втором этапах⁹.

Имплементация CORSIA поставила перед государствами, интеграционными объединениями и ИКАО задачу по формированию эффективной нормативной основы, создание которой связано с большим количеством проблем административно-технического характера. Подобные внутренние аспекты, связанные с реализацией CORSIA, останутся за рамками этого исследования¹⁰. Как будет показано далее, научное осмысление CORSIA с точки зрения её места в системе международного права в целом и международного воздушного права в частности представляет не меньший интерес, чем сугубо регуляторные вопросы.

В данной работе проанализированы основные материально-правовые и институциональные особенности взаимодействия международного экологического и международного воздушного права в части формирования режима защиты атмосферы от вредоносного влияния авиации. Кроме того, в статье предпринята попытка ответить на вопросы о том, являются ли действительно неразрешёнными вновь ставшие актуальными в связи

⁸ Так, требования CORSIA не распространяются на наименее развитые страны, малые островные развивающиеся государства, развивающиеся страны, не имеющие выхода к морю, и государства с незначительной долей в деятельности международной авиации исходя из коммерческого тонно-километра. См.: Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации. Охрана окружающей среды. Т. III: Эмиссия CO₂ самолетов. Июль 2017 года. С. II-3-1.

⁹ См.: *Pratama G. G.* Enter the CORSIA First Phase: Aeroplane Operators Embark on Offsetting Their Emissions for the First Time, Development Trajectory, and What Lies Ahead for the Scheme // *Chinese Journal of Environmental law*. Vol. 8. 2024. No. 2. P. 271–283, 276–278.

¹⁰ В середине первого этапа CORSIA (2024–2026) далеко не все проблемы регуляторного характера были разрешены. См.: *Yehia K.* Navigating the Skies: Addressing the Regulatory Shortcomings of CORSIA and the Carbon Market While Proposing a Revised Framework for Accountability and Enforcement // *Oil and Gas, Natural Resources, and Energy Journal*. Vol. 10. 2024. No. 1. P. 175–208.

с принятием CORSIA проблемы неясности правовой природы Приложений к Чикагской конвенции, а также вопросы соотношения её норм с правом интеграционных объединений.

2. Взаимодействие норм международного экологического и международного воздушного права на примере CORSIA

2.1. Фрагментация международного права и взаимодействие режимов: общие вопросы

Изучение взаимодействия отраслей международного права неразрывно связано с проблематикой фрагментации, которая предполагает распад системы международного права на «автономные» режимы. Этот процесс обычно объясняется появлением специализированных отраслей международного права и развитием права интеграционных объединений, что, в свою очередь, продиктовано необходимостью международно-правового регулирования тех областей международных отношений, которые долгое время находились за его рамками¹¹.

Учреждение новых международных судов и трибуналов в конце XX века привлекло пристальное внимание юридического сообщества к данному феномену¹². Возникли опасения, что судьи и арбитры могут приходить к различным выводам по вопросам толкования аналогичных международно-правовых норм. Хрестоматийным примером является несоответствие подходов Международного Суда ООН и Международного трибунала по бывшей Югославии (далее — МТБЮ) к вопросу об ответственности Югославии за геноцид в Сребренице. Если МТБЮ отметил, что действия боснийских сербов присваиваются Югославии на основании теста всеобъемлющего контроля, то Международный Суд ООН не согласился с данным выводом и, руководствуясь тестом эффективного контроля, отверг международно-правовую ответственность Югославии за трагедию в Сребренице¹³.

Приведённый выше пример иллюстрирует лишь одно из проявлений фрагментации, а именно *институциональную фрагментацию*. Важно отметить, что институциональная фрагментация охватывает не только вопросы о соотношении выводов различных органов по разрешению международных споров, но и вопросы о взаимодействии других международных организаций, которые координируют межгосударственное сотрудничество в смежных областях¹⁴. Сама по себе диверсификация международных организаций не предполагает приобретения системой международного права фрагментированного характера. Определяющим фактором для констатации фрагментации служит

¹¹ См.: Колодкин Р.А. Фрагментация международного права // Московский журнал международного права. 2005. № 2. С. 38–61, 39.

¹² См.: Simma B. Fragmentation in a Positive Light // Michigan Journal of International Law. Vol. 25. 2004. No. 4. P. 845–847; Oellers-Frahm K. Proliferation // Research Handbook on International Courts and Tribunals / ed. by W.A. Schabas, S. Murphy. Cheltenham ; Northampton, MA : Edward Elgar Publishing, 2017. P. 299–336, 299–301; Cogen H.G. Fragmentation // Concepts for International Law: Contributions to Disciplinary Thought / ed. by J. d'Aspremont, S. Singh. Cheltenham ; Northampton, MA : Edward Elgar Publishing, 2019. P. 315–327, 315–319.

¹³ См.: Нешатаева Т. Европейская Конвенция по правам человека и интеграция интеграций: пути преодоления фрагментации международного права // Международное правосудие. 2015. № 4(16). С. 3–10, 7.

¹⁴ См.: van Asselt H. Managing the Fragmentation of International Climate Law // Climate Change and the Law / ed. by E.J. Hollo, K. Kulovesi, M. Mehling. Dordrecht : Springer, 2012. P. 329–358, 335.

наличие коллизий при толковании и применении международно-правовых норм такими организациями¹⁵.

Другим видом фрагментации является *нормативная* или материально-правовая *фрагментация*¹⁶, под которой следует понимать прямые коллизии между нормами международного права. Нормативная фрагментация¹⁷ стала предметом исследования Рабочей группы Комиссии международного права ООН (*далее* — КМП ООН), которая под руководством М. Коскенниemi завершила исследование отдельных вопросов фрагментации в 2006 году. Следует согласиться с позицией, что отсутствие институциональной фрагментации в программе работы КМП ООН значительно сузило её возможности для всестороннего анализа данной темы¹⁸.

В любом случае КМП ООН внесла значимый вклад в развитие международного права. Во-первых, были детально описаны юридические конструкции, позволяющие преодолеть коллизии. Во-вторых, международное право было признано системой норм, однако уточнялось, что этой системе «никогда не была присуща согласованность такого рода, которой могли характеризоваться правовые системы государств»¹⁹.

Декларирование системности в качестве характеристики международного права привело к пересмотру подходов к оценке фрагментации как международно-правового явления. Некоторые исследователи объявили о «прощании с фрагментацией», которое в данном случае не подразумевает отрицание фрагментации как таковой, а символизирует смещение фокуса внимания на изучение взаимодействия между различными международно-правовыми режимами²⁰. Ряд исследований подтвердил гипотезу о том, что взаимодействие режимов характеризуется конвергенцией или синергетикой²¹, то есть так называемые автономные режимы в итоге стремятся к согласованности.

В зависимости от контекста под международно-правовыми режимами могут пониматься как отрасли международного права²², так и специальные договорные режимы²³,

¹⁵ См.: *Abrusci E.* Judicial Convergence and Fragmentation in International Law. The Regional Systems and the United Nations Human Rights Committee. Cambridge : Cambridge University Press, 2023. P.27.

¹⁶ См.: *Шестакова К.Д., Виссенберг А.С.* Эволюция дискурса о фрагментации международного права // *Международное право*. 2020. № 1. С. 29–49, 32–33. Вместе с тем существуют и иные классификации проявлений фрагментации международного права. См.: *Peters A.* The Refinement of International Law: From Fragmentation to Regime Interaction and Politicization // *International Journal of Constitutional Law*. Vol. 15. 2017. No. 3. P.671–704, 675.

¹⁷ См.: *Abrusci E.* Op. cit. P. 17; *Шестакова К.Д., Виссенберг А.С.* Указ. соч. С. 36–37.

¹⁸ См.: *Давлетгильдеев Р.Ш.* К вопросу о подходах к фрагментации международного права // *Российский юридический журнал*. 2013. № 3(90). С. 20–25, 23.

¹⁹ Комиссия международного права (*далее* — КМП). Фрагментация международного права: трудности, обусловленные диверсификацией и расширением сферы охвата международного права. Доклад Исследовательской группы Комиссии международного права. Окончательно подготовлен Мартти Коскенниemi. Док. ООН A/CN.4/L.682. 13 апреля 2006 года. С. 269. § 493. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/574810?ln=ru&v=pdf> (дата обращения: 17.08.2025).

²⁰ См.: *Peters A.* Op. cit. P.672.

²¹ См.: *Trachtman J.P.* Fragmentation, Coherence and Synergy in International Law // *Transnational Legal Theory*. Vol. 2. 2011. No. 4. P.505–536; *Andenas M., Bjorge E.* Introduction: From Fragmentation to Convergence in International Law // *A Farewell to Fragmentation: Reassertion and Convergence in International Law* / ed. by M. Andenas, E. Bjorge. Cambridge : Cambridge University Press, 2015. P. 1–34. В отечественной доктрине термин «конвергенция» был введён в научный оборот Ю. С. Безбородько, однако в данном случае под конвергенцией понимался процесс сближения национальных правовых систем, катализатором которого является международное право. См.: *Безбородько Ю.С.* Методы и формы правовой конвергенции в международном праве : дис. ... канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2007. С. 17–18.

²² См.: *Thirlway H.* The Sources of International Law. Oxford : Oxford University Press, 2014. P.174.

²³ См.: КМП. Фрагментация международного права: трудности, обусловленные диверсификацией и расширением сферы охвата международного права. С. 272.

причём каждый такой режим не является полностью автономным от общего международного права²⁴: «автономность» выражается в наличии определённых материально-правовых и институциональных особенностей, которые позволяют разграничить его и другие области международно-правового регулирования. Под отдельным международно-правовым режимом мы будем понимать «систему норм, процедур принятия решений и институциональных механизмов, формируемую в рамках сфер регулирования определённых областей, где преобладают специфические модели поведения, предубеждения и презумпции»²⁵.

В юридической доктрине высказываются различные позиции по вопросу квалификации международного воздушного права в общем и Чикагской системы в частности в качестве «автономного» или специального режима²⁶. Аналогичные дискуссии ведутся по поводу международного экологического права²⁷. Для целей данной статьи Чикагская система и международное экологическое право будут рассматриваться в качестве специальных или «автономных» режимов по следующим причинам: во-первых, они имеют прочную институциональную основу (ИКАО и Конференция ООН по изменению климата); во-вторых, они являются узкоспециализированными областями международно-правового регулирования; в-третьих, их цели во многом антагонистичны, так как целью ИКАО является развитие гражданской авиации, что само по себе предполагает негативное влияние на окружающую среду.

Каков характер взаимодействия между Чикагской системой и международным экологическим правом? Характеризуется ли он конвергенцией или каждый из специализированных режимов, как предрекал М. Коскенниemi²⁸, всё ещё стремится к универсализации? Прежде чем переходить к анализу отдельных правовых проблем реализации CORSIA, необходимо ответить на эти вопросы.

2.2. Институциональная фрагментация

Институциональное взаимодействие между международным экологическим и международным воздушным правом началось на заре становления современного международно-правового режима борьбы с изменением климата. В преддверии Конференции ООН 1972 года по проблемам окружающей человека среды (*далее* — Стокгольмская конференция) на восемнадцатой сессии Ассамблеи ИКАО была принята Резолюция

²⁴ См.: *Simma B., Pulkowski D.* Of Planets and the Universe: Self-contained Regimes in International Law // *European Journal of International Law*. Vol. 17. 2006. No. 3. P. 483–529; *Колодкин Р.А.* Указ. соч. С. 56; КМП. Фрагментация международного права: трудности, обусловленные диверсификацией и расширением сферы охвата международного права. Доклад Исследовательской группы Комиссии международного права. С. 108.

²⁵ *Young M.A.* Introduction: The Productive Friction between Regimes // *Regime Interaction in International Law: Facing Fragmentation* / ed. by M. A. Young. Cambridge : Cambridge University Press, 2012. P. 1–19, 9.

²⁶ По данному вопросу см.: *Napolitano E.* The Chicago Convention as a Self-Contained Regime // *Annals of Air and Space Law*. Vol. 43. 2018. P. 55–104, 98–103; *Баталов А.А.* Ответственность в международном воздушном праве: проблемы теории и практики // *Вестник Московского университета. Серия 11. Право*. 2023. Т. 64. № 5. С. 106–130, 122.

²⁷ См.: *Schiele S.* Evolution of International Environmental Regimes: The Case of Climate Change. Cambridge : Cambridge University Press, 2014. P. 170–171; КМП. Фрагментация международного права: трудности, обусловленные диверсификацией и расширением сферы охвата международного права. Доклад Исследовательской группы Комиссии международного права. С. 98, 170–171.

²⁸ См.: *Koskenniemi M.* Hegemonic Regimes // *Regime Interaction in International Law: Facing Fragmentation* / ed. by M. A. Young. P. 305–324, 308.

A18-11, в которой отмечалась необходимость учёта природоохранных аспектов при развитии международной авиации²⁹. Это во многом соответствовало подходу участников Стокгольмской конференции, в рамках которой проблематика взаимосвязи между экономическим развитием и охраной окружающей среды была окончательно включена в международную повестку³⁰.

В 1974 году на 21-й сессии Ассамблеи ИКАО подтвердила обозначенный выше подход³¹. В Резолюции A21-6 было указано, что позиция ИКАО по вопросам охраны окружающей среды была доведена до сведения участников Стокгольмской конференции. На 22-й сессии Ассамблея ИКАО продолжала декларировать³² главенствующую роль ИКАО в области международного сотрудничества по вопросам влияния международных полётов на экологию. В 1983 году в рамках ИКАО был учреждён Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации.

Следующий этап активизации деятельности ИКАО связан с проведением в 1992 году Конференции ООН по окружающей среде и развитию, на которой была принята РКИК ООН. В контексте рассматриваемой темы она представляет интерес по двум причинам: во-первых, РКИК ООН вывела в авангард задач международно-правового сотрудничества борьбу с изменением климата и защиту озонового слоя атмосферы Земли; во-вторых, на основе РКИК ООН была учреждена ежегодная Конференция сторон, которая стала основной площадкой для координации усилий государств по борьбе с изменением климата, включая вопросы сокращения выбросов углекислого газа.

В ответ Ассамблея ИКАО на 29-й сессии приняла Резолюцию A29-12³³, в которой прямо обозначались опасения по поводу того, что иные организации могут перехватить инициативу по определению политики в области защиты окружающей среды от вредоносного воздействия авиации. На 31-й сессии Ассамблеи ИКАО в 1995 году этот вопрос продолжал оставаться актуальным. Всё больше внимания в рамках Конференции сторон РКИК ООН уделялось вопросам авиации, что вынуждало ИКАО прилагать более активные усилия по отстаиванию своей позиции³⁴. Так, на одном из заседаний Исполнительного комитета Ассамблеи ИКАО Президент Совета заявил, что ИКАО необходимо

²⁹ International Civil Aviation Organization (*далее* — ИКАО). Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation. 18th session of the Assembly. Vienna, 15 June — 7 July 1971. Document 8959. A18-RES. Resolution A18-11. ICAO Position at the International Conference on the Problems of the Human Environment (Stockholm, June 1972). P. 36. URL: https://www2023.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2018th%20Session/a18_res01.djvu (дата обращения: 17.08.2025).

³⁰ См.: Боклан Д. С. «Экологизация» международных экономических отношений в контексте эволюции концепции устойчивого развития // Московский журнал международного права. 2015. № 1. С. 117–134, 118.

³¹ См.: ICAO. Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation. 21st session of the Assembly. Montreal, 24 September — 15 October 1974. Document 9118. A21-RES. Resolution A21-19. International Civil Aviation and the Human Environment. P. 50. URL: https://www2023.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2021st%20Session/a21_res01.djvu (дата обращения: 17.08.2025).

³² См.: ICAO. Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation. 22nd session of the Assembly. Montreal, 13 September — 4 October 1977. Document 9215. A22-RES. Resolution A22-12. International civil aviation and the human environment. P. 51–52. URL: https://www2023.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2022nd%20Session/a22_res01.djvu (дата обращения: 17.08.2025).

³³ ICAO. Resolutions Adopted by the Assembly and Index to Documentation. 29th session of the Assembly. Montreal, 22 September — 8 October 1992. Document 9600. A29-RSE. Resolution A29-12. Environmental Impact of Civil Aviation on the Upper Atmosphere. P. 72. URL: https://www2023.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2029th%20Session/a29_res01.djvu (дата обращения: 17.08.2025).

³⁴ См.: *Cavalcante A. P. C. M.* Who Set the Rules in Climate Change Governance? The Case of CORSIA as an Innovative Sectoral Policy for International Aviation : Ph.D. Thesis. Universidade de Brasília, Instituto de Relações Internacionais, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais, 2023. P. 101.

тщательно изучить своё взаимодействие с РКИК ООН. Он также обратился к представителям входящих в Исполнительный комитет государств с просьбой донести до своих правительств позицию о недопустимости принятия мер по защите окружающей среды, которые идут вразрез с политикой ИКАО³⁵.

Заключение в 1997 году Киотского протокола к РКИК ООН ознаменовало окончательное разрешение вопроса о разграничении компетенций между ИКАО и Конференцией сторон РКИК ООН. В статье 2 Киотского протокола установлено, что «стороны, включённые в Приложение I, стремятся к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов» при воздушных перевозках, действуя через ИКАО. По оценке П. С. Демпси, приведённое выше положение закрепляет за ИКАО «ясный мандат» на рассмотрение вопросов, связанных с защитой окружающей среды от вредоносных последствий международных полётов³⁶. В рамках реализации приобретённой таким образом компетенции³⁷ ИКАО способствовала согласованию и принятию CORSIA.

Всего за несколько месяцев до утверждения принципиальных положений CORSIA было принято Парижское соглашение по климату 2016 года. Данный договор не содержит положений, которые бы прямо регулировали вопрос авиационных выбросов. Такой подход является молчаливым согласием государств с сохранением *status quo*, при котором надлежащим форумом для регулирования и обсуждения данных вопросов является ИКАО³⁸. В то же время выбросы от внутренних рейсов подпадают под сферу регулирования Парижского соглашения и, соответственно, их сокращение должно рассматриваться в рамках обязательств сторон в части вкладов национального уровня³⁹.

С точки зрения права международных организаций описанное выше расширение компетенции ИКАО является примером реализации теории имманентной компетенции на практике⁴⁰. На момент учреждения ИКАО экологические аспекты не входили в круг вопросов, регулируемых Чикагской конвенцией⁴¹. Одновременно с этим статья 37 Чикагской конвенции закрепляет открытый перечень вопросов, по которым ИКАО имеет право принимать Приложения, но ни один из них не касается экологии. По мере возникновения объективной необходимости расширить сферу применения Приложений на те международные отношения, которые долгое время не были регламентированы на уни-

³⁵ См.: ICAO. 31st session of Assembly. Executive Committee. Minutes of the seventh meeting. 27 September 1996. P. 8. URL: https://www.icao.int/Meetings/AMC/MA/Assembly%2031st%20Session/a31_minex07.djvu (дата обращения: 17.08.2025).

³⁶ Dempsey P.S. Public International Air Law. Montreal : Institute and Center for Research in Air & Space Law, McGill University, 2017. P. 569.

³⁷ Следует отметить, что CORSIA является лишь частью «корзины мер» ИКАО, направленных на борьбу с изменением климата. См.: ИКАО. Резолюции Ассамблеи. 39-я сессия. Монреаль, 27 сентября — 6 октября 2016 года. Резолюция A39-2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата С. 19–29, 20. URL: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

³⁸ См.: Leclerc T. A Sectoral Application of the Polluter Pays Principle: Lessons Learned from the Aviation Sector // Climate Law. Vol 9. 2019. No. 4. P. 303–325, 319.

³⁹ См.: Fuglestedt J., Lund M. T., Kallbekken S., Samset B. H., Lee D. S. A “Greenhouse Gas Balance” for Aviation in Line with the Paris Agreement // WIREs Climate Change. Vol. 14. 2023. No. 5. P. 2. URL: <https://wires.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/wcc.839> (дата обращения: 17.08.2025). О национальных вкладах по Парижскому соглашению см.: Лифшиц И. М., Сибатян А. С., Салия М. Р. Имплементация Парижского соглашения по климату в правовых системах государств — участников ЕАЭС // Lex russica. 2024. Т. 77. № 1. С. 103–118, 106–107.

⁴⁰ См.: Тункин Г. И. Теория международного права. М. : Зерцало-М, 2019. С. 292–297.

⁴¹ См.: Havel B. F., Sanchez G. S. The Principles and Practice of International Aviation Law. New York : Cambridge University Press, 2014. P. 229.

версальном уровне, ИКАО и государства сделали выбор в пользу расширительного толкования учредительного договора.

Подобная формализация расширения компетенции ИКАО в международном договоре, регулирующем сотрудничество государств в борьбе с изменением климата, является прямым следствием фрагментации международного воздушного права. В частности, государства столкнулись с проблемой институциональной фрагментации, когда согласование мер, направленных на сокращение выбросов углекислого газа от международных полётов, могло осуществляться в рамках как ИКАО, так и РКИК ООН. Тем не менее следует констатировать, что международное сообщество успешно преодолело институциональную фрагментацию в данной области, что *per se* не исключает появления нормативных коллизий.

2.3. Нормативная фрагментация

Одной из основных составляющих международного экологического права является принцип общей, но дифференцированной ответственности⁴². Он предполагает, что защита окружающей среды является сферой ответственности всего международного сообщества, но при этом необходимо учитывать уровень экономического развития конкретных государств, их вклад в ухудшение окружающей среды, а также возможности по сокращению и контролю такого вредоносного влияния⁴³. Чикагская система, напротив, базируется на принципе недискриминации, что не всегда соотносится с моделью регулирования международного экологического права⁴⁴.

На первый взгляд, нераспространение второго «обязательного» этапа CORSIA на государства, которые не играют значительной роли в международных воздушных сообщениях, можно рассматривать как имплементацию в CORSIA принципа общей, но дифференцированной ответственности. Однако это не означает, что модель распределения компенсационных обязательств между государствами, на которые распространяется CORSIA, соответствует этому принципу.

Компенсационные обязательства эксплуатантов в рамках CORSIA будут рассчитываться исходя из годового показателя роста выбросов от авиации в целом. Любое повышение уровня выбросов сверх обозначенной в рамках каждого периода нормы будет пропорционально распределено между эксплуатантами исходя из их доли на рынке международных авиасообщений. Однако начиная с 2033 года в расчёты будет добавлена новая переменная — индивидуальный показатель роста выбросов углекислого газа каждого эксплуатанта в отдельности. Изначально планировалось, что он будет учитываться с 2030 года и состоять на 80 % из секторального и на 20 % из индивидуального показателей, а с 2033 года доля индивидуального показателя будет увеличена до 70 %⁴⁵. Однако Ассамблея ИКАО последовала рекомендациям Совета ИКАО и в 2022 году приняла резолюцию, в соответствии с которой индивидуальный показатель роста вы-

⁴² См.: Соколова Н. А. Изменение климата: развитие международно-правового регулирования // Актуальные проблемы российского права. 2021. Т. 16. № 12. С. 177–184, 179.

⁴³ См.: Doria C. I. Reservations to the ICCPR and CEDAW in the Light of Common but Differentiated Responsibility: Different Scenarios in Different States // Hague Yearbook of International Law. Vol. 17. 2004. P. 37–76, 66.

⁴⁴ См.: Lyle C. Beyond the ICAO's CORSIA: Towards a More Climatically Effective Strategy for Mitigation of Civil-Aviation Emissions // Climate Law. Vol. 8. 2018. Nos. 1–2. P. 104–127, 110.

⁴⁵ См.: ICAO. CORSIA Implementation Plan 2019. URL: https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Documents/CORSIA%20Brochure/CorsiaBrochure_ENG-Mar2019_Web.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

бросов будет учитываться лишь на последнем из планируемых трёхлетних периодов соблюдения CORSIA в размере 15 %⁴⁶.

На практике учёт индивидуального показателя роста может привести к несоответствию между объёмом компенсационных обязательств и углеродным следом. Представим ситуацию, в которой недавно учреждённая авиакомпания в короткий период достигла значительных экономических успехов и увеличила количество международных рейсов. Компенсационные обязательства молодой авиакомпании могут быть несоизмеримо больше в сравнении с другой авиакомпанией, которая длительный период присутствует на рынке и эксплуатирует аналогичные маршруты. Данная проблема в большей степени актуальна для авиакомпаний Азии, Латинской Америки и Африки, где наблюдается активное развитие региональных рынков воздушных сообщений⁴⁷.

Можно заявить о надуманности приведённой выше проблемы, так как показатель индивидуального роста будет учитываться лишь в последние три года действия CORSIA и повлияет на итоговые компенсационные обязательства не более чем на 15 %. Однако стоит отметить два фактора. Во-первых, Совет ИКАО может принять решение о пролонгации CORSIA после 2035 года. Во-вторых, изначально предполагалось,⁴⁸ что со временем будет учитываться исключительно индивидуальный показатель роста выбросов. Таким образом, в перспективе пятнадцати лет данная проблема может усугубиться.

Следовательно, принятие CORSIA привело к нормативной фрагментации, причём методика расчёта компенсационных обязательств нарушает как принцип общей, но дифференцируемой ответственности, установленный в рамках международного экологического права, так и принцип недискриминации, характерный для Чикагской конвенции. Следовательно, декларирование со стороны ИКАО соответствия CORSIA данным принципам⁴⁹ не отражает фактическое положение дел.

3. Юридическая сила CORSIA как международного стандарта

Имплементация CORSIA со стороны государств предполагает увеличение финансовых издержек национальных эксплуатантов. В случае Российской Федерации присоединение ко второму этапу реализации CORSIA в 2027 году приведёт к «рыночному шоку» и падению темпов роста авиационной отрасли⁵⁰. Таким образом, далеко не каждое государство сочтёт это целесообразным.

В доктринальных работах часто утверждается, что второй этап CORSIA является обязательным для всех государств — членов ИКАО⁵¹. Такой вывод можно сделать ис-

⁴⁶ См.: ИКАО. Резолюции, принятые Ассамблеей. 41-я сессия. Монреаль, 27 сентября — 7 октября 2022 года. Резолюция A41-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) С. 125–133, 130–131. URL: https://www.2023.icao.int/Meetings/a41/Documents/Resolutions/a41_res_prov_ru.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

⁴⁷ См.: *Anselmi M. B.* Conflicting Climate Governance Architecture under the International Civil Aviation Organization (ICAO) // *Contexto Internacional*. Vol. 45. 2023. No. 2. P. 1–16, 10.

⁴⁸ См.: ICAO. CORSIA Implementation Plan 2019.

⁴⁹ См.: Резолюция № A39-2. Принята на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Монреаль, 27 сентября — 6 октября 2016 года. С. 19–28, 20. URL: https://www.2023.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/a39_res_prov_ru.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

⁵⁰ См.: *Охапкин А. А.* Оценка потерь российской авиационной отрасли в связи с внедрением Схемы возмещения и сокращения эмиссии углерода для международной авиации (CORSIA) // *Экономическая безопасность*. 2022. Т. 5. № 4. С. 1615–1632, 1626.

⁵¹ См.: *Jaśkowski M.* External Aspects of the EU ETS in Aviation in Light of CORSIA // *International Community Law Review*. Vol. 23. 2021. Nos. 2–3. P. 271–282, 276.

ходя из формулировок тома IV Приложения 16, посредством которого была утверждена CORSIA. Так, в нём чётко разграничивается, что на протяжении экспериментального и первого этапа CORSIA применяется к государствам, которые выразили добровольное желание принимать в ней участие, тогда как начиная со второго этапа она распространяется на все государства за редкими исключениями. Но действительно ли государства имеют международно-правовое обязательство по внедрению CORSIA, учитывая, что она была принята не в форме международного договора, а в качестве Приложения к Чикагской конвенции?

3.1. Толкование положений Чикагской конвенции

В пункте «i» статьи 54 Чикагской конвенции установлено, что к функциям Совета ИКАО относится принятие стандартов и рекомендованной практики, которые «для удобства» именуются Приложениями. В этом выражается особенность Приложений к Чикагской конвенции, которые не являются неотъемлемой частью самого договора. Согласно статье 37 государства обязуются сотрудничать «в деле достижения в максимально возможной степени единообразия» применения международных стандартов и рекомендованной практики. В статье 38 закреплено, что государство, которое найдёт практически неосуществимым принятие полностью или частично определённого международного стандарта или процедуры, должно уведомить ИКАО о различиях между положениями такого стандарта и национальным регулированием.

В международно-правовой доктрине существует три подхода к толкованию приведённых выше положений. Первый подход предполагает, что международные стандарты, принятые в форме Приложения к Чикагской конвенции, имеют обязательную силу. Такого подхода придерживается Г. И. Тункин, по мнению которого такие акты являются особым видом международных договоров, так как процесс их принятия характеризуется согласованием воли государств⁵². Не углубляясь в критику данного подхода, следует констатировать, что он совершенно справедливо не находит поддержки в работах современных специалистов в области международного воздушного права ввиду существенных различий между международными договорами и актами международных организаций⁵³. Даже если государство выступает за принятие определённого Приложения, это не означает, что оно выражает согласие на обязательность его положений, ведь такое государство может исходить из рекомендательного характера содержащихся в нём норм.

К этому подходу также стоит отнести позицию, согласно которой обязательная сила стандартов проистекает из статьи 38 Чикагской конвенции. Так, некоторые юристы приходят к выводу, что после вступления в силу Приложения⁵⁴ его требования в части международных стандартов носят юридически обязывающий характер до тех пор, пока такие государства, в соответствии со статьёй 38 Чикагской конвенции, не уведомят ИКАО об отступлении от её предписаний⁵⁵. Представляется, что такое толкование статьи 38 является чрезмерно расширительным, так как она устанавливает лишь одно обязательство: уведомить ИКАО о различиях между международным стандартом и национальным законодательством. Если государство не уведомило ИКАО о таких различиях надлежащим

⁵² См.: Тункин Г. И. Указ. соч. С. 88–91.

⁵³ См.: Milde M. Op. cit. P. 179.

⁵⁴ В соответствии со статьёй 90 Чикагской конвенции Приложения вступают в силу в течение трёх месяцев с момента их принятия.

⁵⁵ См.: Bartsch R. I. C. International Aviation Law: A Practical Guide. Abingdon ; New York : Routledge, 2025. P. 69; Abeyratne R. Convention on International Civil Aviation: A Commentary. Cham : Springer, 2013. P. 423.

образом, то оно может считаться нарушившим исключительно *обязательство об уведомлении*, но никак не сам стандарт. Кроме того, такое толкование противоречит подготовительным материалам Чикагской конвенции, в которых указывалось на необязательность Приложений⁵⁶.

Второй подход исходит из квалификации международных стандартов в качестве актов рекомендательного характера⁵⁷. Подобное толкование является наиболее убедительным в свете статьи 37 Чикагской конвенции, которая устанавливает обязательство по сотрудничеству в целях имплементации Приложений. Формулировка данной статьи указывает на то, что закреплённое в ней обязательство относится к категории обязательств поведения, а не к обязательствам результата. Таким образом, само по себе отступление от требований Приложений не является международным противоправным деянием.

К третьему подходу следует отнести позицию юристов, которые рассматривают Приложения в качестве источника международного права *sui generis*. Так, А. Сипос квалифицирует обязательства государств по соблюдению Приложений в качестве обязательств *erga omnes*, что проистекает из «целостности» и «духа» Чикагской конвенции, а не из норм договорного или обычного права⁵⁸. Представляется, что такой подход может противоречить основополагающим постулатам теории международного права и правоприменительной практике.

Среди представителей данного подхода из числа российских специалистов стоит выделить А. А. Баталова, по мнению которого международные стандарты являются «сложным и особенным юридическим феноменом». В подтверждение своей позиции А. А. Баталов ссылается на «молчаливое согласие» государств с обязательностью международного стандарта в соответствии со статьёй 90 Чикагской конвенции, практику иных международных организаций, важность соблюдения стандартов для обеспечения безопасности гражданской авиации, а также практику разрешения межгосударственных споров, в частности спор о воздушной блокаде Катара⁵⁹. Вместе с тем с формально-юридической точки зрения нельзя полностью согласиться ни с одним из приведённых доводов.

В статье 90 Чикагской конвенции установлено, что Приложения к Чикагской конвенции «приобретают силу» в течение установленного срока, за исключением случаев, если большинство государств — членов ИКАО не заявят о несогласии с таким Приложением. По мнению А. А. Баталова, в случае отсутствия таких возражений возникает «молчаливое согласие» с появлением новой правовой нормы, которая формализована в международном стандарте. Если же такой стандарт не является международным договором, то по остаточному принципу при таком прочтении он должен рассматриваться в качестве обычной нормы международного права. Однако для такой квалификации следует установить, что «молчаливое согласие» было выражено именно на обязательность содержащейся в стандарте нормы, а не в отношении простого факта принятия международной организацией определённого акта, так как в противном случае все акты международных организаций можно было бы рассматривать как «жёсткое право». Что касается аналогии с практикой иных международных организаций, то приведённые ав-

⁵⁶ См.: *Abeyratne R. Op. cit.* P. 422.

⁵⁷ См.: *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право. Учебное пособие. М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес», 2007. С. 269.

⁵⁸ См.: *Sipos A.* International Aviation Law: Regulation in Three Dimensions. Cham : Springer, 2014. P. 210.

⁵⁹ См.: *Баталов А. А.* Источники международного воздушного права: актуальные вопросы теории и практики // Московский журнал международного права. 2020. № 3. С. 64–90, 81–83.

тором данного подхода организации функционируют на основе учредительных договоров, которые отличаются от Чикагской конвенции. Если бы составители Чикагской конвенции действительно стремились придать Приложениям обязательную силу, то они бы придерживались формулировок Конвенции о регулировании воздушных передвижений 1919 года (*далее* — Парижская конвенция), посредством которой был учреждён предшественник ИКАО — Международная комиссия воздушных передвижений. Согласно статье 39 Парижской конвенции, Приложения к ней имеют ту же силу, что и сама конвенция, причём изменение Приложений прямо относится к компетенции Международной аэронавигационной комиссии⁶⁰.

Необходимо остановиться подробнее на практике разрешения споров в области гражданской авиации. Как следует из приведённых А. А. Баталовым дел, российская судебная практика действительно исходит из обязательности Приложений к Чикагской конвенции. Вместе с тем российские суды в резолютивной части не углублялись в детальный анализ правовой природы международных стандартов. В одном деле суд ограничился выводом, что Чикагская конвенция является составной частью российской правовой системы в силу части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации, упуская из внимания, что Приложения не являются составной частью Конвенции⁶¹. В другом деле суд заключил, что международные стандарты являются необходимыми и обязательными для государств — участников Чикагской конвенции со ссылкой на статьи 37 и 54 договора⁶². Даже если презюмировать обоснованность такой позиции, то придание Приложениям обязательной силы в рамках национального законодательства автоматически не свидетельствует о том, что соответствующие обязательства приобретают международно-правовой характер.

Практика разрешения спора о воздушной блокаде Катар также не свидетельствует об обязательной силе Приложений. Так, Катар действительно заявлял о нарушении государствами-ответчиками Приложений к Чикагской конвенции. Вместе с тем данный спор не был разрешён по существу⁶³. На этапе предварительных возражений ни Совет ИКАО, ни Международный Суд ООН не высказали позиции по вопросу о юридической силе международных стандартов. В итоге спор был урегулирован сторонами посредством переговоров.

Таким образом, с точки зрения действующего международного права нет оснований утверждать, что международные стандарты, закреплённые в Приложениях к Чикагской конвенции, устанавливают международно-правовые обязательства. Однако означает ли

⁶⁰ В статье 39 Парижской конвенции 1919 года закреплено следующее: «Постановления настоящей конвенции дополнены Приложениями от “А” до “Н”, которые с оговоркой, установленной пунктом “в” ст. 34, имеют ту же силу и вступают в действие в то же время, как и сама конвенция».

⁶¹ См.: Решение Верховного Суда Российской Федерации от 9 февраля 2015 года № АКПИ14-1451 о признании недействующими пункта 5, абзаца 10 пункта 66 Приказа Минтранса России от 22.11.2010 № 263 «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128».

⁶² См.: Решение Верховного Суда Российской Федерации от 13 марта 2017 года № АКПИ17-31 о признании частично недействующим пункта 42.1 приложения № 3 к Федеральным авиационным правилам «Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации», утв. Приказом Минтранса России от 22.04.2002 № 50 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2018. № 7.

⁶³ В данном разбирательстве Совет ИКАО вынес решение по предварительным возражениям ответчиков (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединённые Арабские Эмираты) и подтвердил свою компетенцию по рассмотрению спора. Ответчики предприняли попытку обжаловать данное решение в Международном Суде ООН, однако оно было оставлено в силе.

это, что все международные стандарты, принятые Советом ИКАО, являются актами рекомендательного характера? Ответ на данный вопрос следует дать отрицательный.

Несмотря на то что Приложения к Чикагской конвенции *per se* не имеют обязательной силы, источники международного права могут придать им юридически обязывающий характер. Например, двусторонние договоры о воздушных сообщениях могут прямо закрепить обязательство по соблюдению международных стандартов ИКАО⁶⁴ — однако в этом случае обязательство и корреспондирующее ему право требования исполнения такого обязательства возникают только между договаривающимися государствами. Приложения могут также стать обязательными в силу обычного права. Как справедливо отмечал выдающийся российский юрист Ю. Н. Малеев, Приложение 2 к Чикагской конвенции, устанавливающее правила полётов над открытым морем, является обязательным для государств в силу сложившейся «обычно-правовой практики в данном вопросе»⁶⁵.

Принимая во внимание вышеизложенное, для определения юридической силы CORSIA необходимо обратиться к договорным⁶⁶ источникам международного экологического права, так как содержащиеся в них нормы могут прояснить её правовой статус. Данный анализ был произведён Международным трибуналом по морскому праву в недавнем Консультативном заключении об изменении климата (*далее* — Консультативное заключение)⁶⁷.

3.2. Консультативное заключение Международного трибунала по морскому праву об изменении климата

Прежде чем перейти к анализу Консультативного заключения, необходимо прояснить, каким образом CORSIA оказалась в поле зрения Международного трибунала по морскому праву (*далее* — Трибунал) в рамках рассмотрения вопросов толкования природоохранных положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (*далее* — Конвенция 1982 года).

В данном случае Трибунал осуществил так называемую сопутствующую юрисдикцию (англ.: *incidental jurisdiction*)⁶⁸, которая позволяет судам и трибуналам обращаться к внешним нормам международного права при рассмотрении споров по международным договорам. Необходимость расширения применимого права может быть продиктована комплексностью и сложностью вопросов, передаваемых на рассмотрение международным судебным и арбитражным органам. Таким образом, осуществление сопутствующей юрисдикции приводит к асимметрии между договором, на основе которого спор был передан в суд или арбитраж, и применимым правом.

⁶⁴ См.: Scott B. I., Trimarchi A. *Fundamentals of International Aviation and Policy*. New York : Routledge, 2024. P. 97–98.

⁶⁵ Малеев Ю. Н. *Международно-правовые проблемы режима воздушного пространства* : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1987. С. 42.

⁶⁶ Очевидно, что говорить о появлении соответствующей нормы в обычном праве на данном этапе преждевременно.

⁶⁷ International Tribunal for the Law of the Sea (*далее* — ITLOS). Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law. Advisory opinion of 21 May 2024. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/31/Advisory_Opinion/C31_Adv_Op_21_05.2024_orig.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

⁶⁸ См.: Devaney J. G. Introduction to the Symposium on Incidental Jurisdiction // *American Journal of International Law Unbound*. Vol. 116. 2022. P. 160–163.

В случае с Трибуналом право на осуществление сопутствующей юрисдикции прямо проистекает из статьи 293 Конвенции 1982 года, в которой закреплено, что Трибунал может применять как Конвенцию, так и «другие нормы международного права, не являющиеся несовместимыми» с ней⁶⁹. Примечательно, что Трибунал не ограничился цитированием приведённой выше нормы и последовательно привёл ряд доводов в пользу применения «внешних» по отношению к Конвенции норм. Во-первых, Трибунал указал на необходимость «координации и гармонизации» Конвенции с внешними нормами для того, чтобы Конвенция 1982 года была «живым инструментом»⁷⁰. Во-вторых, Трибунал отметил, что Конвенция содержит положения, прямо отсылающие к внешним нормам в области защиты и сохранения морской среды⁷¹. В-третьих, в Консультативном заключении была процитирована статья 237, которая *inter alia* устанавливает, что специальные соглашения, регулирующие защиту и сохранение морской среды, «должны выполняться совместным с общими принципами и целями» Конвенции способом⁷². В завершение раздела Трибунал обратился к статье 31 Венской конвенции о праве международных договоров, которая предписывает учитывать при толковании международных договоров иные нормы международного права, применяемые между договаривающимися государствами. Приложение 16 к Чикагской конвенции, РКИК ООН, Парижское соглашение и иные акты были идентифицированы Трибуналом в качестве внешних норм, в свете которых должны толковаться положения Конвенции, направленные на защиту и сохранение морской среды⁷³.

Трибунал сослался на CORSIA в рамках толкования статьи 212 Конвенции, посвящённой загрязнению морских пространств из атмосферы. В пункте 1 данной статьи закреплено обязательство договаривающихся государств закреплять на национальном уровне правового регулирования нормы, направленные на предотвращение, сокращение и сохранение под контролем загрязнения морской среды из атмосферы, «принимая во внимание согласованные в международном порядке нормы, стандарты и рекомендуемые практику и процедуры, а также безопасность воздушной навигации». Как справедливо отметил Трибунал, CORSIA подпадает под сферу применения данной нормы⁷⁴.

Трибунал не вдавался в детальную дискуссию о материально-правовом содержании закреплённых в данной статье обязательств и указал, что его выводы по статье 207 Конвенции применимы к данному положению *mutatis mutandis*. Применительно к пункту 1 статьи 207, регулирующей противодействие загрязнению морских пространств с находящихся на суше источников, Трибунал заключил, что требование «принятия во внимание» международных стандартов и рекомендованных практик не предполагает обязательство государств по имплементации их в национальное законодательство. От государств требуется лишь добросовестно учитывать соответствующие акты. Однако Трибунал конкретизировал, что государства в любом случае должны придерживаться согласованных на международном уровне правил и стандартов, которые имеют обязательную юридическую силу⁷⁵.

⁶⁹ Статья 23 Статута Трибунала также отсылает к статье 293 Конвенции 1982 года.

⁷⁰ ITLOS. Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law. Advisory opinion of 21 May 2024. P.51. § 130.

⁷¹ См.: Ibid. P.51. § 131.

⁷² Ibid. P.52. § 133.

⁷³ См.: Ibid. P.53. § 137.

⁷⁴ См.: Ibid. P.99. § 277.

⁷⁵ См.: Ibid. P.97. § 271.

Таким образом, Трибунал выделил две категории международных стандартов: рекомендательные и обязательные. То обстоятельство, что CORSIA упоминалась в отрыве от разъяснения материально-правового содержания нормы, закреплённой в статье 212, открывает простор для дискуссии по поводу того, к какой категории относится CORSIA.

Можно заявить, что Трибунал презюмировал обязательность CORSIA, однако подобное толкование было бы эклектичным, игнорирующим контекст Консультативного заключения. Если бы Трибунал действительно придерживался этой позиции, то в тексте Консультативного заключения был бы указан соответствующий вывод, так как Трибунал отдельно акцентировал внимание на CORSIA в разделе, посвящённом обоснованию релевантности внешних норм, для ответа на поставленные перед ним вопросы. Трибунал не выделил какие-либо особенности CORSIA как «согласованного на международном уровне» стандарта, которые позволили бы отграничить CORSIA от общего вывода Трибунала о рекомендательном характере таких документов.

Кроме того, некоторые доводы сторонников обязательной силы Приложений прямо противоречат выводам Трибунала. Так, например, в соответствии со статьёй 197 Конвенции 1982 года, государства обязуются сотрудничать на всемирной и региональной основе через компетентные международные организации в целях согласования международных стандартов и рекомендованных практик, направленных на защиту и сохранение морской среды. Формулировка данной статьи во многом сходна с формулировкой статьи 37 Чикагской конвенции, согласно которой государства обязуются сотрудничать для обеспечения максимально достижимой степени единообразия стандартов и рекомендованной практики, причём в тексте конкретизировано, что именно с этой целью ИКАО принимает международные стандарты и рекомендованную практику. В рамках толкования статьи 197 Конвенции Трибунал пришёл к выводу, что закреплённое в ней обязательство является обязательством поведения, которое требует от государств предпринять добросовестные попытки по согласованию таких международных стандартов⁷⁶. При этом добросовестное соблюдение данного обязательства не предполагает, что такое сотрудничество должно привести к «нормативному результату»⁷⁷. Учитывая текстовальное совпадение статьи 197 Конвенции 1982 года и статьи 37 Чикагской конвенции, разумным будет заключить, что они устанавливают исключительно обязательство предпринять добросовестные попытки по согласованию международных стандартов, но никак не по их соблюдению, как это иногда толкуется в международно-правовой доктрине⁷⁸.

Консультативное заключение является первым случаем в истории международного права, когда международный судебный орган универсального уровня высказался по поводу юридической силы международных стандартов по Чикагской Конвенции. Если CORSIA как международный стандарт не накладывает на государства обязательств, то нет оснований утверждать, что другие международные стандарты являются для государств обязательными. Однако подобное индуктивное умозаключение справедливо лишь в рамках дискуссии о Приложениях к Чикагской конвенции как об источниках международного права. Как было отмечено в предыдущем разделе, содержащиеся в них нормы могут стать в определённых случаях обязательными в силу двусторонних и регио-

⁷⁶ См.: ITLOS. Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law. Advisory opinion of 21 May 2024. P. 108. § 309.

⁷⁷ Ibid. P. 108. § 307.

⁷⁸ См.: *Truxal S. Economic and Environmental Regulation of International Aviation: From International to Global Governance*. London : Routledge, 2016. P. 56.

нальных (и даже универсальных) соглашений. Представляется, что именно подобную конструкцию Трибунал имел в виду, когда указывал на возможность согласования между государствами обязательных правил и стандартов⁷⁹.

Означает ли всё вышесказанное, что государства могут свободно игнорировать CORSIA и другие Приложения к Чикагской Конвенции? С точки зрения действующего международного права подобный вывод будет ошибочным. Даже в случае с CORSIA Трибунал исходит из того, что государства должны руководствоваться принципом добросовестности при рассмотрении вопроса о её имплементации⁸⁰. На практике это означает, что правовая квалификация поведения государства будет зависеть от оценки совокупного влияния всех факторов. Подобная правовая конструкция предоставляет государствам широкую степень усмотрения при решении вопроса об имплементации Приложений к Чикагской конвенции. Так, причиной неприсоединения к CORSIA может служить её потенциальное негативное влияние на экономическое состояние национальных перевозчиков, что может препятствовать развитию гражданской авиации в рамках отдельно взятого государства.

4. Регионализм и универсализм в борьбе за экологизацию полётов гражданских воздушных судов: опыт Европейского Союза

Международно-правовое сотрудничество в области гражданской авиации на протяжении длительного периода осуществлялось преимущественно на двусторонней основе. Изменение такой модели регулирования произошло в связи с процессами региональной экономической интеграции, которые не обошли стороной рынок воздушных перевозок⁸¹. Возникла проблема согласования права интеграционных объединений с положениями Чикагской конвенции⁸², но именно региональные инициативы по сокращению выбросов углекислого газа подняли концептуальные вопросы о взаимодействии регионального и универсального уровней регулирования. Речь идёт, прежде всего, о праве Европейского Союза (*далее* — ЕС), который исторически был в авангарде как либерализации воздушных сообщений, так и принятия мер по борьбе с изменением климата.

4.1. Система торговли выбросами ЕС и обязательства государств — членов ЕС по международному воздушному праву

В 2005 году в ЕС была введена система торговли выбросами (*далее* — СТВ), которая изначально не распространялась на выбросы от авиации. Спустя три года была принята Директива 2008/101/ЕС (*далее* — Директива), в соответствии с которой с начала 2012 года полёты гражданских воздушных судов должны были подпадать под действие СТВ⁸³. Директива устанавливала, что СТВ будет распространяться не только на полёты

⁷⁹ См.: ITLOS. Request for an advisory opinion submitted by the Commission of Small Island States on Climate Change and International Law. Advisory opinion of 21 May 2024. P. 108. § 307.

⁸⁰ См.: Ibid.

⁸¹ См.: *Milde M.* Op. cit. P. 204.

⁸² Описание проблем соотношения регулирования каботажных перевозок (восьмая и девятая «свободы воздуха») и права ЕС см., например: *Малеев Ю.Н.* Девятая «свобода воздуха» или скрытый каботаж // Московский журнал международного права. 2017. № 2. С. 63–70.

⁸³ Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community // Official Journal of the European Union. L 8. 13.01.2009. P. 3–21.

в рамках ЕС, но и на все полёты гражданских воздушных судов, пункты отправления и назначения которых находятся в пределах территории государств — членов ЕС. Ситуация усугублялась тем обстоятельством, что для целей СТВ суммировались выбросы углекислого газа от всего полёта, значительная часть которого могла проходить в международном воздушном пространстве над открытым морем или в суверенном воздушном пространстве третьих государств, а не только в пределах территории государств — членов ЕС⁸⁴. Фактически подобная правовая конструкция предполагала экстерриториальное применение права ЕС.

Подобная политика вызвала негативную реакцию на международной арене. Так, США начали разработку «блокирующего статута», который запрещал национальным эксплуатантам соблюдать СТВ. Индия грозила государствам — членам ЕС непредоставлением новых прав на транзитные полёты в своём воздушном пространстве. Российская Федерация планировала ввести дополнительные сборы за транзит через воздушное пространство Сибири⁸⁵. Если государства на данном этапе ограничивались политическими заявлениями, то авиакомпании, стремясь сократить будущие финансовые издержки, попытались оспорить экстерриториальное применение СТВ в правовом поле.

В декабре 2009 года Американская ассоциация воздушного транспорта и три авиакомпании США обратились в Высокий суд Англии и Уэльса с иском против Государственного секретаря Великобритании по делам энергетики и изменения климата. Заявители сочли, что имплементация положений Директивы неправомерна. Высокий суд Англии и Уэльса в порядке, предусмотренном статьёй 267 Договора о функционировании Европейского Союза (*далее* — ДФЕС), направил преюдициальный запрос в Суд Европейского Союза (*далее* — Суд). Перед Судом были поставлены вопросы соответствия СТВ международно-правовым обязательствам государств — членов ЕС, вытекающим из обычного и договорного права.

Прежде всего, необходимо было определить, обязаны ли институты ЕС соблюдать предписания Чикагской конвенции. Суд заключил, что Чикагская конвенция подпадает под сферу регулирования статьи 351 ДФЕС, согласно которой институты ЕС обязаны воздерживаться от принятия мер, препятствующих выполнению государствами-членами их обязательств по международным договорам, заключённым до 1 января 1958 года⁸⁶. Вместе с тем Суд отметил, что, во-первых, ЕС не является стороной Чикагской конвенции⁸⁷, во-вторых, институтам ЕС не была делегирована компетенция по регулированию всех аспектов, охватываемых Чикагской конвенцией⁸⁸. Следовательно, ЕС не несёт обязательства по Чикагской конвенции⁸⁹. Из этого был сделан вывод, что, даже если принимаемый на уровне ЕС акт может противоречить определённым положениям Чикагской конвенции, это ещё не значит, что Суд должен оценивать их соотношение⁹⁰.

Суд тактично умолчал, что все государства — члены ЕС несут обязательства по Чикагской конвенции, и проигнорировал системообразующее значение Чикагской конвенции для развития гражданской авиации. Суд также отказался применять теорию «функ-

⁸⁴ См. статью 1(3)(b)(r) данной Директивы.

⁸⁵ См.: *Mendes de Leon P. Enforcement of the EU ETS: The EU's Convulsive Efforts to Export its Environmental Values // Air and Space Law. Vol. 37. 2012. No. 4/5. P. 287–306, 292–293.*

⁸⁶ См.: Court of Justice of the European Union (*далее* — CJEU). *Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change*. Case C-366/10. Judgment of 21 December 2011. § 61.

⁸⁷ См.: Ibid. § 60.

⁸⁸ См.: Ibid. § 62–63, 69.

⁸⁹ См.: Ibid. § 71.

⁹⁰ См.: Ibid. § 72.

ционального правопреемства», которая ранее использовалась в его практике. Данная теория предполагает, что ЕС, даже не будучи стороной международного договора, обязан соблюдать его положения в том случае, если все государства-члены являются стороной такого договора и институтам ЕС были делегированы полномочия, затрагивающие сферу его применения. Суд ЕС вполне мог применить теории «функционального правопреемства» и учесть практику заключения договоров о воздушных сообщениях с третьими странами, стороной по которым выступает ЕС⁹¹.

Жертвами подобного подхода стали, прежде всего, сами государства — члены ЕС, которые обнаружили, что институты ЕС при формировании политики в области гражданской авиации не собираются ориентироваться на основной договор в области международного воздушного права. Государства-члены оказались в затруднительном положении: с одной стороны, они обязаны выполнять предписания права ЕС; с другой — эти нормы права могут открыто противоречить их международным обязательствам по универсальным и двусторонним договорам, причём бремя приведения этих обязательств в соответствие с правом ЕС и разрешение возникающих споров ложится исключительно на сами государства.

Представленное Судом толкование норм обычного права также ошибочно. Суд пришёл к выводу, что Директива не нарушает принципы полного и исключительного суверенитета государств в своём воздушном пространстве, свободы полётов над открытым морем и неподчинения какой-либо части открытого моря суверенитету. Суд отметил, что если международный полёт воздушного судна предполагает посадку в аэропорту или взлёт с аэропорта, расположенного на территории государства — члена ЕС, то это государство и ЕС обладают неограниченной юрисдикцией по отношению к такому воздушному судну⁹². Если применять такую правовую конструкцию, то получается, что третье государство, куда (откуда) летит воздушное судно, также осуществляет неограниченную юрисдикцию. Каким образом тогда разрешать коллизии между национальным регулированием, если юрисдикция в обоих случаях не ограничена? Предположим, что воздушное судно совершает полёт в рамках пятой или шестой «свободы воздуха» — в этом случае три государства будут осуществлять неограниченную юрисдикцию. Если же каждое из этих государств состоит в международных организациях экономической интеграции, которым делегированы полномочия в сфере регулирования воздушных сообщений и которые, как и ЕС, при осуществлении данных полномочий игнорируют международные обязательства государств-членов, то система регулирования воздушных сообщений станет крайне фрагментированной. Установлений подобных параллельных и вместе с тем неограниченных юрисдикций в отношении воздушных судов при осуществлении международных полётов не находит поддержки в действующем международном праве⁹³.

Суд также пришёл к заключению, что экстерриториальное применение СТВ не противоречит принципу свободы полётов над открытым морем. Согласно логике Суда, международные полёты воздушных судов могут осуществляться над открытым морем между территориями третьих стран, и к таким полётам СТВ не применяется⁹⁴. Если же эксплу-

⁹¹ См.: *Havel B.F., Mulligan J.Q.* The Triumph of Politics: Reflections on the Judgment of the Court of Justice of the European Union Validating the Inclusion of Non-EU Airlines in the Emissions Trading Scheme // *Air and Space Law*. Vol. 37. 2012. No. 1. P. 3–33, 13–16.

⁹² См.: CJEU. *Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change*. § 124.

⁹³ См.: *Mendes de Leon P.* Op. cit. P. 296.

⁹⁴ См.: CJEU. *Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change*. § 126.

атанты из других стран сделали выбор в пользу установления авиасообщения с государствами — членами ЕС, то в этом случае на них распространяется неограниченная юрисдикция ЕС вследствие попадания воздушного судна на территорию государств-членов⁹⁵. Однако здесь кроется логическое противоречие, которое заключается в том, что, даже если СТВ не распространяется на все полёты над открытым морем, это не предполагает отсутствия нарушения вышеупомянутого принципа, так как СТВ всё же распространяется на часть полётов в открытом море⁹⁶. Следует отметить, что использование суверенного воздушного пространства действительно носит исключительно разрешительный характер, однако при этом стоит учитывать и другие нормы международного права, закреплённые в универсальных и двусторонних договорах, которые ограничивают дискрецию государств при выдаче таких разрешений. Если же придерживаться подхода Суда, то, как выразился П. Мендес де Леон, все договорные источники в области воздушного права можно «выбросить прямо в мусорную корзину»⁹⁷.

Среди положений, ограничивающих юрисдикцию государств над иностранными воздушными судами, можно выделить статью 15 Чикагской конвенции, которая устанавливает границы реализации прав государств по взиманию сборов за пользование аэропортами и другими авиационными услугами. Данная статья закрепляет, что государства не могут взимать пошлины или иные сборы за «вход или выход с его территории какого-либо воздушного судна» договаривающихся государств. В соответствии с преобладающим подходом к толкованию статьи 15, который также подтверждает практика ИКАО, сборы и пошлины могут взиматься только за конкретно оказываемые услуги⁹⁸. Сходная норма закреплена в статье 11 Соглашения о воздушных сообщениях, заключённого между ЕС и Соединёнными Штатами Америки в 2007 году. Согласно позиции заявителей в рассматриваемом споре об экстерриториальном применении СТВ, установление обязательств по покупке квот на выбросы углекислого газа нарушает приведённые выше положения, так как это фактически означает введение дополнительного сбора или налога, оплата которого не связана с предоставлением какой-либо услуги при осуществлении воздушных сообщений.

Отвечая на данный довод заявителей, Суд привёл некоторые особенности квот на выбросы, в частности следующие: стоимость квот зависит от состояния рынка, а не предопределяется заранее; эксплуатанты могут продавать квоты, тем самым получая прибыль; средства, затраченные на покупку квот, не предназначены для покрытия нужд государственных органов⁹⁹. Суд в своих рассуждениях отсылает к «экономической логике» СТВ¹⁰⁰, но игнорирует экономическую логику договорных источников международного воздушного права, составители которых исходили из необходимости ликвидации барьеров для международных воздушных сообщений. Экстерриториальное действие СТВ приводит к обратному эффекту, ведь оно предполагает осуществление дополнительных платежей в целях покупки квот.

В итоге Суд не счёл доводы заявителей достаточно убедительными для того, чтобы признать Директиву неправомерной.

⁹⁵ См.: См.: CJEU. *Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change*. § 127–128.

⁹⁶ См.: Havel B.F., Mulligan J.Q. Op. cit. P.19.

⁹⁷ Mendes de Leon P. Op. cit. P.296.

⁹⁸ См.: Abeyratne R. *Regulation of Air Transport: The Slumbering Sentinels*. Cham : Springer, 2013. P.132.

⁹⁹ См.: CJEU. *Air Transport Association of America and Others v. Secretary of State for Energy and Climate Change*. § 140–147.

¹⁰⁰ Ibid. § 140.

4.2. Будущее СТВ ЕС в контексте воздушных сообщений

Решение Суда о правомерности Директивы было принято 21 декабря 2011 года. Спустя два месяца в Москве была проведена Международная конференция противников распространения СТВ ЕС на гражданскую авиацию третьих стран¹⁰¹. По итогам конференции 22 государства подписали Совместную декларацию, которая *inter alia* предусматривала инициирование спора по статье 84 Чикагской конвенции в Совете ИКАО в качестве одной из мер противодействия губительной для гражданской авиации политике ЕС¹⁰².

Столкнувшись с таким международным давлением, ЕС отказался от первоначальных планов по распространению СТВ абсолютно на всех эксплуатантов гражданских воздушных судов и ограничился рынком внутренних воздушных перевозок. В отношении распространения СТВ на полёты между странами-членами и третьими государствами ЕС принял решение придерживаться политики «остановки часов», многократно перенося дату начала применения СТВ в отношении рейсов в (из) ЕС. Подобное давление со стороны ЕС во многом способствовало консолидации усилий государств по согласованию CORSIA в рамках ИКАО¹⁰³.

В начале 2027 года планируется снять ограничения сферы применения СТВ, что совпадает с началом второго этапа реализации CORSIA. В июле 2026 года Европейская комиссия представит доклад с оценкой того, насколько CORSIA способствует достижению целей Парижского соглашения. По итогам анализа будет принято решение о дальнейших шагах в отношении расширения сферы действия СТВ. Если сам механизм CORSIA не будет достаточно «сильным» или в CORSIA будут участвовать небольшое количество государств, ограничения будут сняты¹⁰⁴. Поскольку в настоящее время к CORSIA на добровольной основе присоединились 129 государств, с высокой долей вероятности можно предположить, что ЕС откажется от попыток принудительного экспортирования своей климатической политики посредством СТВ. Вместе с тем это не исключает возможность распространения СТВ адресно в отношении тех государств, которые по определённым причинам приняли решение не присоединяться или прекратить участие в CORSIA.

Следует отметить, что начиная с июня 2023 года на территории ЕС применяется СТВ и CORSIA одновременно¹⁰⁵. Если СТВ продолжает распространяться на полёты гражданских воздушных судов в пределах территории государств — членов ЕС, то требования CORSIA применяются к авиакомпаниям, зарегистрированным в ЕС, когда они совершают полёты за пределы ЕС. Однако CORSIA и СТВ являются разными по своей правовой природе механизмами. Механизм CORSIA — это схема компенсации вы-

¹⁰¹ См.: Черноиванова А. Вылететь в выхлопную войну. В Москве подписана жесткая декларация по гражданской авиации против Евросоюза // Газета.ру. 2012. 22 февраля. URL: <https://www.gazeta.ru/business/2012/02/22/4009741.shtml?ysclid=m809tynqho915829799> (дата обращения: 17.08.2025).

¹⁰² Joint declaration of the Moscow meeting on inclusion of international civil aviation in the Eu-ETS // Russian Aviation. 2012. 22 February. URL: <https://www.ruaviation.com/docs/1/2012/2/22/50?h> (дата обращения: 17.08.2025).

¹⁰³ См.: Cavalcante A. P. C. M. Op. cit. P. 126.

¹⁰⁴ См.: Reducing emissions from aviation // European Commission. URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-aviation_en (дата обращения: 17.08.2025).

¹⁰⁵ См.: Directive (EU) 2023/958 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC as regards aviation's contribution to the Union's economy-wide emission reduction target and the appropriate implementation of a global market-based measure // Official Journal of the European Union. L 130. 16.05.2023. P. 115–133.

бросов (англ.: *offsetting scheme*), при которой выбросы сверх установленного уровня подлежат компенсации посредством покупки углеродных единиц, генерируемых в иных отраслях экономики. Система торговли выбросами функционирует по принципу «ограничений и торговли» (англ.: *cap and trade*), который предполагает установление в определённом секторе экономики лимита на выбросы углекислого газа, причём правом на выбросы обладают лишь держатели соответствующих квот (англ.: *allowance*), получаемых от регулятора на безвозмездной основе или посредством их покупки на углеродном рынке. Гармонизация двух разительно отличающихся механизмов сопряжена с большим количеством регуляторных вызовов¹⁰⁶.

Совсем недавно в арсенале ЕС появилось новое средство по навязыванию третьим странам своей климатической политики — механизм пограничной углеродной корректировки (англ.: *Carbon Border Adjustment Mechanism*, CBAM; далее — Механизм), применение которого регулируется Регламентом 2023/956 (далее — Регламент)¹⁰⁷. Он является частью пакета мер «FIT for 55», которые направлены на снижение выбросов углекислого газа на 55 % по сравнению с выбросами 1990 года. Суть Механизма состоит в следующем: компании, импортирующие товары на территорию государств — членов ЕС, должны заплатить сумму за выбросы углерода, эквивалентную той, которую заплатила бы европейская компания за производство аналогичного товара в рамках СТВ¹⁰⁸. В настоящий момент Механизм не распространяется на воздушные сообщения, но в соответствии со статьёй 30 Регламента Европейская комиссия до декабря 2025 года должна оценить перспективы применения Механизма на транспортные услуги. Европейские авиакомпании уже поддерживают такое расширение сферы охвата Механизма, так как это поможет ликвидировать конкурентные преимущества перевозчиков из третьих стран¹⁰⁹. Дело в том, что при совершении полётов из (в) ЕС эксплуатанты из третьих стран не несут никакой углеродной нагрузки.

Расчёт углеродного следа от полёта в рамках Механизма будет также включать в себя весь полёт, а не только время нахождения судна в воздушном пространстве государств — членов ЕС. В настоящее время вся внутренняя логика Регламента исходит из того, что Механизм применяется исключительно к товарам, а не к услугам, к которым относятся и воздушные перевозки¹¹⁰. Распространение Механизма на авиацию будет предполагать коренной пересмотр регулирования. Однако уже на данном этапе можно сделать ряд выводов *prima facie*: во-первых, установление обязательств по покупке сертификатов в рамках применения Механизма нарушает статью 15 Чикагской конвенции в части запрета на установление пошлин, налогов и сборов за право влёта на территорию договаривающихся государств или вылета с неё; во-вторых, экстерриториальное применение Механизма в контексте авиации предполагает нарушение принципов свободы полётов над открытым морем и неподчинения какой-либо части открытого моря государственному суверенитету.

¹⁰⁶ См.: Yehia K. Op. cit. P. 183–184.

¹⁰⁷ Regulation (EU) 2023/956 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism // Official Journal of the European Union. L 130. 16.05.2023. P. 52–104.

¹⁰⁸ См.: Никитин А. Механизм пограничной углеродной корректировки Европейского Союза в свете права Всемирной торговой организации // Международное правосудие. 2024. Т. 14. № 1 (49). С. 136–154, 139–140.

¹⁰⁹ См.: Policy Brief Special. Turning the Tide for European Aviation. Lufthansa Group. URL: https://politikbrief.lufthansagroup.com/fileadmin/user_upload/2024-feb/LHG-PB_Spezial_Februar_2024_EN.pdf (дата обращения: 17.08.2025).

¹¹⁰ См.: Buissing N. Air Transport and the EU's Environmental Agenda Struggle: A Leap of Faith or Can a CBAM Level the Playing Field? // Air and Space Law. Vol. 47. 2022. No. 6. P. 577–600.

Таким образом, проблема соотношения региональных и универсальных механизмов защиты окружающей среды от последствий использования гражданской авиации остаётся неразрешённой.

5. Заключение

Рассмотрение правовых вопросов охраны окружающей среды всегда сопряжено с риском подмены выводов *de lege lata* (право, как оно есть) рассуждениями *de lege ferenda* (право, каким оно должно быть). Это вполне естественно, ведь когда речь заходит о настолько животрепещущей для всего международного сообщества теме, идеологические воззрения могут препятствовать формированию сугубо научной позиции. В рамках данной статьи была предпринята попытка анализа CORSIA исключительно через призму формально-юридического подхода, оставляя в стороне её значение в рамках общемировой борьбы с изменением климата.

CORSIA представляет значительный интерес с точки зрения процессов фрагментации международного права. Государства смогли предотвратить институциональную фрагментацию международного воздушного права, закрепив за ИКАО компетенцию по разработке природоохранных механизмов. Вместе с тем ИКАО при определении условий CORSIA не удалось найти золотую середину между принципом общей, но дифференцируемой ответственности, и принципом недискриминации. Однако маловероятно, что подобная нормативная фрагментация повлечёт какие-либо существенные практико-прикладные проблемы в будущем.

Благодаря появлению CORSIA международно-правовая практика обогатилась выводом авторитетного судебного органа о правовой природе Приложений к Чикагской конвенции. Международный трибунал по морскому праву пришёл к единственно возможному верному заключению о рекомендательном характере CORISA, что должно поставить точку в дискуссии о юридической силе Приложений к Чикагской конвенции. Тем не менее данный вывод нельзя расценить в аспекте развития международного права, так как он скорее подтверждает классическое понимание источников международного права, в число которых не входят акты международных организаций.

Не до конца разрешённой проблемой остаётся вопрос соотношения права интеграционных объединений с универсальными источниками международного права. На текущем этапе можно констатировать несоответствие права ЕС положениям Чикагской конвенции. Эта проблема актуальна не только в контексте формирования международно-правового режима сокращения выбросов от авиации, но и режима международных воздушных сообщений в целом. Нельзя исключать, что в связи со «вторжением» природоохранной повестки в Чикагскую систему в ближайшие десятилетия мы станем свидетелями коренных изменений всей системы международных воздушных сообщений, при которой приоритет с молчаливого согласия государств будет отдаваться региональному уровню регулирования.

Библиографическое описание:

Донаканян В. «Озеленение» полётов: как экологизация правового регулирования воздушных сообщений влияет на действующее международное воздушное право? // Международное правосудие. 2025. Т. 15. № 3 (55). С. 139–165. EDN KOMIVL.

Greening aviation: how does the ecologization of the regulation of air services impact international air law?

Vladislav Donakanyan

Ph.D. Candidate, International Law Faculty, Moscow State Institute of International Relations, Practicing Lawyer, Moscow, Russia (e-mail: v.donakanyan@yandex.ru).

Abstract

The article explores the influence of the environmentalization of legal frameworks governing air services on the evolution of contemporary international air law. It focuses on the Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), developed by the International Civil Aviation Organization (ICAO), and its correlation with the norms of international environmental law. The primary aim is to elucidate the transformative effect of environmental initiatives on the traditional principles of international air law, as well as to identify emerging normative conflicts and institutional divergences. The study sets out to analyze the fragmentation of international law in the context of CORSIA, determine the legal force of ICAO standards, and assess the interrelation between regional and global regulatory mechanisms. The methodological basis of the study is comprised of formal legal and comparative legal methods. A systemic approach was applied in the analysis of doctrinal sources, as well as the practice of international organizations and judicial bodies. Particular attention is devoted to the Advisory Opinion of the International Tribunal for the Law of the Sea on climate change, which clarified the legal force of the Annexes to the Chicago Convention. The line of argumentation is structured around three key questions. First, the author examines the interaction between international air law and environmental law, noting that despite efforts at harmonization, CORSIA gives rise to normative conflicts-particularly with respect to the principles of common but differentiated responsibilities and non-discrimination. Second, the legal status of CORSIA as an Annex to the Chicago Convention is analyzed. Third, the study addresses the conflict between the European Union's environmental initiatives and the universal norms of international air law, most clearly manifested in the Judgment of the Court of Justice of the European Union regarding the extraterritorial application of the EU Emissions Trading Scheme in the aviation sector. Based on the results of the study, the author concludes that CORSIA represents a relatively successful attempt to strike a balance between the competing values of international environmental law and international air law. At the same time, its effectiveness will ultimately depend on the political will of individual states, as the Annexes to the Chicago Convention *per se* do not establish binding international legal obligations. Drawing on the analysis of the European Union's environmental initiatives, the author observes that regional mechanisms for the environmentalization of air services may impose obligations that conflict with the universal norms of international air law. In this regard, the international community faces the challenge of harmonizing regional and universal mechanisms for reducing carbon emissions from civil aviation.

Keywords

international air law; ecologization of aviation; CORSIA; fragmentation of law; ICAO; European Union.

Citation

Donakanyan V. (2025) "Ozelenenie" polyotov: kak ekologizatsiya pravovogo regulirovaniya vozdu-shnykh soobshcheniy vliyaet na mezhdunarodnoe vozdušnoye pravo? [Greening aviation: how does the ecologization of the regulation of air services impact international air law?]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, vol. 15, no. 3, pp. 139–165. (In Russian).

References

Abeyratne R. (2013) *Convention on International Civil Aviation: A Commentary*, Cham: Springer.

- Abeyratne R. (2013) *Regulation of Air Transport: The Slumbering Sentinels*, Cham: Springer.
- Abrusci E. (2023) *Judicial Convergence and Fragmentation in International Law. The Regional Systems and the United Nations Human Rights Committee*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Andenas M., Bjorge E. (2015) Introduction: From Fragmentation to Convergence in International Law. In: Andenas M., Bjorge E. (eds.) *A Farewell to Fragmentation: Reassertion and Convergence in International Law*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 1–34.
- Anselmi M. B. (2023) Conflictive Climate Governance Architecture under the International Civil Aviation Organization (ICAO). *Contexto Internacional*, vol. 45, no. 2, pp. 1–16.
- Van Asselt H. (2012) Managing the Fragmentation of International Climate Law. In: Hollo E. J., Kulovesi K., Mehling M. (eds.) *Climate Change and the Law*, Dordrecht: Springer, pp. 329–358.
- Bartsch R. I. C. (2025) *International Aviation Law: A Practical Guide*, Abingdon; New York: Routledge.
- Batalov A. A. (2020) Istochniki mezhdunarodnogo vozdušnogo prava: aktual'nye voprosy teorii i praktiki [The sources of international air law: current issues of theory and practice]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, no. 3, pp. 64–90. (In Russian).
- Batalov A. A. (2023) Otvetstvennost' v mezhdunarodnom vozdušnom prave: problemy teorii i praktiki [Responsibility in international air law: problems of theory and practice]. *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 11. Pravo*, no. 5, pp. 106–130. (In Russian).
- Batalov A. A. (2024) K voprosu o predmete mezhdunarodnogo vozdušnogo prava: ot vozdušnogo prava k pravu atmosfery? [Issue of subject-matter of international air law: from air law to the law of the atmosphere?] *Evrasiyskiy yuridicheskiy zhurnal*, no. 5, pp. 34–37. (In Russian).
- Bezborod'ko Yu. S. (2007) *Metody i formy pravovoy konvergentsii v mezhdunarodnom prave*: Dis. ... kand. yurid. nauk [Methods and forms of legal convergence in international law: Cand. in law sci. diss.], Ekaterinburg. (In Russian).
- Boklan D. S. (2015) “Ekologizatsiya” mezhdunarodnykh ekonomicheskikh otnosheniy v kontekste evolyutsii kontseptsii ustoychivogo razvitiya [“Ecologization” of international economic relations in the context of evolution of concept of sustainable development]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, no. 1, pp. 117–134. (In Russian).
- Bordunov V. D. (2007) *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. Uchebnoe posobie* [International air law. Textbook], Moscow: NOU VKSh “Aviabiznes”. (In Russian).
- Buissing N. (2022) Air Transport and the EU’s Environmental Agenda Struggle: A Leap of Faith or Can a CBAM Level the Playing Field? *Air and Space Law*, vol. 47, no. 6, pp. 577–600.
- Cavalcante A. P. C. M. (2023) *Who Set the Rules in Climate Change Governance? The Case of CORSIA as an Innovative Sectoral Policy for International Aviation*: Ph.D. Thesis, Universidade de Brasília, Instituto de Relações Internacionais, Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais.
- Cogen H. G. (2019) Fragmentation. In: D’Aspremont J., Singh S. (eds.) *Concepts for International Law: Contributions to Disciplinary Thought*, Cheltenham; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, pp. 315–327.
- Davletgil'deev R. Sh. (2013) K voprosu o podkhodakh k fragmentatsii mezhdunarodnogo prava [To the question of approaches to the fragmentation of international law]. *Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal*, no. 3, pp. 20–25. (In Russian).
- Dempsey P. S. (2017) *Public International Air Law*, Montreal: Institute and Center for Research in Air & Space Law, McGill University.
- Devaney J. G. (2022) Introduction to the Symposium on Incidental Jurisdiction. *American Journal of International Law Unbound*, vol. 116, pp. 160–163.
- Doria C. I. (2004) Reservations to the ICCPR and CEDAW in the Light of Common but Differentiated Responsibility: Different Scenarios in Different States. *Hague Yearbook of International Law*, vol. 17, pp. 37–76.

- Fuglestad J., Lund M. T., Kallbekken S., Samset B. H., Lee D. S. (2023) A “Greenhouse Gas Balance” for Aviation in Line with the Paris Agreement. *WIREs Climate Change*, vol. 14, no. 5. Available at: <https://wires.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1002/wcc.839> (accessed: 17.08.2025).
- Havel B. F., Mulligan J. Q. (2012) The Triumph of Politics: Reflections on the Judgment of the Court of Justice of the European Union Validating the Inclusion of Non-EU Airlines in the Emissions Trading Scheme. *Air and Space Law*, vol. 37, no. 1, pp. 3–33.
- Havel B. F., Sanchez G. S. (2014) *The Principles and Practice of International Aviation Law*, New York: Cambridge University Press.
- Jaśkowski M. (2021) External Aspects of the EU ETS in Aviation in Light of CORSIA. *International Community Law Review*, vol. 23, nos. 2–3, pp. 271–282.
- Kolodkin R. A. (2005) Fragmentatsiya mezhdunarodnogo prava [Fragmentation of international law]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, no. 2, pp. 38–61. (In Russian).
- Koskeniemi M. (2012) Hegemonic Regimes. In: Young M. A. (ed.) *Regime Interaction in International Law: Facing Fragmentation*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 305–324.
- Leclerc T. (2019) A Sectoral Application of the Polluter Pays Principle: Lessons Learned from the Aviation Sector. *Climate Law*, vol. 9, no. 4, pp. 303–325.
- Lifshits I. M., Smbatyan A. S., Salia M. R. (2024) Implementatsiya Parizhskogo soglasheniya po klimatu v pravovykh sistemakh gosudarstv — uchastnikov EAES [Implementation of the Paris Climate Agreement in the legal systems of the EAEU member states]. *Lex Russica*, no. 1, pp. 103–118. (In Russian).
- Lyle C. (2018) Beyond the ICAO’s CORSIA: Towards a More Climatically Effective Strategy for Mitigation of Civil-Aviation Emissions. *Climate Law*, vol. 8, nos. 1–2, pp. 104–127.
- Maleev Yu. N. (1987) *Mezhdunarodno-pravovye problemy rezhima vozdushnogo prostranstva*: Avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk [International legal issues of the airspace regime: Abstract of a dissertation ... doctor of legal sciences], Moscow. (In Russian).
- Maleev Yu. N. (2017) Devyataya “svoboda vozdukh” ili skrytyy kabotazh. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, no. 2, pp. 63–70.
- Mendes de Leon P. (2012) Enforcement of the EU ETS: The EU’s Convulsive Efforts to Export its Environmental Values. *Air and Space Law*, vol. 37, no. 4/5, pp. 287–306.
- Milde M. (2016) *International Air Law and ICAO*, The Hague: Eleven International Publishing.
- Napolitano E. (2018) The Chicago Convention as a Self-Contained Regime. *Annals of Air and Space Law*, vol. 43, pp. 55–104.
- Neshataeva T. (2015) Evropeyskaya Konventsia po pravam cheloveka i integratsiya integratsiy: puti preodoleniya fragmentatsii mezhdunarodnogo prava [The European Convention on Human Rights and integration of integrations: overcoming the fragmentation of international law]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, vol. 5, no. 4, pp. 3–10. (In Russian).
- Nikitin A. (2024) Mekhanizm pogranichnoy uglerodnoy korrektyrovki Evropeyskogo Soyuza v svete prava Vsemirnoy trgovoy organizatsii [The European Union’s Carbon Border Adjustment Mechanism in light of World Trade Organization Law]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, vol. 14, no. 1, pp. 136–154. (In Russian).
- Oellers-Frahm K. (2017) Proliferation. In: Schabas W. A., Murphy S. (eds.) *Research Handbook on International Courts and Tribunals*, Cheltenham; Northampton, MA: Edward Elgar Publishing, pp. 299–236.
- Okhapkin A. A. (2022) Otsenka poter' rossiyskoy aviatsionnoy otrasli v svyazi s vnedreniem Skhemy vozmeshcheniya i sokrashcheniya emissii ugleroda dlya mezhdunarodnoy aviatsii (CORSIA) [Estimated losses to the Russian aviation industry due to the implementation of the Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)]. *Ekonomicheskaya bezopasnost'*, no. 4, pp. 1615–1632.
- Pereterskiy I. S. (1923) *Vozdushnoe pravo* [Air law], Moscow: Zhurnal “Vestnik vozdushnogo flota”. (In Russian).
- Peters A. (2017) The Refinement of International Law: From Fragmentation to Regime Interaction and Politicization. *International Journal of Constitutional Law*, vol. 15, no. 3, pp. 671–704.

- Pratama G. G. (2024) Enter the CORSIA First Phase: Aeroplane Operators Embark on Offsetting Their Emissions for the First Time, Development Trajectory, and What Lies Ahead for the Scheme. *Chinese Journal of Environmental law*, vol. 8, no. 2, pp. 271–283.
- Schiele S. (2014) *Evolution of International Environmental Regimes: The Case of Climate Change*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Scott B. I., Trimarchi A. (2024) *Fundamentals of International Aviation and Policy*, New York: Routledge.
- Shestakova K. D., Vissenberg A. S. (2020) Evolyutsiya diskursa o fragmentatsii mezhdunarodnogo prava [The evolution of the discourse on the fragmentation of international law]. *Mezhdunarodnoe pravo*, no. 1, pp. 29–49. (In Russian).
- Simma B. (2004) Fragmentation in a Positive Light. *Michigan Journal of International Law*, vol. 25, no. 4, pp. 845–847.
- Simma B., Pulkowski D. (2006) Of Planets and the Universe: Self-contained Regimes in International Law. *European Journal of International Law*, vol. 17, no. 3, pp. 483–529.
- Sipos A. (2014) *International Aviation Law: Regulation in Three Dimensions*, Cham: Springer.
- Sokolova N. A. (2014) Evolyutsiya mezhdunarodno-pravovogo sotrudnichestva v bor'be s izmeneniem klimata [The evolution of international legal cooperation in the fight against climate change]. *Aktual'nye problemy rossiyskogo prava*, no. 9, pp. 2057–2065.
- Sokolova N. A. (2021) Izmenenie klimata: razvitie mezhdunarodno-pravovogo regulirovaniya [Climate change: international legal regulation development]. *Aktual'nye problemy rossiyskogo prava*, no. 12, pp. 177–184. (In Russian).
- Solntsev A. M. (2018) Izmenenie klimata: mezhdunarodno-pravovoe izmerenie [Climate change: international legal dimension]. *Moskovskiy zhurnal mezhdunarodnogo prava*, no. 1, pp. 60–78. (In Russian).
- Trachtman J. P. (2011) Fragmentation, Coherence and Synergy in International Law. *Transnational Legal Theory*, vol. 2, no. 4, pp. 505–536.
- Truxal S. (2016) *Economic and Environmental Regulation of International Aviation: From International to Global Governance*, London: Routledge.
- Tunkin G. I. (2019) *Teoriya mezhdunarodnogo prava* [Theory of international law], Moscow: Zertsalo-M.
- Yehia K. (2024) Navigating the Skies: Addressing the Regulatory Shortcomings of CORSIA and the Carbon Market While Proposing a Revised Framework for Accountability and Enforcement. *Oil and Gas, Natural Resources, and Energy Journal*, vol. 10, no. 1, pp. 175–208.
- Young M. A. (2012) Introduction: The Productive Friction between Regimes. In: Young M. A. (ed.) *Regime Interaction in International Law: Facing Fragmentation*, Cambridge: Cambridge University Press, pp. 1–19.