

На правах рукописи

Ивлев Денис Андреевич

**СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ
АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

Специальность 5.1.5. Международно-правовые науки

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2023

Работа выполнена на кафедре международного права Юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы».

Научный руководитель: **Травников Александр Иванович** кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры международного права Юридического института ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы»

Официальные оппоненты: **Шинкарецкая Галина Георгиевна**
доктор юридических наук, главный научный сотрудник сектора международного права ФГБУН Институт государства и права Российской академии наук

Скуратова Александра Юрьевна
кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права Международно-правового факультета ФГАОУ ВО «Московский государственный институт международных отношений (университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации».

Ведущая организация: **Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя»**

Защита диссертации состоится «22» сентября 2023 года в 12 ч. 00 мин. на заседании диссертационного совета ПДС 0900.009 при ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6, ауд. 347.

С диссертацией можно ознакомиться в Учебно-научном информационном библиотечном центре (Научной библиотеке) ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы» по адресу: 117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.

Объявление о защите размещено на сайтах ВАК и РУДН: <https://vak.minobrnauki.gov.ru>, <https://www.rudn.ru/science/dissovet>

Автореферат разослан «___» _____ 2023 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета ПДС 0900.009,
кандидат юридических наук

И. Гроник

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Эксплуатация воздушных судов представляет собой деятельность, связанную с множеством потенциальных опасностей, таких как: противодействие закону тяготения, крайне неблагоприятные погодные условия, большая загрузка воспламеняющегося топлива, вероятность сбоя в любом из многочисленных и сложных механических или электрических компонентов, ошибка из-за человеческого фактора при управлении воздушным судном, а также возникновение опасностей вследствие акта незаконного вмешательства¹. Ежегодно в мире происходит около ста авиационных происшествий как на территории государств, так и за их пределами, требующих незамедлительного и объективного расследования².

Международная организация гражданской авиации определяет расследование авиационного происшествия как «процесс, проводимый с целью предотвращения авиационных происшествий, который включает сбор и анализ информации, подготовку заключений, включая установление причин и/или сопутствующих факторов, и, если необходимо, выработку рекомендаций по обеспечению безопасности»³.

Установление причин и выводы, сделанные в ходе проведенного расследования авиационного происшествия, влекут за собой исключение повторения таких авиационных происшествий и, несомненно, влияют на повышение уровня безопасности полетов воздушных судов в дальнейшем. В случае неправильного установления причины авиационного происшествия сотни человеческих жизней могут находиться в зоне риска. Так, 29 октября 2018 года воздушное судно Boeing 737 MAX авиакомпании Lion Air, следующее по маршруту Джакарта – Панкаллинанг (Индонезия), потерпело

¹ *Milde M.* International Air Law and ICAO. Portland: Eleven International Publishing, 2008. 351 p.

² Safety report ICAO 2020 edition Montreal. P. 5. URL: https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2020_final_web.pdf (дата обращения: 11.07.2021 г.).

³ Приложение 13 «Расследование авиационных происшествий и инцидентов» к Конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. ИКАО, 2010. URL: http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an13_cons_ru.pdf (дата обращения: 31.04.2021 г.).

крушение в Яванском море. Согласно отчету, опубликованному спустя год, а именно 25 октября 2019 года, авиационное происшествие произошло по причине недоработки системы предупреждения сваливания воздушного судна⁴. Спустя 5 месяцев после первой катастрофы, 10 марта 2019 года, такое же воздушное судно авиакомпании Ethiopian Airlines, следовавшее по маршруту Аддис-Абеба – Найроби, потерпело крушение при аналогичных обстоятельствах. Оперативно выявленная причина крушения первого воздушного судна могла бы спасти 157 человек.

Основным документом, регламентирующим порядок организации и проведения расследования авиационных происшествий, является Конвенция о международной гражданской авиации⁵ (далее – Чикагская конвенция 1944 года). Однако ее основные процедуры были рассчитаны на период середины XX века, когда воздушное сообщение не имело столь широкого распространения в мире и было доступно только развитым государствам.

Порядок организации расследования авиационного происшествия устанавливает статья 26 Чикагской конвенции 1944 г. Данная статья, являющаяся императивной нормой международного права, устанавливает порядок назначения расследования авиационного происшествия. В соответствии с ней Советом Международной организации гражданской авиации (далее – ИКАО) принято Приложение 13, которое должно содержать исключительно процессуальные нормы, регулирующие только процедуру расследования, а не нормы, изменяющие содержание указанной статьи. В статье 26 Конвенции закреплено, что государство, на территории которого произошло авиационное происшествие, назначает расследование. В то же время, вышеуказанное Приложение, неправомерно изменяя содержание самой статьи, предоставляет право государству, на территории которого произошло

⁴ Окончательный отчет о расследовании авиационного происшествия с воздушным судном Boeing 737 MAX PK-LQP 29 октября 2018 года. URL: <https://www.knkt.go.id/post/read/laporan-final-penerbanhan?cat=QmVyaXRhfHNIY3Rpb24tNjU> (дата обращения: 21.03.2021 г.).

⁵ Конвенция о международной гражданской авиации (заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г.) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Doc. ICAO 7300/9.

данное событие, передать полностью или частично данное право другому государству. Такой возможностью, например, воспользовалась Украина в отношении авиационной катастрофы, произошедшей на её территории 17 июля 2014 года, передав полномочия по расследованию данного авиационного происшествия Нидерландам, что сказалось на объективности результатов этого расследования.

Современная тенденция в рассматриваемой области направлена на обеспечение независимого расследования авиационного происшествия путем передачи таких полномочий региональным международным межправительственным организациям. На территории Европейского союза такое расследование проводит Агентство по авиационной безопасности Европейского союза. В то же время известно, что международное право не предусматривает ответственность за результаты деятельности международных межправительственных организаций.

Статья 26 Чикагской конвенции 1944 года не предусматривает порядок расследования авиационных происшествий, случившихся за пределами государственных территорий. Приложение 13 к данной Конвенции устанавливает, что расследование авиационной катастрофы, произошедшей над открытым морем, проводит государство регистрации воздушного судна. Данная процедура представляется нерациональной по причине того, что зачастую государство регистрации воздушного судна находится на значительном удалении от места катастрофы и не может обладать необходимой информацией о месте падения воздушного судна, средствами доставки членов комиссии по расследованию к месту катастрофы. Такая ситуация не позволяет оперативно начать расследование и не гарантирует сохранность фрагментов воздушного судна (обломков, бортовых самописцев и др.), крайне необходимых для объективности расследования. Кроме того, в случае столкновения воздушных судов, зарегистрированных в разных государствах, определить государство, которое должно назначить расследование этого происшествия, будет невозможно.

Чикагская конвенция 1944 года действует только в отношении гражданских воздушных судов и поэтому не может регулировать процедуру расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами, используемыми на военной, таможенной и полицейской службах.

10 апреля 2010 года воздушное судно Ту-154М, принадлежащее Министерству обороны Республики Польша, потерпело крушение при заходе на посадку на аэродром Смоленск «Северный». Для расследования этой катастрофы распоряжением Президента Российской Федерации была создана государственная комиссия. Председателем государственной комиссии было принято решение, что расследование должно проводиться в соответствии с положениями Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 года⁶. Это решение было основано на том, что единственным международным договором, где определяется порядок проведения расследования с государственными воздушными судами, является Договор по открытому небу⁷, в Разделе III которого установлено, что расследование авиационного происшествия с воздушным судном наблюдающей стороны (это военное воздушное судно) производится по правилам Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г. Однако, порядок расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами на универсальном уровне не решён до сих пор.

Все вышеуказанные недостатки международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий указывают на необходимость разработки научно обоснованных международно-правовых решений для их устранения и обуславливают актуальность выбранной темы исследования.

Степень научной разработанности темы. Исследуемая проблематика в том или ином объеме была изучена и проанализирована в трудах следующих

⁶ Окончательный отчёт по расследованию авиационного происшествия Самолета Ту-154М. URL: <https://pravo.ru/store/doc/doc/FinalReportTu-154MRussian.pdf> (дата обращения: 01.04.2021 г.).

⁷ Договор по открытому небу 1992 г. // Собрание законодательства РФ. 11.02.2002. № 6. Ст. 552. Ст. 1, разд. 3.

российских и зарубежных ученых правоведов: Абашидзе А. Х.⁸, Бордунова В.Д.⁹, Грабарь В.Э¹⁰., Копылова М.Н.¹¹, Малеева Ю.Н.¹², Мильде М.¹³, Мовчана А.П., Перетерского И.С¹⁴., Травникова А.И.¹⁵ и других.

Цели и задачи диссертационного исследования.

Целью исследования является комплексное и всеобъемлющее исследование действующего порядка международно-правового регулирования, расследования авиационных происшествий, выявление существующих проблем и разработка научно-обоснованных предложений по их устранению.

Поставленная цель определила необходимость решения следующих **задач:**

- Изучить действующие международные документы, регламентирующие процедуры расследования авиационных происшествий с гражданскими и государственными воздушными судами;
- Выявить основные проблемы международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий;
- Проанализировать законодательства ряда государств, нормы которых могут быть использованы для создания новых положений международного воздушного права с целью устранения существующих пробелов в международно-правовом регулировании расследования авиационных происшествий;

⁸ Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы воздушного права.// Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019 №3. С. 81-202.

⁹ Международное воздушное право. Учебное пособие. – М.: НОУ ВКШ «Автобизнес»; изд-во «Научная книга», 2007 – 464 с.

¹⁰ Грабарь В.Э. История воздушного права// Вопросы воздушного права: Сборник трудов секций воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. Выпуск 1/ Под редакцией П.И. Баранова и др.; М.: Авиахим, 1927. – с. 39-56

¹¹ Копылов, М.Н. Международное воздушное право // Международное право: учебник / М.Н. Копылов; под ред. В.И. Кузнецова, Б.Р. Тузмухамедова. –М.: НОРМА, 2010. – С. 496–524.

¹² Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986. 240 с.

¹³ Milde M. Liability in International Carriage by Air – the new Montreal Convention of 28 May 1999 // Uniform Law Review – Revue de Droit Uniforme. 1999. Vol. 4. № 3. P. 835–860.

¹⁴ Перетерский И.С. Содержание и система воздушного права// Вопросы воздушного права: Сборник трудов секции воздушного права Союза Авиахим СССР и Авиахима РСФСР. Выпуск 1. Под редакцией П.И. Баранова и др.; М.: Авиахим, 1927. – с. 76-85

¹⁵ Травников А.И. Трагедия в небе над Украиной. Международно-правовой анализ.// Образование. Наука. Научные кадры. 2015. Вып.2. с. 71-72

- Исследовать положения Чикагской конвенции 1944 г. и Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г.¹⁶. с целью выработки научно-обоснованных предложений по модернизации конвенций, касающихся процедуры поиска и спасания воздушных судов терпящих и потерпевших бедствие.

- Выработать авторское видение возможного закрепления на универсальном уровне процедуры расследования авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий, в том числе в случае столкновения воздушных судов.

- Определить возможность установления универсальной процедуры расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

Научная новизна работы заключается в предложенных автором изменениях и дополнениях в действующие международные договоры в области регулирования авиационной деятельности с целью установления справедливого и объективного режима расследования авиационных происшествий, произошедших с гражданскими воздушными судами, как на территории государств, так и за их пределами.

Элементом новизны также является установление правомерного взаимодействия материальных международно-правовых норм Чикагской конвенции 1944 года, определяющих государства для организации и проведения расследования авиационного происшествия и процессуальных норм Приложения 13 к данной Конвенции, регламентирующих только процедуру проведения такого расследования, не изменяя при этом положения самой Конвенции.

В качестве новизны можно считать предложения об установлении для государств унифицированного порядка расследований авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

¹⁶ Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г. // Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция САР-79). Серия «Судовладельцам и капитанам», выпуск N 12. СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2005.

Теоретическая значимость исследования выражается в том, что оно представляет собой первую комплексную работу, посвященную изучению становления и перспективного развития порядка расследования авиационных происшествий и в разработке конкретных предложений по созданию новых универсальных международно-правовых норм, направленных на совершенствование данной деятельности государств.

Практическая значимость исследования определяется тем, что его результаты и подготовленные предложения могут быть использованы при разработке универсальных норм международного права регулирующих взаимодействие государств в ходе организации и проведения расследования авиационных происшествий, а также при разработке национальных нормативных актов, регламентирующих данную деятельность.

Выводы диссертационного исследования могут применяться в ходе научных исследований, проводимых в области международного воздушного права, с акцентом на ответственность государств и международных межправительственных организаций за результаты расследования авиационных происшествий; в учебно-научной деятельности, в частности – в процессе преподавания курса «Международное право» и спецкурса «Международное воздушное право», а также при подготовке соответствующих учебно-методических материалов.

Методологическую основу диссертационного исследования составляют специально-юридические методы и общенаучные. В ходе работы над диссертацией были применены функциональный и системный методы исследований и общие логические приемы, такие как анализ, синтез и др.

Основу диссертационного исследования составляет системный метод, направленный на раскрытие целостности объекта и выявление различных типов связи в изучаемом объекте.

Ввиду особенностей специфических правоотношений, исследуемых в диссертации, для достижения поставленных целей и задач были использованы

следующие специальные методы: сравнительно-правовой, историко-правовой, классификационный и формально-юридический.

Историко-правовой метод нашел свое применение особенно в первой главе диссертации для выявления исторических предпосылок принятия первых международно-правовых норм, касающихся расследования авиационных происшествий.

Сравнительно-правовой метод широко использовался для сопоставления существующих международно-правовых норм и норм внутреннего права, регулирующих исследуемые правоотношения в целях установления и восполнения, имеющихся в международном праве пробелов.

В целях интерпретации положений существующих договоров, представляющих правовую основу для принятия новых универсальных норм международного права, регулирующих процедуру расследования авиационных происшествий, использовался формально-юридический метод.

Положения, выносимые на защиту:

1. Доказана необходимость изменения статьи 26 Чикагской конвенции 1944 года с целью предоставления возможности государству места катастрофы передавать по договоренности право назначать расследование другому государству или международной межправительственной организации. При этом ответственность за результаты расследования должна возлагаться на субъекты, получившие данное право.

2. Установлена нецелесообразность назначать расследование авиационного происшествия, произошедшего за пределами государственных территорий, государству регистрации воздушного судна, потерпевшего катастрофу (или аварию). Учитывая, что в соответствии с сформировавшимся международно-правовым обычаем прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области аэронавигации в установленных для них районах полетной информации¹⁷, право назначать расследование происшествий

¹⁷ Травников А.И. Международное аэронавигационное право: учеб. Пособие – М.: РУДН, 2013. – с. 33

следует предоставить государству, в чьем районе полетной информации оно произошло.

3. В связи с отсутствием в международном праве универсальных норм, определяющих порядок организации и проведения расследования авиационных происшествий с иностранными государственными воздушными судами предлагается в решении (Резолюции) Ассамблеи ИКАО рекомендовать государствам закрепить в своих национальных законодательствах порядок расследования происшествий с государственными воздушными судами, предусмотренный Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 года. Такая унификация позволит избежать разногласий между заинтересованными государствами по поводу организации и проведения расследований авиационных происшествий с иностранными государственными воздушными судами.

4. Вследствие того, что Чикагская конвенция 1944 года не определяет процедуру поисково-спасательных мероприятий, касающихся терпящих бедствие воздушных судов в открытом море, установлена необходимость внести дополнение в статью 25 Чикагской конвенции 1944 года определяющее, что помощь воздушному судну, терпящему бедствие за пределами государственных территорий, должно государство, в районе полетной информации которого находится такое воздушное судно.

5. Национальные законодательства большинства государств членов ИКАО определяют не только порядок проведения расследований авиационных происшествий, но и инцидентов, т. е. событий, которые повлияли или могли бы повлиять на безопасность эксплуатации воздушного судна, установлена необходимость дополнить в название и содержание статьи 26 Чикагской конвенции 1944 года слова «и инцидентов».

Обоснованность и достоверность. Выводы и рекомендации, полученные в ходе настоящего исследования, подтверждаются применением различных методов исследования, всесторонним и глубоким изучением и применением при написании научных статей, а также широким спектром

используемого нормативного и эмпирического материала: отчетов расследований авиационных происшествий, выступлений представителей государств-членов ИКАО, двухсторонних и многосторонних международных договоров по организации поисково-спасательных операций и организации расследований авиационных происшествий, резолюций Ассамблеи ИКАО, нормативно-правовых актов Российской Федерации, США, Федеративной Республики Германии, Французской Республики и других государств-членов Европейского союза.

Апробация результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации были обсуждены на заседании кафедры международного права Российского университета дружбы народов в марте 2022 г. Результаты проведенного научного исследования нашли свое отражение в ряде научных публикаций диссертанта, 1 из которых опубликована в журнале, входящем в библиографическую базу SCOPUS и 2 из которых – в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки Российской Федерации, общим объемом 1,7 п.л.

Большая часть выносимых на защиту положений прошла апробацию во время проведения автором семинарских занятий в течение срока обучения в аспирантуре по курсам «Международное воздушное право» и «Международное космическое право». Результаты диссертации также стали объектом обсуждений на: Международном конгрессе «Блищенковские чтения» в 2019 году (13 апреля, Москва, РУДН), первом отрывом методическом семинаре по международному праву для аспирантов, магистров и бакалавров в 2019 году (23 мая, Москва, ИГиСП при Правительстве РФ), а также на Международной школе-практикуме молодых ученых-юристов «Право перед вызовами технологической революции» в 2019 году (1 июня, Москва, ИГиСП).

Объектом диссертационного исследования являются специфические международные отношения, возникающие между государствами и

международными межправительственными организациями при организации и проведении расследований авиационных происшествий.

Предметом диссертационного исследования являются международные договоры, международные авиационные регламенты, международно-правовые обычаи, резолюции международных межправительственных организаций, и акты национального права, нормы которых регулируют процедуру расследования авиационного происшествия, доктринальные позиции ученых в исследуемой области.

Теоретическая основа диссертации.

При написании диссертационного исследования были использованы труды отечественных и зарубежных ученых, таких как А.Х. Абашидзе¹⁸, А.А. Баталов¹⁹, В.Д. Бордунов²⁰, А.Н. Верещагин²¹, В.Э. Грабарь²², В.С. Грязнова²³, В.Г. Егоров, Р.А. Каламкарян, Н.Ф. Кислицыной²⁴, Ю.Н. Малеев²⁵, А.П. Мовчан, А.А. Моисеев, И.С. Перетерский²⁶, О.И. Тиунов, Г.И. Тункин²⁷, Е.Т. Усенко, С.Н. Черниченко, В.М.²⁸ Шумилов²⁹ и Т. Буергаль, Л. Вебера, Н.М. Матте, М. Мильде³⁰, Х. Санчез, Х.Г. Шермерс, Ф. Шуберт.

Нормативными источниками диссертации являются действующие, прекратившие свое действие или еще не вступившие в силу:

¹⁸ Абашидзе А.Х., Травников А.И. Старые, но современные проблемы воздушного права. // Право. Журнал Высшей школы экономики. 2019 №3. 81-202.

¹⁹ Баталов А.А. Проблемы современного международно-правового регулирования воздушных сообщений: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10. М., 2003. 179 с.

²⁰ Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. / – М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес», изд-во «Научная книга», 2007. – 266 с.

²¹ Верещагин А.Н. Международное право. М. 1966.

²² Грабарь В.Э. История воздушного права // Вопросы воздушного права. М., 1927. Вып. 1. С. 51-52.

²³ Грязнов В.С., Малеев Ю.Н. Международное воздушное право. М.: Наука, 1980. – 93 с.

²⁴ Кислицына Н.Ф., Егоров В.Г., Карапетянц И.В. Международные транспортные организации. М.: Литрес, 2020.

²⁵ См.: Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М., 1986. 240 с.

²⁶ Перетерский И.С. Воздушное право. М., 1923. – 140 с.

²⁷ Тункин Г.И. Теория международного права. М., 1970. – 365 с.

²⁸ Черниченко С.В. Источники международного права. Нормы и принципы международного права. М., 2008.-с.60

²⁹ Шумилов В.М. Международное право. М., 2008-с. 397

³⁰ Milde M. The Chicago Convention — air major attendants necessary of desirable 50 years later. Annals of Air and Space Law, 1994, vol. XIX, p. 401–426.

– международные договоры (Устав Организации Объединенных Наций; Конвенция о регулировании воздушной навигации 1919 г.; Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г., а также стандарты и рекомендуемая практика; Конвенция об открытом море 1958 г.; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.), Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.

- правила, руководства и другие документы ИКАО;
- решения международных судебных учреждений.

Личный вклад автора заключается в личном участии на всех этапах диссертационного исследования – от постановки задачи исследования и до публикации результатов в научных изданиях и в выступлениях с докладами. Содержащиеся в диссертации положения, выводы, а также материалы использовались автором в рамках учебного процесса в преподавательской практике – на семинарских занятиях.

Соответствие паспорту специальности.

Диссертационная работа соответствует содержанию специальности 5.1.5. «Международно-правовые науки» с направлениями исследования:

5. Право международных организаций. Правовая природа, статус, компетенция международных межправительственных организаций, международных неправительственных организаций, квазиорганизаций. Нормотворческая деятельность международных организаций;

8. Взаимодействие международного и внутригосударственного права. Применение и имплементация норм международного права в национальных правовых порядках.

18. Международное воздушное право. Правовой режим и обеспечение безопасности воздушного пространства;

и включает в себя исследование международных договоров, основных принципов и норм международного права и его институтов; международно-правовых отношений; объектов международного права и правового режима

расследования авиационных происшествий; субъектов международного права и их правового статуса.

Структура и содержание диссертации обусловлены кругом исследуемых проблем и отвечают поставленным целям, задачам, объекту и предмету исследования. Диссертационное исследование состоит из введения, трех глав, включающих в себя десять параграфов, последовательно раскрывающих понятие, правовую природу, сущность и особенности исследуемых проблем, а также заключения, списка использованной литературы и 5 приложений.

Общий объем диссертации составляет 175 страниц.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обосновывается актуальность темы диссертационного исследования и устанавливается степень ее научной разработанности; определяются объект, предмет, цели и задачи исследования; отмечается научная новизна исследования; указываются использованные автором научно-исследовательские методы; раскрываются теоретическая основа и нормативные источники исследования; формулируются основные положения, выносимые на защиту; подчеркиваются теоретическая и практическая значимость работы; обозначаются обоснованность и достоверность исследования, а также ее соответствие паспорту специальности.

Первая глава «История становления международно-правовых основ расследования авиационных происшествий» посвящена исследованию формирования процедуры расследования авиационных происшествий, изучению основных национальных законов и международно-правовых актов.

В первом параграфе «Правовые основы расследования авиационных происшествий до 1919 года» рассматривается процесс становления процедуры расследования авиационных происшествий начиная с 1783 года до принятия Парижской конвенции 1919 года.

Рассматривается первый опыт расследования авиационной катастрофы, произошедшей с летательным аппаратом Отто Лилиенталя в 1890 году, а также расследование первой катастрофы с участием людей на биплане братьев Райт.

Автором отмечено, что в исследуемый период регламентация процедуры расследования авиационных происшествий отсутствовала. Расследование проводилось самими испытателями с целью исправления технических недостатков летательных аппаратов.

В конце параграфа диссертант рассматривает генезис принципа «полного и исключительного суверенитета государств над своим воздушным пространством» и, приходит к выводам, что с 1910 года государства начали ограничивать свое воздушное пространство от незаконного нахождения в нем военных и гражданских воздушных судов иностранных государств, вследствие чего начал формироваться принцип, руководствуясь которым будет регламентирована процедура расследования авиационного происшествия.

Второй параграф «Развитие международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий в период с 1919 по 1944 гг.» посвящен изучению возникновения процедур расследований авиационных происшествий, действовавших в указанный период, а также формированию международно-правовой базы для регулирования полетов воздушных судов.

Рассматриваются положения Парижской конвенции 1919 года, которая регламентировала порядок использования воздушного пространства гражданской и военной авиации. При этом отмечается, что ни сама конвенция, ни приложения к ней не содержали норм, которые регулировали бы процедуру расследования авиационных происшествий. Впервые была установлена процедура оказания помощи терпящим бедствие воздушным судам. Была установлена национальная принадлежность воздушных судов, а также закреплен принцип полного и исключительного суверенитета над воздушным

пространством государства. Создание первой конвенции в области международного воздушного права привело к формированию национального воздушного законодательства в ряде государств.

Третий параграф «Формирование национальных органов расследования авиационных происшествий» посвящен органам по расследованию авиационных происшествий, и изучению порядка их функционирования.

В начале параграфа дается подробная характеристика национальных органов в области расследования авиационных происшествий следующих государств:

- 1) Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика (Далее – РСФСР), Союз Советских Социалистических Республик;
- 2) Соединенные Штаты Америки;
- 3) Федеративная Республика Германия;
- 4) Европейский союз.

Отмечается, что более продвинутая система в области проведения независимого расследования авиационных происшествий функционирует в Соединённых Штатах Америки. В США два органа: Национальный совет по безопасности на транспорте (NTSB), который занимается непосредственно расследованием авиационных происшествий и подотчетен Конгрессу и Президенту США, и Федеральное управление гражданской авиации (FAA), которое занимается рассмотрением рекомендаций, предоставленных по итогам проведенного расследования авиационного происшествия NTSB.

Проведенный анализ воздушного законодательства вышеуказанных государств, показывает, что в ряде нормативных актов предусмотрено участие региональных межправительственных организаций, которым, в соответствии с международными договорами, передается право на проведение либо на участие в расследовании авиационных происшествий.

Во второй главе – «Современные международно-правовые основы расследования авиационных происшествий» рассматриваются

международно-правовые процедуры расследования авиационных происшествий как на территории суверенного государства, так и за ее пределами.

В первом параграфе «Расследование авиационных происшествий, произошедших на территории суверенных государств» анализируется порядок расследования, установленный статьей 26 Чикагской конвенции 1944 года, и процедура расследования авиационного происшествия, регламентируемая Приложением 13 к этой Конвенции, а также Руководством по расследованию авиационных происшествий, в том числе правоприменительная практика при расследовании ряда авиационных катастроф.

Статьей 26 Чикагской конвенции установлено, что «в случае происшествия с воздушным судном одного Договаривающегося государства, имевшего место на территории другого Договаривающегося государства и повлекшего смерть или серьезные телесные повреждения либо свидетельствующего о серьезном техническом дефекте воздушного судна или аэронавигационных средств, государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия...»³¹.

В целях реализации вышеуказанной нормы, Советом ИКАО в 1951 году было принято Приложение 13. Отмечается, что статья 26 Чикагской конвенции «Расследование происшествий» по своей юридической природе является материальной нормой, в то время как Приложение 13 должно содержать процессуальные нормы, предназначенные для реализации материальной нормы. В нарушение этого Приложение 13 неправомерно значительно расширяет содержание статьи 26 Чикагской конвенции 1944 г.

Подробному анализу подвергается п. 5.1.1 Приложения 13, согласно которому государству места события предоставляется право передать проведение расследования другому государству по взаимной договоренности.

³¹ Конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. Дос. ICAO 7300/9.

В качестве примера рассматривается практика передачи права на проведение расследования авиационного происшествия с Малазийским Боингом МН-17, произошедшего 17 июля 2014 года, когда расследование авиационного происшествия Украиной было передано Совету безопасности Нидерландов.

Во втором параграфе «Расследование авиационных происшествий, произошедших за пределами государственных территорий» анализируются действующие процедуры по расследованию авиационных катастроф, произошедших за пределами государственных территорий, т.е. в международном воздушном пространстве.

В начале параграфа отмечается, что в момент принятия Чикагской конвенции 1944 г. полеты в международном воздушном пространстве не осуществлялись, вследствие чего статья 26 Конвенции не предусматривает порядок проведения расследований за территорией суверенных государств.

В настоящее время, Приложением 13 установлено, что расследование авиационного происшествия, произошедшего за территорией суверенных государств, проводит государство-место регистрации воздушного судна. Автор работы отмечает, что данный порядок не представляется практичным, по причине того, что для доставки группы расследователей для проведения осмотра места происшествия, в том числе поднятия обломков, требуется много времени, что отрицательно влияет на результаты расследования.

В качестве примера анализируются результаты расследований ряда происшествий, в том числе катастрофа с воздушным судном Боинг-767-300ER, зарегистрированным в Египте, которое потерпело крушение над Атлантическим океаном, где расследование должно было назначать и проводить Министерство гражданской авиации Египта, но расследование было передано Национальному совету по безопасности на транспорте США.

В конце параграфа диссертант приходит к выводу, что в настоящее время сложился международно-правовой обычай, согласно которому прибрежные государства осуществляют юрисдикцию в области

аэронавигации в установленных районах полетной информации, ввиду чего необходимо предоставить право назначать расследование авиационного происшествия государству, в чьем районе полетной информации оно находилось в момент происшествия.

В третьем параграфе «Национальное законодательство в области расследования авиационных происшествий» диссертант проводит анализ взаимодействия национального законодательства ряда государств, регламентирующего процедуру расследования авиационных происшествий с международно-правовыми нормами.

Для решения поставленных в диссертации целей и задач проводится анализ национального законодательства в области расследования авиационных происшествий Российской Федерации, США, Федеративной Республики Германия. Диссертант приходит к выводу, что в законодательстве указанных государств установлена процедура проведения расследования не только авиационных катастроф, но и авиационных инцидентов, и серьёзных инцидентов, которая не предусмотрена Чикагской конвенцией 1944 г.

В четвертом параграфе «Международно-правовое регулирование поисково-спасательных работ» исследуется процедура поисково-спасательного обеспечения полетов, в том числе положения Чикагской конвенции 1944 г. и Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г.

Отмечается, что поисково-спасательная деятельность направлена не только на оказание помощи пассажирам и экипажу, но и на сохранение вещественных доказательств, которые необходимы при расследовании авиационного происшествия.

Международно-правовые нормы, регламентирующие процедуру оказания помощи лицам, терпящим бедствие в открытом море, формировались под влиянием международного морского права. Как отмечалось ранее, Чикагская конвенция 1944 г. была принята, когда полеты практически не осуществлялись над открытым морем, вследствие чего она не определяет

порядок организации и проведения поисково-спасательных работ в отношении воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие за пределами государственных территорий.

Руководством по международному авиационному и морскому поиску и спасанию установлено, что порядок поисково-спасательных процедур устанавливается на основе региональных аэронавигационных соглашений. Примером такого соглашения является Соглашение между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Соединенных Штатов Америки по поиску и спасанию на море, которое устанавливает поисково-спасательные районы, находящиеся между государствами в Тихом океане.

Исследуется процедура организации проведения поисково-спасательных работ на территории Арктики. Диссертантом отмечено, что территория Арктики разделена на поисково-спасательные районы, которые делятся между государствами-участниками.

Диссертант считает необходимым установить на универсальном уровне обязанность прибрежного государства, в районе полетной информации которого находилось воздушное судно, оказывать помощь терпящим бедствие воздушным судам.

В главе 3 – «Совершенствование международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий» предлагаются пути и способы совершенствования международно-правовой регламентации процедуры расследования авиационных происшествий.

В первом параграфе «Роль ИКАО в совершенствовании международно-правового регулирования расследования авиационных происшествий» исследуется деятельность ИКАО в области расследования авиационных происшествий, в том числе меры, принимаемые по результатам расследования таких происшествий.

Автор отмечает, что согласно статье 55 Чикагской конвенции 1944 г., ИКАО обладает полномочиями проводить расследование любой ситуации,

при которой могут возникать устранимые препятствия для развития международной авионавигации.

Диссертант дает подробную характеристику деятельности ИКАО и приходит к выводу, что ИКАО ранее занимало более активную позицию в проведении и участии в расследовании авиационных происшествий. Рассматривается пример участия ИКАО в расследовании авиационной катастрофы 21 февраля 1973 года, когда над Синаем потерпел крушение Ливанский Boeing 727 и, катастрофы, произошедшей 1 сентября 1983 года, над территорией Сахалина, когда советским истребителем, было сбито воздушное судно Boeing 747-230В. По итогам последней катастрофы Совет ИКАО предоставил свой отчет. 10 мая 1984 года Ассамблей ИКАО была принята поправка к Чикагской конвенции 1944 г. в виде статьи 3bis. Автором отмечается бездействие ИКАО по факту авиационной катастрофы с воздушным судном Боинг-777 «Малазийские авиалинии» МН-17.

Во втором параграфе «Международно-правовое регулирование расследования авиационных происшествий с участием государственных воздушных судов» проводится анализ международно-правовых норм и норм национального права различных государств, регламентирующих процедуру расследования авиационных происшествий с государственными воздушными судами.

Отмечается, что в период пандемии заболевания COVID-19 увеличилось количество полетов государственных воздушных судов. Как указано в статье 3, Чикагская конвенция 1944 не применяется к государственным воздушным судам, следовательно, положения статьи 26 не распространяются на такие суда.

Исследуется порядок проведения Российской Федерацией расследования авиационного происшествия с государственным воздушным судном Министерства обороны Республики Польша, на борту которого находился Президент данной республики. Воздушное судно Ту-154

Республики Польши потерпело крушение при посадке на аэродром Смоленск «Северный».

Установлено отсутствие международно-правовых норм, регламентирующих на универсальном уровне процедуру расследования авиационного происшествия с государственным воздушным судном как на территории суверенных государств, так и за ее пределами. Единственным документом, регламентирующим порядок расследования происшествий с государственными воздушными судами, является Договор по открытому небу 1992 г., который устанавливает обязанность проведения расследования Наблюдаемой стороны с участием наблюдающей стороны в соответствии с рекомендациями ИКАО, изложенными в Приложении 13 к Конвенции о международной гражданской авиации³².

В конце параграфа, диссертант отмечает, что сформировалась правоприменительная практика, согласно которой авиационные происшествия с государственными воздушными судами расследуются по правилам Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 г. Диссертант считает необходимым восполнить данный пробел Резолюцией Ассамблеи ИКАО, которая бы рекомендовала государствам закрепить в национальном законодательстве порядок расследования, установленный Приложением 13 к Чикагской конвенции 1944 г.

В третьем параграфе «Особенности расследования авиационных происшествий при столкновении воздушных судов» обосновывается необходимость закрепления на универсальном уровне процедуры расследования авиационных происшествий за пределами государственных территорий как с гражданскими воздушными судами, так и с государственными.

В начале параграфа диссертант исследует процедуру расследования авиационных происшествий с воздушными судами, произошедшими на

³² Договор по открытому небу. 24 марта 1992. Собрание законодательства Российской Федерации N 6, 11.02.2002

территории государств, по причине столкновения. Расследование проводится по правилам, установленным статьей 26 Чикагской конвенции 1944 г.

Как указано в §2 главы 2 настоящего исследования, в период разработки Чикагской конвенции 1944 г. полеты над открытым морем не имели регулярной основы. Диссертантом установлено, что в настоящее время не определено, какое государство должно проводить такое расследование, так как по действующим правилам Приложения 13 к Чикагской конвенции 1944 года, расследование проводится государством регистрации воздушного судна, а в случае столкновения воздушных судов, соответственно, должно проводиться два расследования причин такого происшествия.

Диссертант приходит к выводу, что данный пробел мог быть нивелирован путем изменения процедуры назначения и проведения расследования, как указано в §2 настоящего исследования.

По итогам настоящей главы диссертант обобщает выводы, к которым пришел в главе 3.

В заключении формулируются основные выводы по итогам проведенного исследования.

В приложениях приведены авторские проекты протокола, касающегося изменения ст. 25, 26 Конвенции о международной гражданской авиации.

**СПИСОК РАБОТ,
ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

А) В изданиях *Scopus* и *WoS*:

1. Search and rescue operations using the technical capabilities of the COSPAS-SARSAT system". Lecture Notes in Networks and Systems. 2021. Т. 198. С. 983-989.

Б) в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве образования и науки Российской Федерации:

2. Роль ИКАО при расследовании авиационных происшествий. Статья. Травников А.И., Ивлев Д.А. Образование. Наука. Научные кадры. Общество с ограниченной ответственностью "Издательство "Юнити-Дана". 2018. С. 104-105.

3. Международно-правовое регулирование процедуры расследования авиационных происшествий. Статья. Ивлев Д.А. Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер» №2, 2022. С. 57-60

В) в других изданиях:

4. Международно-правовые процедуры расследования авиационных происшествий. Современные проблемы международного космического и воздушного права: материалы круглого стола XVII Международного конгресса «Блищенковские чтения»: в 4 ч. / отв. Ред. А.Х. Абашидзе, А.М. Солнцев, И.А. Черных. Москва, 13 апреля 2019 г. – Москва: РУДН, 2019. - С. 183-189

Ивлев Денис Андреевич
(*Российская Федерация*)

**«СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ
АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ»**

Диссертация посвящена комплексному исследованию международно-правовых проблем установленной процедуры расследования авиационных происшествий. Актуальность данных проблем связана в первую очередь с динамичным развитием интенсивности полетов гражданских и государственных воздушных судов, где одним из факторов, обеспечивающим безопасность таких полетов являются результаты расследование происшествий.

Особое внимание уделено взаимосвязи международно-правовых норм с национальным законодательством государств.

Доказывается необходимость принятия универсальных международно-правовых норм, регулирующих процедуру расследования авиационных происшествий за пределами государств, в качестве поправок к Чикагской конвенции 1944 г.

Ivlev Denis Andreevich
(*Russian Federation*)

**«COOPERATION OF STATES IN THE INVESTIGATION OF AVIATION
ACCIDENTS»**

The dissertation is devoted to a comprehensive research of international legal problems of the established procedure for investigating aviation accidents. First of all the relevance of these problems is associated with the dynamic growth of the intensity of flights of civil and state aircrafts, wherein the result of an accident investigation is one of the factors that ensure the safety of such flights.

Particular attention is paid to the relationship of international legal norms with the national legislation of States.

The need to accept universal international legal norms governing the procedure of investigating accidents outside States as corrections to the Chicago Convention of 1944 is being proved.