

В диссертационный совет РУДН ПДС 0900.009,
г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6

Отзыв официального оппонента
на диссертацию Ивлева Дениса Андреевича на тему
«Сотрудничество государств по расследованию авиационных происшествий»,
представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по
специальности 5.1.5. Международно-правовые науки
[г. Москва, 2023 г., 175 с.]

Актуальность темы исследования. Диссертационное исследование Д.А. Ивлева, представленное к защите, посвящено актуальной теме, значимость которой в современных условиях не вызывает сомнений. Активное развитие авиаперевозок, начавшееся в XX в. и продолжающееся в настоящее время, кратное увеличение пассажиропотока и авиапарка во всем мире пропорционально повышает вероятность авиационных происшествий. Несмотря на то, что авиасообщение в целом – согласно статистике – является более безопасным, нежели автомобильное и железнодорожное, каждая авиакатастрофа вызывает большой общественный резонанс в средствах массовой информации. Важным является установление объективных причин авиапроисшествий с целью максимально возможным образом избежать повторения таковых, повысить уровень безопасности авиаперевозок. Указанные факторы подтверждают как актуальность темы диссертационного исследования, так и обоснованность научного интереса к ней соискателя. В пользу научной востребованности темы исследования свидетельствует и тот факт, что в современном международном воздушном праве существуют пробелы правового регулирования, требующие устранения, что соискатель наглядно демонстрирует в работе. В силу того, что авиационные происшествия происходят при различных обстоятельствах (на территории государств и за ее пределами, с пассажирскими воздушными судами и грузовыми, государственными и гражданскими), в диссертации соискатель обоснованно концентрирует свое научное внимание на комплексном аспекте расследования авиапроисшествий, всесторонне изучает проблемы сотрудничества государств в данной области.

Достоверность и новизна результатов диссертации обусловлена солидной эмпирической базой исследования, использованием значительного объема применимых

международно-правовых источников и нормативно-правовых актов национального законодательства, привлечением в качестве примеров большого количества случаев авиапроисшествий в широкий исторический период времени и соответствующей практики их расследования. Новизна диссертационного исследования определяется отсутствием работ по данной тематике на уровне комплексного исследования; работа Ивлева Д.А. данный пробел восполняет.

Ценность для науки и практики результатов работы. Соискатель выносит на защиту пять положений (с. 12-13 диссертации, с. 10-11 автореферата), которые имеют должную научную и практическую ценность. Научная значимость обусловлена подготовкой комплексного научного исследования в области международного воздушного права, сфокусированного на востребованном в научном и практическом плане аспекте – сотрудничеству государств в расследовании авиационных происшествий. Результаты исследования могут быть использованы в научном и академическом формате – при чтении лекций по курсу «Международное воздушное право» в высших учебных заведениях, при подготовке соответствующей учебной и учебно-методической литературы. В практическом плане значимость работы определяется сформулированными предложениями по совершенствованию международно-правового регулирования, восполнению имеющихся нормативных пробелов.

Положения и выводы, полученные по итогам исследовательской работы, обоснованы, достоверны, логичны, обладают необходимой научной новизной.

Содержание автореферата соответствует основным положениям диссертации, отражает ее ключевые положения.

Подтверждение опубликования основных результатов диссертации в научной печати. Основные результаты научного исследования нашли отражение в научных публикациях, 1 из которых опубликована в журнале, входящем в библиографическую базу SCOPUS, 2 другие – в научных журналах, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий Высшей аттестационной комиссии Министерства образования и науки РФ. Апробация результатов исследования была также осуществлена в ходе выступления на круглом столе Международного конгресса «Блищенковские чтения», проходившем в РУДН.

Структура работы является в целом логичной, выстроена сообразно поставленным целям и задачам исследования. Диссертация состоит из 3 глав, объединяющих 10 параграфов, заключения, списка литературы и 2-х приложений, в которых соискатель сформулировал свои практические рекомендации по внесению изменений в Чикагскую конвенцию о международной гражданской авиации 1944 г. Отметим лишь некоторое

несоответствие названия §2.3 «Национальное законодательство в области авиационных происшествий», главе «Современные международно-правовые основы расследования авиационных происшествий», в которую он помещен. Очевидно, что международное право и национальное законодательство – понятия не однородные, но суть разные правовые системы.

В первой главе «История становления международно-правовых основ расследования авиационных происшествий» (с. 16-51) соискатель в исторической ретроспективе прослеживает историю зарождения, становления и развития авиации, проводя условное историческое деление этого процесса по 1919 году (§1.1 и § 1.2). Далее автор фокусирует научное внимание на изучении процесса формирования национальных органов по расследованию авиационных происшествий, где обращается к законодательству и основанной на нем практике таких государств, как Россия (РСФСР, СССР), Германия, США. Также автор рассматривает в своем исследовании законодательство стран, входящих в Европейский союз.

Вторая глава «Современные международно-правовые основы расследования авиационных происшествий» (с. 51-110) структурирована по месту события - § 2.1 посвящен расследованию авиационных происшествий, имевших место на территории государства, тогда как §2.2 – происшествий, произошедших за пределами государственной территории (в международном воздушном пространстве). Отдельно автором выделяется параграф о международно-правовом регулировании поисково-спасательных работ и тех сложностях, которые возникают при их практическом осуществлении.

В третьей главе «Совершенствование международно-правового регулирования авиационных происшествий» (с.110-146) обозначена роль Международной организации гражданской авиации (ИКАО) в содействии и совершенствовании международного расследования авиационных происшествий, изложены особенности правового регулирования авиапроисшествий с участием государственных (некоммерческих) судов, а также при столкновении воздушных судов и, следовательно, вопросы коллизии юрисдикций в части расследования таких происшествий. Отметим корректную постановку проблемы об отсутствии единой процедуры проведения расследования авиапроисшествий с государственными воздушными судами, потерпевшими крушение на территории другого государства или в международном воздушном пространстве.

В заключении приведены основные выводы, обозначен ряд научных предложений, к которым пришел соискатель по результатам проведенного диссертационного исследования.

В целом, научная работа Ивлева Д.А. представляет собой самостоятельное, логически завершенное, содержательное научное исследование, вносящее вклад в развитие науки международного права. Положения, выносимые на защиту, достоверны, обладают должной научной новизной. Поставленные задачи были соискателем комплексно решены; результаты исследования представляются аргументированными, выверенными.

В то же время диссертация не лишена некоторых дискуссионных моментов и замечаний.

1. Сложно согласиться с утверждением соискателя на с. 5 диссертации, что ст. 26 Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 г. является «императивной нормой международного права». В соответствии со ст. 53 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 г. императивная норма общего международного права является нормой, которая «принимается и признается международным сообществом государств в целом как норма, отклонение от которой недопустимо и которая может быть изменена только последующей нормой общего международного права, носящей такой же характер». Статья 26 содержит следующую формулировку: «...государство, на территории которого произошло происшествие, назначает расследование обстоятельств происшествия в соответствии с процедурой, которая может быть рекомендована Международной организацией гражданской авиации, насколько это допускает его законодательство». Очевидно, что формулировки «может быть рекомендована» и «насколько это допускает законодательство» свидетельствуют об отсутствии императивного характера такой нормы. Более того, согласно ст. 53 Венской конвенции любой договор, противоречащий императивной норме, является ничтожным. Следует ли из этого, что договор, заключенный Украиной и Нидерландами о передаче права последним расследовать авиакатастрофу рейса Амстердам-Куала-Лумпур малайзийской авиакомпании, является ничтожным?

2. Не совсем понятна позиция автора применительно к возможности государства, на территории которого произошло авиапроисшествие, передавать право его расследовать другому государству. С одной стороны, соискатель считает такое предложение целесообразным, более того – это 1 из тезисов, выносимых на защиту (№1): «доказана необходимость изменения ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г. с целью предоставления возможности государству

места катастрофы передавать по договоренности право назначать расследование другому государству или международной неправительственной организации». С другой стороны, автор указывает, что Приложение 13 к Чикагской конвенции изменяет ст. 26, «неправомерно предоставляя возможность государствам делегировать свои полномочия по расследованию авиационных происшествий». Такая передача автором неоднократно квалифицируется как «неправомерная» (с. 6, 57, 115). В целом, видится определенное противоречие между обозначенными выше утверждениями, которое соискателю предлагается разъяснить в ходе защиты.

3. Соискатель верно определяет, что от места авиационного происшествия зависит тот, какое государство должно осуществлять его расследование. Однако не считаем возможным согласиться в полной мере с его выводом, что если авиапроисшествие произошло в воздушном пространстве над открытым морем, то не государство регистрации воздушного судна должно осуществлять расследование (как это установлено Приложением 13 к Чикагской конвенции), но государство, в чьем районе полетной информации произошло происшествие. Полагаем, что исключительно тот лишь факт, что государство осуществляло аэронавигацию в районах полетной информации, не является достаточным основанием, позволяющим возложить на него обязанность проводить расследование. Такое расследование потенциально может быть осложнено недостатком технических и технологических возможностей, отсутствием квалифицированных специалистов в данной области, а также стать финансовым обременением для государства, которое вынуждено будет вести расследование только на том основании, что воздушное судно какое-то время находилось в районе его полетной информации. Формулировку, закрепленную в п. 5.3.1. Приложения 13 к Чикагской конвенции, что «государства, расположенные в непосредственной близости от места авиационного происшествия в международных водах, оказывают любое возможное содействие» полагаем вполне рациональной и оптимальной. Возможным видится и вариант создания специального органа ad hoc привлечением затронутых авиапроисшествием государств, а также государств, готовых оказать помощь и содействие в расследовании его причин.

4. На с. 78-79 диссертации указано, что согласно п. 1.1.7 Постановления Правительства РФ «Об утверждении правил расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами» полномочия

