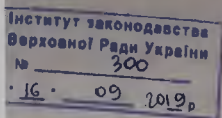


До спеціалізованої вченої ради Д 26.867.01  
Інституту законодавства Верховної Ради України:  
04053, м. Київ, Несторівський провулок, 4.



## ВІДГУК

офіційного опонента

на дисертацію **Маловацького Олексія Володимировича**

за темою «**Міжнародно-правова відповідальність держави за**

**знищення цивільного повітряного судна**», поданої на здобуття наукового

**ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 –**

**міжнародне право**

**Актуальність теми дисертації.** Українські дослідники міжнародного права не часто звертаються до тематики міжнародного повітряного права, хоча ця галузь досить динамічно розвивається і потребує ретельної уваги не лише з боку юристів-практиків, а також і представників національної правової науки. Робота, надана для рецензування, є одним з тих випадків, коли автору вдалося окреслити мало досліджену систему відносин в міжнародному повітряному праві і ретельно їх дослідити.

Питання міжнародно-правової відповідальності є одними з найбільш складних в міжнародному публічному праві. Не випадково кодифікація норм про міжнародно-правову відповідальність тривала більше ніж півстоліття і не завершилася ухваленням тексту відповідної багатосторонньої конвенції. Ще більш складною лишається проблема правового регулювання відповідальності в окремих галузях міжнародного права, де здавалось би, визначеність предмету галузевих відносин мала б більш чітко окреслити в межах таких правовідносин правові підстави, механізми застосування та наслідки міжнародно-правової відповідальності. Приклад міжнародного повітряного права свідчить, що такими є лише попередні, поверхневі

враження. У міжнародному праві відсутні договірні норми, які регулюють правові наслідки для держави, що брала участь у знищенні чи пошкодженні цивільного повітряного судна в польоті. Інститут відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти залишається звичаєвим, хоча певна кодифікація норм проведена у Статтях про відповідальність за міжнародні неправомірні акти 2001 р., схвалених Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 56/589 від 12 грудня 2001 р.

Однак, щодо міжнародно-правової відповідальності за пошкодження або знищення цивільного літака внаслідок актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації проблема виглядає набагато складніше. Поняття «акти незаконного втручання в діяльність авіації» не виникло відразу в своєму теперішньому розумінні. У Токійській конвенції 1963 р. ще використовувався термін «злочини та інші дії, учинені на борту повітряного судна», який мав дуже вузьке значення, оскільки стосувався лише діянь, учинених на борту повітряного судна. У Монреальській конвенції 1971 р. уперше використано вислів «незаконні акти, спрямовані проти безпеки цивільної авіації», значення якого близьке до змісту поняття «акт незаконного втручання в діяльність цивільної авіації». На відміну від Токійської конвенції 1963 р., Монреальська конвенція 1971 р. вже поширюється й на інші дії, що загрожують безпеці повітряного судна в польоті, навіть якщо вони вчиняються не на його борту. Протоколом від 24 лютого 1988 р. про внесення змін до Монреальської конвенції її дію було поширено також на акти насильства стосовно авіаційного персоналу, знищення чи пошкодження будь-яких об'єктів на території аеропорту.

В 2006 р. у восьмій редакції додатка 17 до Чиказької конвенції 1944 р. з'явилося поняття та перелік актів незаконного втручання, які визначаються як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту. Спробою більш повної кодифікації міжнародно-правових норм щодо боротьби з незаконними актами стосовно цивільної авіації, ніж попередні конвенції в цій сфері, є Пекінська конвенція

2010 р., яка містить відкритий перелік таких актів. Одним з ключових питань тут залишається міжнародно-правова відповідальність за пошкодження або знищення цивільного повітряного судна внаслідок вчинення таких актів.

Вже цього було б достатнім для визначення актуальності запропонованого дослідження, оскільки мова іде про продовження ревізії звичасво-правових норм міжнародного права і доктринального осмислення їх взаємодії з міжнародними договірними нормами. Однак обставини, які втрутились в досліджувану сферу, надали роботі й нового звучання. У 2014 р. військовими засобами Російської Федерації над територією України було знищено цивільне повітряного судна Малайзійських авіаліній, рейс МН-17. Тому особливої актуальності проблема відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті набуває для України, яка потерпає від збройної агресії з боку Російської Федерації, а інцидент з рейсом МН-17 є лише проявом цієї агресії. При цьому, в більшості міжнародно-правових актів згадується про відповідальність фізичних осіб, а не держав, від імені яких можуть діяти фізичні особи.

Також варто мати на увазі, що формування міжнародно-правової позиції України з міжнародно-правового захисту своїх інтересів в міжнародних судових органах потребує ретельного дослідження міжнародного і іноземного досвіду застосування норм про міжнародно-правову відповідальність за знищення цивільного повітряного судна. За цих обставин актуальність обраної теми дисертації О.В. Маловацького, її практична значущість та здійснене наукове дослідження не викликають сумнівів.

**Наукова новизна отриманих результатів.** Постановка мети, сформульовані завдання дисертації, хід їх вирішення засвідчують наукову новизну роботи і визначають її як одну з перших у вітчизняній доктрині міжнародного права комплексну наукову працю, в якій досліджено сучасні теоретичні та практичні аспекти застосування норм про міжнародно-правову

відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна внаслідок її незаконних актів, спрямованих проти безпеки цивільної авіації.

Заслужують на позитивну оцінку основні висновки цього дослідження, зокрема, хотілося б звернути увагу на такі:

-- достатньо обґрунтованим є запропоноване в дисертації *визначення* поняття «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації» (зауваження щодо вживаної термінології міститься в наступному розділі Відгуку). Як відомо, незаконні акти держави проти безпеки цивільної авіації міжнародне право окремо не виділяє. Дисертант спочатку пропонує визначення "акту незаконного втручання" щодо фізичної особи, а далі зазначає, що "аналогічні дії вчинені державою, через їх змістовну однаковість та неправомірність, *становлять АНВ* [акт незаконного втручання] *в безпеку цивільної авіації, вчинений державою*, за виключенням випадків здійснення державою самооборони, – однак навіть в такому випадку вказаний акт не звільняє державу від позитивного обов'язку поваги до життя людини. Такий же акт, - зазначається в дисертації, - вчинений державою, обґрунтовано визнати *актом міжнародного тероризму*, тоді коли, він вчинений з політичних мотивів, та скерований на позбавлення людей життя, з метою створення режиму загального страху та зневіри в безпечність цивільної авіації, що загрожує загальному миру та безпеці".

-- на нашу думку, важливим виглядає сам факт включення держави в перелік суб'єктів, які можуть незаконно втрутитися в безпеку цивільної авіації, що також варто виокремити в якості самостійного висновку. Дисертант тут доволі часто звертається до аналогій з діями фізичних осіб, які можуть діяти від власного імені, а можуть і від імені держави, або за її дорученням, або за її мовчазної згоди. Теорія міжнародного права поки не дійшла згоди щодо міжнародно-правової кримінальної відповідальності держав, однак аналогія з діями фізичних осіб в широкому сенсі тут можлива для розуміння подібності у з'ясуванні об'єктивної сторони міжнародного злочину, суб'єктом якого може бути також держава;

-- представляє наукову і практичну цінність визначення в дисертаційній роботі юридичних та фактичних підстав відповідальності держав за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Автор пропонує під нормативно-правовими підставами міжнародної відповідальності розуміти сукупність юридично обов'язкових міжнародно-правових актів, на підставі яких певна поведінка суб'єкта або утримання від неї кваліфікується як міжнародне правопорушення. Під фактичними підставами – певну поведінку (дію) чи бездіяльність, яка становить різницю між поведінкою, яка вимагається міжнародними зобов'язаннями та яка здійснюється суб'єктом. При цьому, дисертант додає, що в даному конкретному випадку "фактичною підставою відповідальності є вчинення акту знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, в тому числі, в результаті застосування зброї. Знищення чи пошкодження, за аналогією з національним законодавством можливо розуміти, як *повне конструктивне знищення чи пошкодження у такий спосіб, що його неможливо використовувати*, а оскільки знищення відбувається під час використання повітряного судна, то це загрожує безпеці самого повітряного судна, пасажирам, а також особам та об'єктам на поверхні".

Важливим і методологічно правильним тут є наступне зауваження дисертанта: "Вчення такого акту, в результаті застосування зброї державою, в міжнародному праві презюмується неправомірним, якщо не буде доведено державою, яка застосувала зброю, що повітряне судно використовується *в цілях, що суперечать* Чиказькій конвенції 1944 р." ;

-- заслуговують на увагу думки та міркування автора про умови відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Дисертант тут лишається на позиціях Комісії міжнародного права, які вона висловила щодо норм про відповідальність держав. В роботі розкрито правовий зміст атрибутивності, неправомірності та обставин, що виключають неправомірність актів держави, наявність чи

відсутність яких створює умови несення державою міжнародної відповідальності;

-- немає підстав не погодитися з думкою дисертанта про можливість узагальнення міжнародно-правових наслідків вчинення державою знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті та з висловленими пропозиціями в розділі 3 дисертаційної роботи.

### **Ступінь обґрунтованості і достовірності наукових результатів.**

Концепція дисертаційної роботи, наданої для рецензування, є достатньо вмотивованою. Здобувач добре обізнаний з емпіричним матеріалом, який ліг в основу дисертації, відчувається ґрунтовне опрацювання джерел і вдале володіння сучасними методами наукового дослідження. Робота відзначається послідовністю, взаємозумовленістю концепції, завдань і результатів, цікавим змістовним матеріалом та аргументованістю. Беззаперечним досягненням дисертанта є не лише готовність звернути увагу на існування в предметі дослідження надзвичайно складних, дискусійних, політично загострених питань, а і здатність запропонувати можливі шляхи їх вирішення.

Структура дисертації виглядає збалансованою за обсягом і змістом. Відповідно до мети, завдань, об'єкта і предмета дослідження робота складається з анотації, змісту, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів, поділених на дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Автор обрав цілком логічний науковий підхід до розгляду питань, що входять до предмету цієї наукової роботи.

Дослідження О.В. Маловацького спирається на ґрунтовну джерельну базу, необхідну для такого роду досліджень (загалом 462 найменування), в тому числі, рішення міжнародних судових інституцій, що в даному випадку особливо важливо.

### **Значення результатів дослідження для науки і практики.**

Сформульовані у дисертації висновки і пропозиції є внеском у розвиток науки міжнародного публічного права, вони мають як теоретичне, так і практичне значення та можуть бути використані в якості певного підґрунтя для

подальших наукових досліджень, положення дисертації можуть бути корисними у нормотворчій та правозастосовній діяльності і для подальшого формування органами зовнішніх зносин України її міжнародно-правової позиції, а також знадобляться у навчально-методичному процесі для вдосконалення таких навчальних дисциплін, як: "Міжнародне публічне право", "Міжнародне гуманітарне право", "Міжнародне кримінальне право", "Право міжнародно-правової відповідальності", "Міжнародне право прав людини".

**Зауваження і дискусійні положення дисертації.** Відзначаючи високий теоретичний рівень представленої на рецензування дисертації, її наукову новизну і практичну значимість, слід зазначити, що у роботі містяться спірні та дискусійні положення, зокрема:

1. В дисертації широко вживається термін «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації». На мою думку, він значно відрізняється від більш вживаного і більш чіткого за змістом терміну "незаконний акт спрямований проти безпеки цивільної авіації", який відповідає Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 року, чи подібній термінології в Конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації 2010 року.

Цілком зрозумілим є намагання дисертанта виокремити злочинну діяльність держави, про яку в цих міжнародних договорах окремо не згадується. Тим не менше, на мою думку, термінологічно правильніше було б говорити про "незаконний акт держави, спрямований проти безпеки цивільної авіації", а не про «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації».

2. Дисертант висловлює думку про те, що "сучасна доктрина міжнародного права відповідальність держави ототожнює з наслідками неправомірного акту держави, що становить загальновизнаний принцип міжнародного права", про що зазначає як в тексті дисертації, так і в авторефераті.

На нашу думку, з таким висловлюванням можна погодитися частково. Зокрема, концепція абсолютної відповідальності свідчить про те, що міжнародно-правова відповідальність може виникати внаслідок правомірних дій суб'єкта, навіть за відсутності вини (умислу або недбалості) суб'єкта міжнародного права. Абсолютна відповідальність настає, коли потерпіла сторона доводить безпосередній причинний зв'язок між дією (бездіяльністю) іншої сторони і заподіяною їй шкодою. Наприклад, абсолютна відповідальність передбачена в Конвенції про шкоду, заподіяну іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні 1952 року; Конвенції про відповідальність щодо третіх осіб в галузі ядерної енергії 1960 року; Конвенції про цивільну відповідальність за збитки, заподіяні забрудненням нафтою 1969 року; Конвенції про міжнародну відповідальність за шкоду, заподіяну космічними об'єктами 1972 року; Конвенції про додаткову компенсацію за ядерну шкоду 1997 року та в інших актах.

3. Не до кінця зрозумілим є твердження дисертанта про те, що "зміст [міжнародно-правової] відповідальності полягає у добровільних діях держави-порушника, скерованих на відновлення стану, який існував до порушення нею своїх міжнародних зобов'язань". Дійсно, так, держава може і навіть зобов'язана відповідно до норм міжнародного права добровільно відновити стан, який існував до вчиненого нею правопорушення. В переважній більшості випадків так і відбувається. Однак, не завжди. По-перше, держава може, і такі приклади непоодинокі, ухилитися від міжнародно-правової відповідальності і не вчиняти дій на відновлення стану, що існував до правопорушення. Держава може ухилитися навіть від виконання приписів міжнародних органів, якими вона визнана порушницею міжнародного права.

За таких обставин пов'язувати зміст міжнародно-правової відповідальності з виключно "добровільними" діями держави-порушниці з відновлення порушеного стану, виглядає дещо оптимістичним. Аналіз змісту відповідальності в різних галузях права свідчить про вельме



плюралістичні підходи до цього питання. В кримінальному праві змістом відповідальності називають покарання. Сутність цивільно-правової відповідальності пов'язують з двома елементами: визначеній судом санкції та державному примусі до її перетерпівання. Так само, характеристику змісту міжнародно-правової відповідальності нерідко пов'язують з осудом правопорушника, його обов'язком понести несприятливі наслідки правопорушення.

Враховуючи зазначене, було б цікавим почути з цього приводу коментар дисертанта.

4. У пункті 10 Висновків дисертант вважає, що "Примусовий механізм забезпечення виконання державою зобов'язань щодо несення відповідальності за вчинення знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті є звичаєвим, епізодично регулюється судовими рішенням, є складним у своїй реалізації та об'єктивно потребує подальшої кодифікації та модернізації."

В цілому з таким висновком можна погодитися, однак він потребує певних уточнень. Зокрема, яку саме "модернізацію" пропонує дисертант для існуючого насправді недосконально механізму забезпечення виконання державою зобов'язань щодо несення нею відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті?

5. Дисертант зазначає, що "тільки потерпіла держава наділена правом ініціювати відповідальність держави-порушника, якщо порушення не має характеру серйозного". Водночас, як можна зрозуміти з тексту самого дослідження і автореферату дисертації, автором поділяється концепція *erga omnes*.

У зв'язку з цим виникає питання про міркування дисертанта щодо критеріїв оцінки міжнародного правопорушення, про яке ідеться в дисертації, в якості серйозного, для того, щоб у держав, які безпосередньо не постраждали від правопорушення, виникла можливість застосувати механізм *erga omnes*.

Чи погоджується дисертант з тим, що інші держави, які не постраждали від міжнародного правопорушення, вправі ініціювати відповідальність держави-порушниці посилаючись на *erga omnes*?

6. Автор пропонує під нормативно-правовими підставами міжнародної відповідальності розуміти "сукупність юридично обов'язкових міжнародно-правових актів, на підставі яких певна поведінка суб'єкта або утримання від неї кваліфікується як міжнародне правопорушення". На нашу думку, тут варто згадати й міжнародні звичаєво-правові норми, на підставі яких також можливе настання міжнародно-правової відповідальності.

Наведені зауваження жодним чином не ставлять під сумнів теоретичне і практичне значення дисертації О.В. Маловацького, а запрошують до наукової дискусії та окреслюють авторові перспективи подальших наукових досліджень.

**Відповідність дисертації встановленим вимогам.** Дисертація є комплексним, узагальненим дослідженням в межах визначеного предмету та відзначається високим науково-теоретичним рівнем, глибиною розробки наукової проблеми, новизною підходу до вирішення поставлених наукових завдань та обґрунтованістю сформульованих практичних рекомендацій. Висновки автора є достатньою мірою логічними та обґрунтованими і характеризуються науковою новизною. Робота відповідає спеціальності 12.00.11 – міжнародне право.

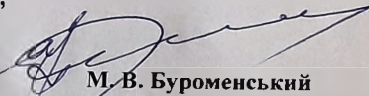
Результати дослідження достатньо повно і широко висвітлено у 9 наукових працях, чотири з яких – у наукових фахових юридичних виданнях України, одна – у іноземному юридичному виданні, а також у 4 тезах доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

Ознайомлення з текстом автореферату дисертації дає підстави стверджувати, що він відповідає вимогам, що ставляться МОН України, у тексті автореферату відображено основні положення, зміст та висновки здійсненого дослідження.

**Висновок.** У дисертації Олексія Володимировича Маловацького «Міжнародно-правова відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна» в межах вирішення наукового завдання здійснено теоретичні узагальнення та доктринальні оцінки міжнародно-правової практики щодо міжнародно-правової відповідальності держав за їх незаконні акти, спрямовані проти безпеки цивільної авіації.

Робота виконана на високому теоретичному і методологічному рівні й відповідає пп. 9,11 «Порядку присудження наукових ступенів», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 567 від 24 липня 2013 р. зі змінами і доповненнями, внесеними постановами Кабінету Міністрів України № 656 від 19 серпня 2015 р., № 1159 від 30 грудня 2015 р. і № 567 від 27 липня 2016 р., а її автор – Маловацький Олексій Володимирович заслуговує на присудження наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 – міжнародне право.

**Офіційний опонент:**  
**професор кафедри міжнародного права**  
**Інституту міжнародних відносин**  
**Київського національного**  
**університету імені Тараса Шевченка,**  
**доктор юридичних наук, професор,**  
**член-кореспондент Національної**  
**академії правових наук України**

  
**М. В. Буроменський**

ПІСЬМО  
 ВЧЕРА Є  
 КАРТУ  
 13 09



