

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Т. Р.Короткий

«_____» _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«БАКАЛАВР»
спеціальності 293 «Міжнародне право»

Тема: ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА ПОРУШЕННЯ
ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЗА КОНВЕНЦІЄЮ ПРО МІЖНАРОДНУ ЦИВІЛЬНУ
АВІАЦІЮ 1944р.

Виконавець: Гасенко Ігор Валерійович

Науковий керівник: доцент Драчов Олексій Вікторович

Нормоконтролер: Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ПОНЯТТЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У НАУЦІ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА.....	6
РОЗДІЛ 2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА НЕВИКОНАННЯ ТА ЗА ПОРУШЕННЯ НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА...13	
2.1.Зобов'язання держав за Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944р.....	
2.2.Чиказька система контролю авіаційних перевезень та їх стандартів	19
2.3. Авіаційна безпека та відповідальність в системі Чиказьких конвенцій з цивільної авіації 1944р.....	24
2.4. Україна та Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944р	37
РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ ЗА ЗНИЩЕННЯ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН: ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ.....	42
3.1.Міжнародно-правова відповідальність Ірану за катастрофу рейсу PS 752.....	48
3.2. Міжнародна реакція на збиття Boeing 777 біля Донецька.....	51
3.3. Відповідальність за збиття Boeing 737 під Тегераном.....	55
ВИСНОВОКИ.....	63
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	67

ВСТУП

Актуальність даної теми. Відповідно до преамбули Декларації про принципи міжнародного права, що стосуються дружніх відносин і співробітництва між державами відповідно до Статуту Організації Об'єднаних Націй, зазначено, що для підтримки міжнародного миру і безпеки найважливіше значення мають сумлінне дотримання принципів міжнародного права і виконання зобов'язань, прийнятих відповідно до Статуту ООН.

Ще на початку минулого століття не було норм і принципів, які, здійснювали регулятивну діяльність держав у повітряному просторі. Норми з'явилися за допомогою розвитку та вдосконалення науково-технічної діяльності для регулювання міжнародно-повітряних польотів.

Чиказька конвенція має велику роль у розвитку міжнародного повітряного права. По-перше, вона закріпила тільки універсальні основи регулювання відносин держав у галузі регулярних та нерегулярних польотів, які здійснювалися у рамках міжнародних повітряних сполучень, як сукупність універсальних дозволів і розпоряджень, та специфіку відповідальності у разі порушення порядку та умов їх здійснення.

По-друге, Конвенція здійснює роль об'єднаної, нормативної бази, за основу якою розвивається, вдосконалюється і розробляється нові нормативні документи. Так, вона стала основою для прийняття в 1963 році, 1970, 1971 і 1988 рр.. Конвенцій щодо боротьби з викраденням і захопленням літаків, що утворили правовий основу співпраці держав у боротьбі з терористичними актами в галузі міжнародної цивільної авіації.

По-третє, Конвенція здійснює регулятивну діяльність та забезпечує незмінний технологічний режим міжнародної аеронавігації методом прийняття стандартів і рекомендованої практики, що розробляються ІКАО відповідно до її положень. По-четверте, Конвенція є статутом ІКАО, визначним довгостроковим та оперативним завданням дії цієї міжнародної організації, що має певний статус спеціальної установи ООН. Держави

несуть відповідальність за порушення норм і принципів міжнародного повітряного права.

До теперішнього часу питання про відповідальність за міжнародним правом є одним із найменш розроблених, хоча проблема міжнародно-правової відповідальності набуває з кожним роком все більшого значення в практиці міжнародних відносин як один з охоронних інститутів, що сприяють підтримці в світі певного правопорядку.

Одним із способів забезпечення порядку в міжнародних відносинах з найдавніших часів до наших днів є використання інституту відповідальності. Більшість юристів, що присвячують свої роботи як в цілому міжнародному праву, так і окремим його галузям, в тій чи іншій мірі торкаються проблеми міжнародної відповідальності. Це питання досліджували такі науковці, як М.В. Буроменський, В.П. Панов, А.Й. Полторак, В.С. Верешетін, Ю.М. Жданов, Р.А. Каламкрян, А.Я. Капустін, В.А. Василенко А.Г. Кибальник, І.І. Лукашук, Р.А. Мюллерсон та ін. Із цього впливає, що обрана тема є актуальною, має практичне й наукове значення. Незважаючи на велику кількість праць із цього питання, поняття відповідальності в міжнародному праві сьогодні є невизначеним.

Метою дипломної роботи є дослідження та аналіз відповідальності держав за порушення зобов'язань за конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944р.

Завданнями є:

- дослідити становлення і розвиток уявлень про відповідальність у міжнародному повітряному праві;
- визначити відповідальність за порушення конвенцій міжнародного повітряного права;
- систематизувати нормативно-правові акти, які регулюють повітряне право;
- з'ясувати які санкції застосовуються до держав які порушили Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944р. ;

- контроль за Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944р. дотриманням порядку та правил використання повітряного простору;

- вивчити загальні положення щодо заходів охорони та використання повітряного простору;

Об'єктом роботи є: Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944р. та визначення відповідальності держав, які порушили статті документу, та застосування до них певних санкцій.

Предметом дослідження є: відповідальність держав за порушення Чиказької конвенції 1944 р .

Методи дослідження. В даній роботі використовуються загальнонаукові та спеціально-наукові методи пізнання. В основу роботи покладено, формально-юридичний, діалектичний метод, метод порівняльного аналізу та системно-структурний метод вивчення та опрацювання отриманих висновків.

Історичний метод визначає дослідження становлення і розвиток Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944р. та вивчення конвенцій які контролюють міжнародне повітряне право та його складових;

Структура та обсяг дипломної роботи. Структура дипломної роботи зумовлена предметом, метою та завданнями дослідження. Дипломна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг дипломної роботи сімдесят сторінок (у тому числі список використаних джерел).

РОЗДІЛ 1.

ПОНЯТТЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У НАУЦІ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

Одним із способів забезпечення порядку в міжнародних відносинах з найдавніших часів до наших днів є використання інституту відповідальності. Більшість юристів, що присвячують свої роботи як в цілому міжнародним правом, так і окремих його галузях, в тій чи іншій мірі стосуються проблеми міжнародної відповідальності.

До теперішнього часу питання про відповідальність за міжнародним правом є одним із найменш розроблених, хоча проблема міжнародно-правової відповідальності набуває з кожним роком все більшого значення в практиці міжнародних відносин як один з охоронних інститутів, що сприяють підтриманню в світі певного правопорядку.

У ХХ ст. з'явилася комерційна цивільна авіація. Перша в світі регулярна повітряна лінія була міжнародною. Вона відкрилася 22 березня 1919 року між Парижем і Брюсселем. Після Першої світової війни починається бурхливий розвиток міжнародних повітряних сполучень. За даними Міжнародної авіатранспортної асоціації, її члени (а це практично всі найбільші авіапідприємства світу, за винятком авіапідприємств СРСР і деяких соціалістичних країн) перевезли в 1969 р. 289 млн пасажирів, в 1971 р. - 325 млн, а до 1975 р. перевозитимуть 580 млн пасажирів на рік.

Хоча повітряне право почало формуватися лише в ХХ столітті, в ньому, як і в морському праві, є окремі норми, що регулюють питання відповідальності держав.

У разі порушення закріпленої в ст. 2 Конвенції про відкрите море 1958 р свободи літати над відкритим морем в формі необґрунтованого захоплення літального апарату за підозрою в піратстві держава, яка вчинила захоплення, відповідає перед державою, національність якого має літальний апарат, «за будь-шкоду і всякі збитки, завдані захопленням» (ст. 20).

Чиказька конвенція 1944 року про міжнародну цивільну авіацію не містить норм про відповідальність держав за порушення норм міжнародного повітряного права. Однак відповідно до ст. 12 договірні держави повинні самі забезпечити покарання осіб, які порушують чинні правила польотів над відкритим морем, які встановлюються відповідно до Чиказької конвенції.

Відповідно до ст. 87 Конвенції «кожна Договірна Держава передбачає відмову в дозволі на діяльність авіакомпанії Договірної Держави в повітряному просторі над своєю територією, якщо Рада винесла рішення про те, що дана авіакомпанія не виконує остаточне рішення», винесене Постійної палатою міжнародного правосуддя або третейським судом, з питання про невиконання цієї авіакомпанією положень Чиказької конвенції.

Таким чином, дана стаття передбачає застосування державами обмежень щодо іноземних авіакомпаній, які несуть відповідальність за виконання положень Чиказької конвенції. Якщо держава не дотримується цієї умови, щодо його застосовуються санкції у формі призупинення його права на голосування в Асамблеї ІКАО (ст. 88). Тим самим встановлюється відповідальність держав - членів Чиказької конвенції за виконання авіакомпаніями рішень Постійної палати міжнародного правосуддя або третейського суду.

Згідно загальноновизнаним принципом держави несуть міжнародну відповідальність за порушення недоторканності повітряного простору іноземних держав.

Зростання цивільної авіації вимагає міжнародно-правового регламентування різних сторін її діяльності, в тому числі і відповідальності власників повітряних суден за шкоду, яку завдають в зв'язку зі здійсненням польотів і перевезень пасажирів, багажу і вантажів. Спроби вирішити проблеми міжнародної відповідальності в галузі цивільної авіації в рамках внутрішньодержавного законодавства серйозних успіхів не мали. Міжнародні повітряні сполучення, як жоден інший вид транспорту, вимагають однакового регулювання відповідальності перевізника. Повітряне

судно, яке виконує міжнародний політ, за кілька годин може перетнути повітряний простір кількох держав. Практично навіть не завжди можливо точно визначити час перетину повітряним судном державного кордону.

При визначенні відповідальності перевізника перед пасажиром може виявитися, що держава реєстрації повітряного судна і держава, громадянином якої є потерпілий, не збігаються, а пункти відправлення та призначення перевезення знаходяться в третіх країнах, сам же випадок, що послужив підставою для виникнення відповідальності, стався на території якого -то іншої держави. Це положення може ускладнюватися і тією обставиною, що фактичний перевізник має іншу національність, ніж договірний (наприклад, в разі оренди повітряного судна авіапідприємством у авіапідприємства іншої країни, що в даний час (практикується досить часто).

Не менш складні колізії можуть виникнути і при визначенні відповідальності власника повітряного судна, що виконує міжнародний політ, за шкоду, заподіяну третім особам і майну на поверхні або в разі зіткнення повітряних суден у польоті.

З ростом і технічним вдосконаленням цивільної авіації виникають і зовсім нові проблеми: наприклад, відповідальність за шкоду, яку завдають ударної звуковою хвилею, який може виникати з введенням в дію надзвукових літаків. Все це спонукало до розробки міжнародних конвенцій, що регулюють питання відповідальності в повітряному праві. У повітряному праві прийнято виділяти, зокрема, такі види відповідальності: відповідальність власника повітряного судна за шкоду, заподіяну на поверхні повітряним судном або предметами, що впали з нього; відповідальність власників повітряних суден за шкоду, заподіяну в результаті зіткнень в повітрі, а також відповідальність власників повітряних суден перед пасажирами і вантажовідправниками за шкоду, заподіяну в процесі повітряного перевезення.

Спробою вирішити питання про відповідальність в першому випадку були дві Римські конвенції - 1934 і 1952 рр. (Конвенції про відшкодування

шкоди, завданої іноземним повітряним судном третім особам на поверхні). Однак сам факт, що в конвенціях бере участь дуже невелика кількість держав, що питання про перегляд Римської конвенції 1952 р включений в план роботи Юридичного комітету ІКАО, свідчить про те, що більшість країн не було задоволено викладеними в них принципами.

Питання про відповідальність власників повітряних суден за шкоду, заподіяну в результаті зіткнень в повітрі, давно є предметом розгляду різних міжнародних організацій, починаючи від СІТЕЖА (Міжнародний технічний комітет юристів-експертів з повітряного права) і закінчуючи Юридичним комітетом ІКАО. Було підготовлено кілька проектів конвенції про зіткнення в повітрі. Вони виходили з того, що відповідальність передбачає наявність вини (причому, якщо відповідальні за це два або більше повітряних суден, відповідальність розподіляється між їх власниками пропорційного ступеня вини) і що відповідальність обмежується певною межею (більшість пропозицій пов'язують цю межу з максимальною злітною вагою повітряного судна). У проектах конвенція не порушувалося питання про відповідальність наземних служб, і зокрема служби керування рухом, за можливі зіткнення в повітрі. Поки що жоден з розроблених проектів конвенції не прийнятий.

Особливе місце в повітряному праві займає відповідальність власника повітряного судна перед пасажирами, їх правонаступниками і вантажовідправниками. Вона знайшла відображення в Варшавській конвенції 1929 р. Гаазькому протоколі 1955 року і Гвадалахарської конвенції 1961 р.. 26 жовтня 1925 року з ініціативи Франції в Парижі зібралися на конференцію представники 41 держави і розглянули французький проект конвенції. Друга конференція зібралася у Варшаві 4 жовтня 1929 р .

Конвенція застосовується тільки для випадків міжнародних авіап перевезень, до яких відносяться перевезення в повітрі або між територіями двох держав - учасниць Конвенції, або між двома пунктами на території однієї держави - учасниці Конвенції за умови, що по шляху

передбачена зупинка на території іншої держави, яка не є учасником Конвенції.

Згідно Варшавської конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель і будь-якого тілесного ушкодження пасажира, в разі знищення, втрати або пошкодження багажу і вантажу, і за шкоду внаслідок запізнення при перевезенні. Це положення поширюється на випадки заподіяння шкоди на борту літака, під час посадки пасажирів в літак і при їх висадці.

Обмеження меж відповідальності авіакомпаній заохочувала їх на розвиток повітряних ліній, давало додаткові гарантії від можливого банкрутства, дозволяло утримуватися від штучного завищення тарифів, що стимулювало розвиток цивільної авіації.

Уже згадувана презумпція вини перевізника робить необов'язковим звернення потерпілого до суду. Якщо потерпілий пред'являє перевізнику належним чином оформлені документи, що підтверджують суму заподіяної шкоди, то перевізник, як правило, виплачує необхідну суму. Однак якщо перевізник відмовляється відшкодувати весь збиток або зменшує пред'явлену йому суму, потерпілий може звернутися до суду. Позов про відшкодування шкоди може бути порушений в суді держави, в якому знаходиться місце проживання перевізника, головне управління його підприємства або його контора, яка оформила договір на перевезення, або в суді держави, в якому знаходиться місце призначення перевезення. Таке правило означає, що позивач не може звернутися до суду свого місця проживання, якщо тільки воно не збігається з місцем призначення перевезення або місцем розташування контори перевізника, котра оформила договір на перевезення.

Аналізуючи підстави для обмеження відповідальності авіаперевізника, голландський юрист Г. Дріон називає серед них такі: 1) аналогія з відповідальністю власників суден в морському праві; 2) необхідність протекціонізму для слабкої у фінансовому відношенні галузі; 3) необхідність страхування відповідальності (для перевізника) і ризику (для пасажира); 4)

поєднання системи підвищеної відповідальності з інститутом її обмеження по масі; 5) уніфікація законодавства щодо сум, що підлягають виплаті за завдані збитки; 6) полегшення отримання позивачами сум компенсації без судового розгляду.

У період всебічного розвитку міждержавних обмінів та подальшого поглиблення історичного процесу міжнародного поділу праці надзвичайно важлива ефективна діяльність цивільної авіації на міжнародних магістралях. Ще в 1944 р держави - учасники Чиказької конференції з вироблення Конвенції про міжнародну цивільну авіацію передбачали, що «майбутній розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і збереженню дружби і взаєморозуміння між державами і народами світу». Однією з цілей ІКАО є відповідно підвищення безпеки польотів в міжнародному повітряному навігації (п. «b» ст. 44 Конвенції). Збереження безпеки міжнародної повітряної навігації є міжнародною обов'язком держав. Можна вважати, що складається і відповідний принцип сучасного міжнародного повітряного права.

Таким чином, виникла проблема визнання актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації в якості міжнародного злочину. На користь такого вирішення питання свідчать такі обставини. По-перше, обов'язок держави забезпечити безпеку польотів цивільних літаків, що належать будь-якій країні, перетворюється в принцип міжнародного права. По-друге, серйозність таких злочинів вимагала прийняття превентивних юридичних заходів, що передбачають невідворотність покарання злочинця, де б він не намагався сховатися. По-третє, зважаючи на специфіку повітряного транспорту, нерідко використовується злочинцями для втечі за кордон, була потрібна деяка основа, яка полегшувала б відому уніфікацію національного кримінального законодавства з точки зору кваліфікації складу злочину.

XXV сесія Генеральної Асамблеї ООН в резолюції від 25 листопада 1970 р. 2645 закликала уряди надати підтримку зусиллям Організації міжнародної цивільної авіації (ІКАО) у справі розробки ефективних заходів

боротьби з актами втручання в діяльність цивільної авіації. Об'єднання зусиль держав у боротьбі з такими злочинами було досягнуто шляхом вироблення і укладення з ініціативи ІКАО двох міжнародних конвенцій - Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція від 16 грудня 1970 р.) і Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція від 23 вересня 1971 р.).

Таким чином, одним із способів забезпечення порядку в міжнародних відносинах з найдавніших часів до наших днів є використання інституту відповідальності. Відповідальність у міжнародному повітряному праві характеризується особливістю елементів міжнародно-правових відносин. У випадку міжнародного повітряного сполучення повітряне судно притягається до відповідальності за невідповідність національному законодавству під час перетину кордонів. Крім того, можна говорити про договірну відповідальність, тобто через підписання угоди між суб'єктами, яка виникає внаслідок недотримання умов договору.

РОЗДІЛ 2.
ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА НЕВИКОНАННЯ ТА ЗА
ПОРУШЕННЯ НОРМ
МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

2.1 Зобов'язання держав за Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року.

Виходячи з підвищеної небезпеки діяльності цивільної та державної авіації, перед міжнародним співтовариством стоїть завдання забезпечення безпеки польотів повітряних суден. Тому питання міжнародно-правових зобов'язань держав по забезпеченню безпеки польотів в суверенній повітряному просторі, має пріоритетне значення. Забезпечення безпечної діяльності цивільної авіації протягом багатьох десятиліть є одним із пріоритетних завдань, що вирішуються державами і Міжнародною організацією цивільної авіації.

Незважаючи на те, що з початку ХХ ст. в міжнародному повітряному праві, ІКАО був вироблений цілий ряд універсальних міжнародних договорів, які містять в собі норми про відповідальність держав щодо забезпечення безпеки польотів, слід констатувати, що на сьогоднішній день існує ряд нерегульованих питань у цій сфері, які несуть потенційну, але цілком об'єктивну загрозу безпеки цивільної авіації. До таких проблем, перш за все, слід віднести обов'язок держав щодо забезпечення безпеки польотів, зокрема, відповідальність держав за запобігання незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Загальні висновки, сформульовані вченими, визначили основні напрямки сучасних досліджень в галузі міжнародного повітряного права. Правознавці в основному фрагментарно торкалися питань відповідальності в міжнародному повітряному праві. Вони проводили дослідження питань, що стосуються відповідальності держав за порушення положень Конвенції про

міжнародну цивільну авіацію, неналежне використання цивільних повітряних суден, відповідальності перевізників та проблематики використання сили щодо цивільних повітряних суден.

На сьогоднішній день існує ряд не врегульованих питань у цій сфері, які вимагають подальшого глибокого вивчення. У зв'язку з цим метою даного параграфа є аналіз обов'язки держави щодо забезпечення безпеки польотів в суверенній повітряному просторі відповідно до міжнародних норм з подальшою виробленням пропозицій щодо доповнення існуючих міжнародно-правових актів для усунення в перспективі зазначених проблем.

Як зазначалося раніше, гострою сучасною проблемою в міжнародному повітряному праві є питання обов'язку держави в протистоянні актам незаконного втручання в діяльність цивільної авіації та, як наслідок, відповідальності держави за незаконне втручання в діяльність цивільної авіації.

Діяльність авіації носить міжнародний характер, тому для ефективного забезпечення безпеки необхідна участь всіх держав. Універсальної реалізації положень з безпеки сприяє розробка ряду міжнародних юридичних документів (конвенцій). Вони створюють основу для однакового застосування в усьому світі положень, що стосуються забезпечення безпеки.

У нинішніх умовах найбільш важливим аспектом положень, що містяться в конвенціях, є те, що вони накладають на держави-учасників зобов'язання приймати законодавство, згідно з яким акти, визначені в цих конвенціях, підлягають суворому покаранню, передбаченому законами цих держав. Проаналізувавши міжнародні правові акти, слід зауважити, що існує цілий спектр актів незаконного втручання: незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що знаходиться в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або в аеропортах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного обладнання або служби; приміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, вибухового пристрою або

небезпечного матеріалу, призначених для злочинних цілей; використання повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, з метою заподіяти смерть, серйозне каліцтво або значної шкоди майну або навколишньому середовищу; повідомлення неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна в польоті або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту або в розташуванні кошти або служби цивільної авіації.

Міжнародне співтовариство намагається вирішити ці проблеми на міжнародному рівні вже протягом декількох десятиліть.

Історія здійснення незаконних актів щодо цивільної авіації нерозривно пов'язана з історією міжнародної аеронавігації. Однак подібні акти не розглядалися в період, коли була створена Чиказька конвенція 1944 г. З середини минулого століття почався активний ріст незаконних актів щодо повітряних суден, які, здебільшого, полягали у викраденнях повітряних суден. Вперше ж незаконні акти щодо повітряних суден були висвітлені в 1930 р, коли перуанські революціонери захопили поштовий літак з метою скидання пропагандистських буклетів над Лімою.

11 вересня 2001 р вивело проблематику незаконних актів щодо повітряних суден на зовсім інший рівень. Після терористичного акту в США такі питання, як антитерористична діяльність і забезпечення безпеки цивільної авіації, гостро постали перед міжнародним співтовариством. Протягом останніх 15 років відбулося багато змін в міжнародному праві та національних законодавствах з метою досягнення максимальної безпеки польотів повітряних суден та забезпечення безпеки в аеропортах. Однак до сьогоденішнього часу один аспект залишається неврегульованим на міжнародному рівні, а саме - відповідальність держави в галузі авіаційної безпеки. Це питання широко обговорюється в доктрині міжнародного права і по-різному вирішується в національних законодавствах держав. В рамках же міжнародного права кожна держава зобов'язується створювати власні

стандарти безпеки та національні режими щодо забезпечення безпеки на території аеропортів.

Розглядаючи національну практику, можна зробити висновок про існування двох підходів до питання забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації. Перший підхід полягає в тому, що держава несе весь спектр відповідальності за забезпечення безпеки, так як саме воно є власником обов'язків щодо запобігання актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. При другому підході держава виступає в ролі спостерігача і координатора, а безпосереднє здійснення функцій по забезпеченню безпеки залишається за аеропортом.

При першому підході держава несе відповідальність за безпеку цивільної авіації і здійснює ці функції через спеціальні державні органи, такі як, наприклад, Управління цивільної авіації (наприклад, Великобританія), Міністерство транспорту (наприклад, Канада і Японія) або правоохоронними органами в особі поліції (наприклад, Німеччина).

Як приклад другого підходу можна навести Німеччину. Проведення всіх необхідних заходів щодо забезпечення безпеки покладається на регіональні департаменти Німецької прикордонної поліції, яка є частиною Міністерства внутрішніх справ, яке, в свою чергу, несе відповідальність за забезпечення безпеки як повноважний орган держави, на якому лежить обов'язок по забезпеченню безпеки. Сама ж Федеральна поліція Німеччини несе відповідальність тільки за безпеку аеропортових периметрів. За загальним правилом, відповідальність держав за міжнародним правом виникає тоді, коли цією державою були порушені норми міжнародного права (взяті на себе зобов'язання). Додаток 17 до Чиказької Конвенції 1944 встановлює відповідальність держав за забезпечення безпеки польотів в такий спосіб: «Першочерговою метою кожної Договірної держави є безпека пасажирів, екіпажу, наземного персоналу та публіки в цілому у всіх випадках, пов'язаних із захистом цивільної авіації від актів незаконного втручання». Це ж було підтверджено на Міжнародній конференції міністрів

з авіаційної безпеки у 2002 р в контексті, що держави повинні здійснювати всі необхідні дії і співпрацювати один з одним для удосконалення системи авіаційної безпеки.

Крім того, держави повинні вживати всіх можливих заходів для запобігання протиправним діям використання повітряних суден. Однак на сьогоднішній день склалася така ситуація, коли подібні обов'язки держав автоматично перетворюються на відповідальність за міжнародним правом. Проте, більш глибокий аналіз дозволяє зробити висновок про те, що держави несуть відповідальність перед громадянами за авіаційну безпеку. У 2001 р Міжнародна комісія з питань втручання та суверенітету, створена під егідою ООН у 2000 році, зазначила, що суверенітет в тому числі зобов'язує державу нести «відповідальність за діяльність по забезпеченню безпеки громадян». Міжнародна рада ООН з прав людини розширює ці положення на громадян будь-якого іншого держав.

Авіаційна безпека є одним з найбільш часто порушуються зобов'язань в запобіганні терористичних атак, і було б розумно сказати, що обов'язок держав щодо забезпечення безпеки громадян поширюється і на питання авіаційної безпеки. Іншим прикладом міжнародно-правового закріплення відповідальності держав за авіаційну безпеку можна привести Європейську конвенцію про права людини, яка встановлює, що держава повинна приймати закони, створювати органи по здійсненню безпеки, щоб надати максимально можливий рівень безпеки для своїх громадян.

Чиказька конвенція 1944 р. включає в себе спеціальний розділ «Спори й невиконання зобов'язань». Розділ передбачає, що якщо розбіжності між договірними державами щодо формулювання або застосування Конвенції та додатків до неї не можуть бути вирішені шляхом переговорів, вони вирішуються Радою ІКАО на прохання будь-якої спірної країни.

Додаток 17 Чиказької конвенції «Стандарти та рекомендовані практики – Безпека – Захист Міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» відіграє особливу роль у регулюванні безпеки цивільної авіації і

став основною програмою безпеки цивільної авіації у всій галузі авіації. громада. Цей документ в основному включає адміністративні та координаційні аспекти, вимагаючи від кожної держави-члена ІКАО розробити власний план безпеки цивільної авіації та прийняти подібні додаткові заходи безпеки. Додаток 17 Чиказької конвенції повідомляє про найважливішу процедуру забезпечення безпеки інспекція/огляд цивільної авіації персоналу та багажу в міжнародних аеропортах. Застосування цієї процедури призвело до значного зменшення кількості незаконно викрадених літаків у всьому світі.

В статті 15 та статті 68 Чиказької конвенції 1944 р. приділяють особливу увагу тому факту, що будь-які збори, що стягуються певною країною за користування своїм міжнародним аеропортом, не повинні перевищувати збори, що стягуються цією країною за її власний цивільний літак, який здійснює міжнародні рейси та нерегулярні рейси.

Крім того, відповідно до статті 15 Чиказької конвенції 1944 року, збори, що стягуються договірними державами за обслуговування повітряних суден, що займаються міжнародними перевезеннями, будуть передані до Ради ІКАО, а інформація про такі збори буде оприлюднена всім зацікавленим сторонам [11].

Таким чином, можна зробити висновок, що забезпечення безпеки, в тому числі авіаційної, є беззастережною обов'язком держави. Вчинення терористичних актів на борту повітряного судна або на території аеропорту створює ситуацію, при якій можна говорити про те, що держава не виконала взяті на себе зобов'язання щодо забезпечення безпеки. Як вже зазначалося вище, наявність обов'язки держави щодо забезпечення авіаційної безпеки не породжує автоматично відповідальність за міжнародним правом, тобто держава може повністю уникнути будь-якої відповідальності.

Зокрема, необхідним є встановлення відповідальності держав за здійснення авіаційної безпеки в Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 г. Таким чином,

необхідно модернізувати положення Чиказької конвенції 1944 року в вигляді нової ст. 4 bis, в якій буде закріплено обов'язок держав за забезпечення авіаційної безпеки.

2.2. Чиказька система контролю авіаційних перевезень та їх стандартів

Характеристикою законів про повітряні перевезення є те, що це природний вид міжнародних перевезень у поєднанні з повітряним простором інших країн. Як і морські перевезення, повітряні перевезення в основному є міжнародним видом транспорту. Повітряні перевезення регулюються мережею двосторонніх угод між Чиказькою конвенцією 1944 року та урядами держав-членів ЄС, а також внутрішніми законами. Чиказька конвенція передбачає функціонування міжнародної цивільної авіації, а також двосторонні угоди - певні правила польотів, що визначають маршрути, авіакомпанії та тарифи. Міжнародна організація цивільної авіації - це спеціалізоване агентство ООН, створене в 1944 році для сприяння безпечному та впорядкованому розвитку міжнародної цивільної авіації у всьому світі. Вона встановила необхідні міжнародні стандарти та правила для забезпечення безпеки польотів, авіаційної безпеки, ефективності та регулярності повітряних перевезень та захисту навколишнього середовища від авіації. Організація є форумом для співпраці між своїми 191 державою-членом у всіх сферах цивільної авіації.

Відповідно до статті 92 Чиказької конвенції, членство в ІКАО відкрите лише для країн. Членство в Організації міжнародної інтеграції вимагає внесення змін до Конвенції, які приймаються Генеральною Асамблеєю більшістю у дві третини (стаття 94). Представники ротаційного головування ЄС у Монреалі та Європейської комісії зіграли важливу координаційну роль.

Спільна комісія ЄС та ІКАО створена та функціонує з 2011 року та

прийняла поправку до авіаційної безпеки до свого нового меморандуму про співпрацю. Визнано робочу угоду між Європейським Союзом та Міжнародною організацією цивільної авіації у сфері повідомлення про авіаційні інциденти та інциденти. Тому в березні 2013 року Європейський Союз та Міжнародна організація цивільної авіації домовились про новий план авіаційної безпеки, який буде використаний у нещодавно підготовленому меморандумі про співпрацю. Цей Додаток з авіаційної безпеки фіксує важливі сфери для посилення співпраці між Європейським Союзом та Міжнародною організацією цивільної авіації, такі як обмін відповідною інформацією та досвідом у галузі авіаційної безпеки та надання коштів для конкретних ініціатив у цій галузі.

Тому галузь авіаційного права є дуже яскравою, що відображає гармонійне поєднання міжнародного права та наднаціонального правового нагляду. Згідно з місією Міжнародної організації цивільної авіації, спільною рисою міжнародно-правового нагляду є здійснення діяльності в галузі цивільної авіації та постійне підвищення рівня безпеки польотів та авіаційної безпеки; сприяння ефективній та стабільній участі усіх країн, що здійснюють міжнародні повітряні перевезення, та поважати національний суверенітет та рівні можливості Отримати суміжні права на цій основі. Одночасна діяльність

ІКАО сприяє співробітництву та координації на субрегіональному, регіональному та глобальному рівнях, а також належним чином враховує інтереси всіх учасників, включаючи авіаперевізників та інших операторів, користувачів, аеропорти, громадськість, працю, туризм та туристичні послуги. маючи на увазі, що врешті-решт міжнародним повітряним перевезенням слід надати якомога більшу економічну свободу, враховуючи його специфічні характеристики, особливо необхідність забезпечення високих стандартів безпеки польотів, авіації

Наприкінці Другої світової війни повітряний транспорт став однією з найважливіших галузей. Відповідно до Чиказької конвенції 1944 року та

мережі двосторонніх угод між урядами про захист національних авіакомпаній від конкуренції, це регулюється на національному законодавчому рівні. "Чиказька конвенція" містить основні багатосторонні рамкові принципи міжнародної цивільної авіації. У той час двосторонні угоди значною мірою встановлювали правила польотів, такі як маршрути, розміщення авіакомпаній та тарифи.

Двосторонні угоди є типовими, що міститься в угоді про Бермудські острови II між Сполученими Штатами та Великобританією. Ці двосторонні угоди визначають права на посадку та маршрути, кількість рейсів та пропускну спроможність цих рейсів. Авіакомпанії обох сторін демаркують кордон пропорційно відповідно до двосторонньої угоди. Хоча деякі країни ЄС мають транспортну політику, юридичний нагляд за повітряними перевезеннями в основному здійснюється на основі міжнародного законодавства, заснованого на Чиказькій системі нагляду за повітряним рухом.

Слід ще раз зазначити, що альянс та держави-члени мають спільні повноваження щодо регулювання системи обслуговування повітряного транспорту. Договір встановлює певні чіткі межі у галузі транспортної політики між державами-членами та агенціями альянсу. Тому повноваження установ ЄС зосереджені на вирішенні таких питань (відповідно до статті 91ДФЕС):

- Загальні правила міждержавних перевезень;
- Умови, за яких перевізники-нерезиденти можуть надавати транспортні послуги в державах-членах та контролювати їх відповідність;
- Заходи щодо підвищення безпеки транспорту тощо.

Юрисдикція держав-членів спочатку визначається заборонаю будь-якої дискримінації при перевезенні в межах ЄС, що включає застосування тарифів та різних умов транспортним агентством, і кожен транспортний маршрут транспортує лише один товар, залежно від країни походження або пункт призначення (ДФЕС No 95); По-друге, державам-членам транспорту в

межах ЄС заборонено подавати заявки на тарифи та умови, що містять будь-який елемент, який підтримує або захищає інтереси одного або декількох призначених підприємств чи галузей без дозволу (стаття ДФЕС 96)

Держава має право дозволяти заходи для сприяння транспортному сектору, якщо воно відповідає потребам у координації перевезень або компенсує виконання певних зобов'язань за концепцією комунальних послуг (стаття 92 ДФЕС).

Різниця між законами про повітряні перевезення та іншими способами перевезення. Побудова цих норм пов'язана з чітко вираженою міжнародно-правовою основою регулювання повітряного транспорту. Повітряні перевезення відрізняються від інших видів транспорту. Наразі ця різниця відображалася лише у відмінностях між процедурами, які використовуються установами при прийнятті рішень у цій галузі.

Таке історичне написання має певне значення. Тому тлумачити ці норми необхідно через ухвали суду. Тому першою такою справою була Комісія проти Франції у 1974 р., яка стосувалася морського транспорту, але згодом стала ключем до повітряного транспорту. Суд вирішив, що морські перевезення не є

Посилається на норми Європейського Союзу, але повністю включено в інші положення договору про заснування Європейського Союзу, якщо Рада не прийме рішення з певною більшістю. Основний зміст справи полягає в тому, що відповідно до французького морського закону 1926 року певна кількість членів екіпажу морського судна повинна бути французькою національністю. Відповідно, комітет ґрунтується на мистецтві. 226 Звернувся до суду, стверджуючи, що Франція не виконала своїх зобов'язань за Договором про ЄС. Францію звинуватили в забороні проїзду іншим державам-членам. З іншого боку, французький уряд це заперечує, стверджуючи, що свобода пересування робітників не поширюється на морський транспорт, оскільки вона виключається із загальної транспортної політики ЄС. Суд стверджував, що, хоча морський транспорт виключається

із конкретних положень транспортної політики ЄС, він повністю пов'язаний іншими положеннями договору про ЄС, включаючи свободу пересування робітників. Суд постановив, що Франція порушила свої зобов'язання. Тому право ініціювати законодавчі процедури у галузі морського та повітряного транспорту надається раді (кваліфікованій більшості) та державам-членам через раду та голову комітету.

Після розгляду справи в суді можна дійти висновку, що відповідальність відділу управління відносинами в галузі транспорту, але положення установчого договору стосуються і авіації. Окрім того, ведеться судовий процес за участю авіації. Справа "Нова межа". Справа передбачала зниження тарифів вище встановленого мінімуму. У цьому рішенні суд підтвердив, що положення установчого договору поширюються і на повітряний транспорт, хоча вони є окремими згідно з чинними положеннями. мистецтво. 100 ДФЕС.

Після відкриття ринку боротьба за ринок загострилася. Боротьба між європейськими авіакомпаніями та покинутими американськими авіакомпаніями привертає увагу

Проблеми, з якими стикаються держави-члени при захопленні європейського ринку повітряного транспорту. Європейські компанії відповідають на цей виклик, формулюючи новітні стратегії для кращого пристосування до ринкової конкуренції. Європейська авіакомпанія збільшила свою спроможність, що призвело (серед іншого) до збільшення кількості робочих місць. Лібералізація та глобалізація вимагають від авіакомпаній докласти більше зусиль для реструктуризації ринку повітряного транспорту.

Отже, Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року містить загальні вимоги щодо забезпечення міжнародних повітряних перевезень відповідним аеронавігаційним обладнанням, а також загальні вимоги до аеропортів, що обслуговують міжнародні рейси, на розсуд держав-членів. Крім того, Чиказька конвенція 1944 року передбачає надання

допомоги Радою ІКАО будь-якій Договірній Державі у таких сферах: вдосконалити аеронавігаційні засоби та аеропорти; фінансування проектів, пов'язаних з аеропортовою інфраструктурою; надання технічної допомоги.

2.3. Авіаційна безпека та відповідальність в системі Чиказьких конвенцій з цивільної авіації

Однією з важливих особливостей, в рамках Чиказької конвенції, є акцент на однорідності стандартів, які будуть підвищувати безпеку польотів. Інноваційна система ідеально зроблена та відредагована Конвенції, відповідно до якого міжнародні стандарти можуть бути прийняті Радою ІКАО, та стають застосовними до всіх держав-членів, якщо вони не повідомили ІКАО, що вони не будуть дотримуватися їх.

Міжнародна організація цивільної авіації, яка є одним із спеціалізованих установ ООН, являє собою глобальний форум для цивільної авіації.

ІКАО прагне реалізувати своє концептуальне бачення безпечного і сталого розвитку цивільної авіації, спираючись на співпрацю між своїми державами-членами.

Головними цілями ІКАО є безпека польотів та авіаційна безпека. Підвищення безпеки польотів у цивільній авіації в усьому світі здійснюється шляхом реалізації наступних заходів:

1. Виявляти і відстежувати існуючі чинники ризику в сфері безпеки польотів у цивільній авіації, розробляти і впроваджувати в глобальному масштабі ефективні та адекватні заходи щодо усунення виникаючих ризиків.

2. Забезпечувати своєчасне впровадження положень ІКАО шляхом постійного контролю за ходом реалізації їх в державах.

3. Здійснювати перевірки організації контролю за забезпеченням безпеки польотів з метою виявлення недоліків і заохочення усунення недоліків державами.

4. Розробляти глобальні плани, спрямовані на усунення основних причин виявлених недоліків.

5. Надавати державам допомогу в усуненні недоліків за рахунок реалізації регіональних планів усунення недоліків і створення організацій з контролю за забезпеченням безпеки польотів на регіональному та субрегіональному рівнях.

6. Заохочувати обмін інформацією між державами в цілях сприяння зміцненню взаємної довіри до рівня безпеки польотів в державах і прискоренню процесу вдосконалення контролю за забезпеченням безпеки польотів.

7. Сприяти своєчасному вирішенню критичних з точки зору безпеки польотів питань, виявлених групами регіонального планування та здійснення проектів (PIRG).

8. Підтримувати створення в усіх державах систем управління безпекою польотів, що охоплюють весь діапазон пов'язаних з безпекою польотів дисциплін.

9. Надавати державам сприяння у підвищенні безпеки польотів шляхом здійснення програм технічного співробітництва та доведення критичних потреб до відома донорів та фінансових організацій.

Підвищення рівня авіаційної безпеки в цивільній авіації в усьому світі відбувається шляхом реалізації наступних заходів:

1. Виявляти і відстежувати існуючі види загроз авіаційної безпеки в цивільній авіації, виробляти і впроваджувати ефективні, глобальні і адекватних заходів протидії і загрозам.

2. Забезпечувати своєчасне впровадження положень ІКАО шляхом постійного контролю за ходом їх реалізації в державах.

3. Здійснювати перевірки в сфері авіаційної безпеки з метою виявлення недоліків і заохочення усунення недоліків державами.

4. Розробляти, приймати і сприяти впровадженню нових або скоригованих заходів щодо підвищення рівня безпеки авіапасажирів у всьому

світі, сприяючи при цьому впровадженню ефективних прикордонних процедур.

5. Розробляти і оновлювати навчальні комплекти з авіаційної безпеки та електронні засоби навчання.

6. Заохочувати обмін інформацією між державами в цілях зміцнення у держав взаємної довіри до рівня авіаційної безпеки.

7. Надавати державам допомогу в підготовці всіх категорій персоналу, який бере участь у здійсненні заходів і стратегій в сфері авіаційної безпеки, і, при необхідності, в сертифікації такого персоналу.

8. Сприяти державам в усуненні пов'язаних з авіаційною безпекою недоліків за допомогою використання механізму забезпечення авіаційної безпеки і програм технічного співробітництва.

Виходячи з того, що згідно з прогнозами обсяги повітряних перевезень в найближчі 15 років подвоюються, необхідно здійснювати попереджуючий підхід до усунення існуючих і виникаючих ризиків для безпеки польотів, з тим щоб уважно керувати таким значним зростанням обсягів і підтримувати його на базі розробки стратегій в сфері регулювання та розвитку інфраструктури.

У зв'язку з цим держави і регіони, продовжуючи заохочувати розширення своїх секторів повітряного транспорту, повинні і надалі надавати великого значення встановленню, оновленню і реалізації своїх пріоритетів у сфері безпеки польотів.

Для того щоб постійне підвищення рівня безпеки польотів і узгоджена модернізація глобальної аеронавігаційної системи йшли нога в ногу, важливо здійснювати планування на глобальному, регіональному та державному рівнях. Це також сприяє досягненню безпечного і сталого зростання, більш високих рівнів ефективності і раціонального використання ресурсів навколишнього середовища, чого громадські структури та економіки в усьому світі очікують і вимагають від державних авіаційних органів та галузі.

Глобальний план забезпечення безпеки польотів (ГПБП) зазнав значних змін, в основному в результаті його зростаючої ролі в якості високорівневого документа з викладенням основних принципів, планів і напрямків реалізації, який у взаємодії з Глобальним аеронавігаційним планом (ГАНП) ІКАО визначає в рамках всього сектора прогрес в сфері повітряного транспорту. Глобальні плани визначають кошти і завдання, керуючись якими ІКАО, держави і зацікавлені сторони в авіації можуть передбачити зростання обсягів повітряного руху і ефективно керувати ним, приймаючи при цьому попереджувальні заходи з метою підтримки або підвищення рівня безпеки польотів. У зв'язку з цим ГПБП і зміни до нього затверджуються Радою до подальшої розробки бюджетних положень і схвалюються Асамблеєю.

Держави - члени ІКАО та регіони можуть використовувати ГПБП в своїй діяльності по розробці політики, планів і впроваджувальних заходів в області безпеки польотів в такий спосіб:

- По-перше, в ньому викладені глобальні цілі в області забезпечення безпеки аеронавігації, включаючи конкретні контрольні терміни і пріоритети, які повинні враховуватися державами і регіонами при плануванні заходів в області забезпечення безпеки польотів,

- По-друге, він пропонує знайомі рамки планування для надання державами і регіонами допомоги в підвищенні рівня безпеки польотів шляхом використання чотирьох інструментів ефективного забезпечення безпеки польотів: стандартизації, взаємодії, ресурсів і обміну інформацією про безпеку польотів.

- І, нарешті, він містить стратегії впровадження та інструктивний матеріал по передовій практиці для надання державам і регіонам допомоги в їх зусиллях по виробленню на рівні держав і регіонів рішень для реалізації глобальних цілей і пріоритетів.

ІКАО продовжує встановлювати пріоритети в трьох сферах забезпечення безпеки польотів: підвищення безпеки операцій на ЗПС, скорочення кількості авіаційних подій з причини зіткнення справного

повітряного судна із землею (CFIT) і скорочення кількості авіаційних подій та інцидентів, пов'язаних з втратою управління в польоті. Всі ці заходи сприятимуть реалізації глобальної першочергового завдання ГПБП, що полягає в постійному скороченні глобального показника аварійності

Як і в Глобальному аеронавігаційного плані, досягнення цілей ГПБП сприятиме реалізація конкретних ініціатив в області безпеки польотів, які розподілені в рамках чотирьох різних областей під назвою "інструменти ефективного забезпечення безпеки польотів". Ці інструменти ефективного забезпечення є структурною основою для реалізації ініціатив ГПБП і відповідних цілей в сфері забезпечення безпеки польотів, що встановлюються в регіонах, державах або галузі.

Однакове дотримання Стандартів і Рекомендованої практики ІКАО є одним з основоположних принципів Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція) і лежить в основі безпечної глобальної авіаційної системи. Тому стандартизація пов'язана з таким однаковим і послідовним дотриманням SARPS. ІКАО прагне підвищити загальний рівень впровадження SARPS шляхом більшої прозорості і більш широкого розкриття інформації про проведення перевірок та їх результати. Проте при реалізації заходів щодо досягнення більш високого ступеня стандартизації необхідно враховувати, що держави - члени ІКАО стикаються з різними проблемами в сфері безпеки польотів і мають у своєму розпорядженні неоднаковими людськими, технічними і фінансовими ресурсами для управління безпекою польотів.

Для реалізації цілей ГПБП потрібна постійна залученість міжнародної спільноти в рішення багатодисциплінарного і міжрегіональних питань. Виходячи з визнання значущості співпраці, в ГПБП дається опис різної ролі держав, галузі, міжнародних і регіональних організацій щодо забезпечення безпеки польотів, що дозволяє їм координувати здійснення основних принципів забезпечення безпеки польотів, діяльності по контролю за

забезпеченням безпеки польотів і реалізацію складових частин державних програм по безпеки польотів, а також систем управління безпекою польотів.

Будучи однією з невід'ємних частин структури ГПБП, регіональні групи по забезпеченню безпеки польотів (RASG) координують всю здійснювану на регіональній основі діяльність щодо вирішення проблем в галузі забезпечення безпеки польотів. RASG спираються на результати діяльності існуючих субрегіональних організацій щодо забезпечення безпеки польотів і сприяють обміну кращими практиками, співпраці і взаємодії, використовуючи підхід "зверху-вниз", що доповнює застосовуваний субрегионами, державами і галуззю при плануванні підхід «знизу-вгору». Свою діяльність RASG пов'язують з цілями ГПБП, надаючи практичну допомогу державам свого регіону. Крім того, RASG забезпечують офіційний канал представлення даних, що дозволяє ІКАО відстежувати хід реалізації ГПБП у всьому світі.

Секція політики авіаційної безпеки (ASP) Управління авіаційної безпеки та сприяння ІКАО відповідає за розробку нових та змінених стандартів та рекомендованих практик (SARPs) щодо безпеки міжнародних повітряних перевезень. Це проголошено в технічному додатку до Чиказької конвенції, зокрема Додатку 17 - Безпека.

Серед іншого, Секція ASP керує своїми програмами шляхом:

- розробка та оновлення додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (також відома як Чиказька конвенція);
- управління та нагляд за робочою програмою групи авіаційної безпеки (AVSEC), а також її робочих груп;
- оновлення та підтримка Посібника з безпеки ІКАО для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (Doc 8973);
- ведення Технічного додатку до Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою виявлення;
- надання підтримки Міжнародній технічній комісії з вибухових речовин (IETC);

- сприяння впровадженню SARPS, що стосуються безпеки; і
- надання підтримки різним органам управління в ІКАО, зокрема Асамблеї, Раді та Комітету з незаконного втручання (UIC).

Секція ASP також відповідає за сприяння співпраці з питань безпеки з іншими установами ООН та міжнародними органами. Серед багатьох організацій, з якими Секція ASP координує свою роботу, є Комітет ООН з боротьби з тероризмом (UNCTC), Виконавча дирекція Контртерористичного комітету (CTED), Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA) та Міжнародна рада аеропортів (ACI).

Варто коротко охарактеризувати дані додатки, які становлять стандарти стосовно авіаційної безпеки.

«Видача сертифікатів авіаційному персоналу» є однією з найважливіших гарантій ефективності та безпеки повітряного транспорту. Впевненість у здібностях, кваліфікації та підготовці пілотів та іншого авіаційного та наземного персоналу є необхідною умовою авіаційної безпеки.

Сертифікат може бути виданий або визнаний дійсним країною, де зареєстровано повітряне судно (стаття 32 Конвенції). Що стосується лізингу, чартеру чи обміну літаків, країна реєстрації та країна, де знаходиться фактичний оператор, можуть домовитись про передачу цих функцій. Додаток визначає правила отримання сертифікатів, а також роботу членів літнього екіпажу (пілотів, штурманів, бортінженерів), диспетчерів повітряного руху та авіаційних техніків; керівні вказівки щодо навчання надають країнам рекомендації щодо обсягу та інтенсивності навчання; керівництва авіаційного персоналу (аварійний персонал аеропорту, стюардеси, радисти та ін.).

Людина може допускати помилки, тому в Додатку I та навчальному посібнику ІКАО викладено стандарти та знання, якими повинен володіти кваліфікований персонал аеропорту.

«Правила польоту» містять лише рекомендації, а не рекомендовані

практики. Ці правила застосовуються до польотів під відкритим небом та над національними територіями без винятку, якщо вони не суперечать правилам країни, в якій здійснюється політ на їх території, і цим правилам, встановленим Міжнародною організацією цивільної авіації включати загальні правила візуального польоту та правила польоту на приладах. Дотримання правил польоту несе відповідальність капітан. Він повинен літати відповідно до загальних правил експлуатації (а також візуальних правил польоту або правил польоту на приладі).

Правила польоту приладів повинні дотримуватися в погодних умовах. Держава може вимагати застосування у визначених районах повітряного простору, незалежно від погодних умов. Протягом періоду управління польотом повітряне судно повинно суворо дотримуватися встановленого маршруту та висоти та постійно повідомляти службу управління повітряним рухом про своє місцезнаходження.

План польоту, який надає інформацію про приналежність літака та бортового обладнання, пункт і час польоту, пункт призначення, передбачуваний час прибуття та альтернативний аеропорт на випадок неможливості посадки в пункт призначення. Важливо вказати правила виконання польоту: візуальний політ або політ за приладами. Правила пріоритетного польоту аналогічні правилам наземного транспорту.

«Одиниці виміру, що використовуються в повітряних та наземних операціях». Єдина система вимірювань була визнана на Конференції цивільної авіації в 1944 році, яка закликала всі країни використовувати державні стандарти як головний міжнародний стандарт. Було прийнято резолюцію, яка рекомендує використовувати систему одиниць як стандарт ІКАО згідно з Додатком 5. Ці стандарти потрібно вдосконалювати.

«Експлуатація літальних апаратів». Проблема експлуатації літальних апаратів має особливі характеристики управління залежно від типу та екологічних змін, і може мати особливі експлуатаційні обмеження. Метою цього додатку є сприяння безпеці міжнародної аеронавігації шляхом

розробки стандартів безпечної експлуатаційної практики. Стандарти ІКАО не перешкоджають розробці національних стандартів, які можуть бути більш жорсткими, ніж стандарти, що містяться в двох частинах додатку. Стандарти ІКАО охоплюють такі сфери: експлуатація повітряних суден, технічні характеристики, навігаційне та комунікаційне обладнання, технічне обслуговування та ремонт, льотна документація, відповідальність екіпажу та авіаційна безпека літаків. Для використання літальних апаратів дуже важливі експлуатаційні мінімальні стандарти, залежно від факторів повітряного судна та середовища кожного аеропорту. Оператор повинен враховувати тип повітряного судна, важкість обладнання на літаку, характеристики заходу на посадку та кваліфікацію екіпажу при виконанні процедур, пов'язаних з польотами в будь-яких погодних умовах.

Капітан повинен повідомити, чи завершено дополітне навчання та чи відповідає всім вимогам, та переконатися, що літак придатний для польоту.

Основна увага в цьому додатку полягає в тому, щоб вимагати від операторів сформулювати правила, які обмежують час польоту членів льотного екіпажу, щоб забезпечити достатній час відпочинку, оскільки погана реакція екіпажу може призвести до надзвичайних ситуацій. Ці правила повинні бути включені в інструкції з експлуатації компанії та затверджені державою оператора.

Друга частина цього додатка стосується авіації загального користування та передбачає, що ці послуги можуть надавати члени екіпажу, які є менш кваліфікованими та досвідченими, ніж комерційні цивільні літаки. Іноді припускають, що на літаках загального призначення застосовуються менш надійне обладнання та менш жорсткі експлуатаційні стандарти.

Отже, комерційні та літаки загального призначення повинні використовуватися для перевезення відповідно до мінімальних стандартів безпеки польотів.

«Реєстраційні знаки держав та повітряних суден» відповідно до

Чиказької конвенції стосуються лише деяких питань, що стосуються реєстрації штатів та повітряних суден. Інші питання включені в таблицю класифікації того, як літаки підтримують міжміські польоти в повітрі. Це питання впливає з концепції того, що таке літаки і які кораблі можна класифікувати для отримання національних та зареєстрованих знаків.

«Льотна придатність літака». Придатність повітряного судна є одним з найважливіших факторів безпеки польотів. Для цього потрібно отримати сертифікат, який підтверджує, що конструкція та експлуатаційні характеристики літака відповідають певним нормам льотної придатності країни реєстрації. Стандарти, що містяться у Додатку 8, встановлюють мінімальні вимоги до використання національними органами регулювання льотної придатності. Ці вимоги є основою для визнання країнами сертифікатів льотної придатності, щоб повітряні судна інших країн могли літати на їх території, забезпечуючи тим самим захист інших повітряних суден.

У цьому випадку країна може розробити власні повні та деталізовані стандарти льотної придатності або запозичити ці правила у іншої країни, яка підписала договір. Цей додаток складається з 7 частин: зокрема, визначення, сертифікація льотної придатності та процедури технічного обслуговування, сертифікація важких літаків, сертифікація вертольотів, сертифікація легких літаків масою. Умови виконання польоту визначені в першій частині додатка як «очікувані умови експлуатації». Ці умови залежать від факторів, що впливають на безпеку польотів, таких як атмосферні погодні умови, рельєф місцевості, умови експлуатації повітряного судна та кваліфікація персоналу. Очікувані умови експлуатації не включають екстремальні умови, яких можна успішно уникнути, використовуючи відповідні правила експлуатації, та екстремальні умови, які рідко трапляються для задоволення вимог.

Стандарти цих умов призведуть до рівня льотної придатності, який перевищує необхідний. Додаток містить обов'язкову вимогу, згідно з якою

організація, відповідальна за типову конструкцію повітряного судна, надає інформацію про несправності, дефекти, несправності та інші прояви, які можуть негативно вплинути на підтримку льотної придатності повітряного судна. Технічні стандарти, що стосуються сертифікації, наразі обмежуються літаками з двома або більше двигунами та максимальною сертифікованою злітною масою понад 5700 кг. Сюди входять вимоги до експлуатаційних характеристик польоту, експлуатаційних характеристик, конструкції літака, проектування та встановлення двигуна та гвинта

«Служби повітряного руху». Цей додаток визначає елементи обслуговування повітряного руху та містить загальносвітові стандарти та рекомендовану практику надання цих послуг. Світовий повітряний простір розділений на декілька областей польотної інформації, і в цих районах надається обслуговування повітряного руху. Основною метою служб повітряного руху є запобігання зіткненням літаків на всіх етапах польоту. У додатку також описуються методи прискорення та підтримання впорядкованого потоку повітряного руху, методи надання порад та повідомлень щодо безпечних та ефективних операцій польотів, а також надання послуг попередження для повітряних суден, які постраждали внаслідок катастроф. Тому для досягнення вищезазначених цілей Міжнародна організація цивільної авіації передбачає створення льотного інформаційного центру та агентства управління повітряним рухом.

Тому не всі літаки надають послуги з повітряного руху. Якщо повітряне судно літає повністю за межами контрольованого повітряного простору в районі, де не потрібен план польоту, служба повітряного руху може не знати про цей рейс.

Для упорядкованого процесу передачі повітряне судно експлуатується лише одним управлінням повітряного руху

У будь-який час, як у Додатку 11, робиться застереження щодо вимог до координації між цивільними органами управління повітряним рухом та військовими органами чи іншими установами, які можуть вплинути на

експлуатацію цивільних літаків. Літаки повинні використовувати важливу інформацію, яку надають служби польотної інформації: метеорологічну інформацію, зміни умов експлуатації навігаційного обладнання та зміни умов аеропортів та супутніх об'єктів, а також зміни умов аеропортів та аеропортів. Статус відповідних засобів та інша інформація, яка може бути пов'язана з безпекою польотів.

«Пошук та порятунок». Ця програма була створена на основі потреби швидко знайти вцілілих після авіаційної аварії. Доповнений двоскладовим керівництвом з пошуку та порятунку, він містить положення для держав-членів ІКАО щодо створення, обслуговування та експлуатації пошукових служб на своїх територіях та під відкритим небом.

Питання «розслідування авіаційних аварій» особливо важливе для авіаційної безпеки. Тут потрібно не тільки з'ясувати причину авіаційних аварій, але й запобігти попереднім авіаційним помилкам. Тому ця програма призначена для запобігання випадкам. Зверніть особливу увагу на швидке визначення та пояснення ролей та обов'язків. Він складається з восьми розділів та 3 додатків. Якщо не погоджено інше, технічні вимоги Додатку застосовуються до дій, пов'язаних з авіаційними аваріями, незалежно від того, де вони трапляються. Країна, в якій сталася аварія, повинна вжити всіх необхідних заходів для збереження речових доказів, щоб забезпечити надійний захист повітряного судна та всіх його предметів протягом часу, необхідного для розслідування. Якщо максимальна якість авіаційної аварії чи серйозного інциденту досягає максимальної якості, вона також повинна найзручнішим та найшвидшим способом надсилати повідомлення про авіаційні аварії чи серйозні випадки країні реєстрації, країні, що діє, країні-виробнику та Міжнародному олімпійському комітету. Мінімальна затримка. Літак важить більше 2250 кг або є турбореактивним літаком. Наступним кроком є те, що країна, де розташований інцидент, повинна розслідувати авіаційний інцидент і нести відповідальність за такі розслідування, але вона може делегувати все або частину розслідування на лист про дозвіл на авіацію

з іншої країни або регіону. Слід створити зрілий орган авіаційного розслідування, якому слід надати право проводити розслідування самостійно та користуватися необмеженими повноваженнями проводити розслідування відповідно до положень цього Додатку.

Розслідування включає:

- Збирати, реєструвати та аналізувати всю відповідну інформацію про авіаційний інцидент чи інцидент;
- При необхідності розробити рекомендації з техніки безпеки;
- Якщо це можливо, визначте причину або фактор;
- Остаточне рішення (Держави не повинні розповсюджувати, публікувати або дозволяти використання проектів звітів або будь-яких інших документів, отриманих в ході авіаційних розслідувань, якщо останні не опублікували або оприлюднили такі звіти або документи).

«Авіаційна інформаційна служба». Авіаційна навігація є одним з найважливіших елементів безпеки польотів. Місія служби аеронавігаційної інформації - забезпечити необхідний інформаційний потік для забезпечення безпеки, нормальності та ефективності міжнародної аеронавігації. З впровадженням регіональної навігації (RNAV), навігації на основі характеристик (PBN), бортових автоматичних навігаційних систем та систем передачі даних роль і значення авіаційної інформації суттєво змінилися. Викривлена або помилкова інформація про аеронавігацію може негативно вплинути на безпеку аеронавігації. З метою забезпечення узгодженості аеронавігаційної інформації, необхідної для експлуатації та використання автоматичних навігаційних систем, країни повинні намагатись усіма силами уникати використання стандартів та нормативних актів, які не відповідають стандартам та регламентам, встановленим для міжнародних застосувань.

«Захист навколишнього середовища». Цей додаток стосується не безпосередньо безпеки польотів, а всіх аспектів шуму та викидів палива літаками.

«Безпека». Відповідно до цих правил кожна країна приймає та

впроваджує національний план безпеки цивільної авіації проти незаконного втручання шляхом застосування правил, практики та процедур, що враховують безпеку польотів, нормальність та ефективність. І призначити відповідну установу для оцінки ступеня загрози цивільній авіації на її території. Очевидно, що нелегальне втручання неможливо повністю усунути, але принаймні можна здійснити певні процедури, такі як перевірка персоналу та багажу в міжнародних аеропортах, щоб максимізувати безпеку пасажирів.

Додаток 18 стосується безпеки повітряних перевезень небезпечних вантажів, що є важливим для вимог та процесів промисловості, торгівлі, лікування та досліджень.

Таким чином, ІКАО відіграють важливу роль у спільному вирішенні питань безпеки. ІКАО має власну та ефективну роль, у сприянні боротьбі зі злочинністю в міжнародній цивільній авіації. Здійснюючи свою діяльність, ІКАО сприяє підвищенню рівня авіаційної безпеки, що є однією з основних проблем, що стоять перед усім міжнародним співтовариством. Однак, незважаючи на свої зусилля, вона не може вирішити цю проблему самостійно. Країни повинні співпрацювати, оскільки кожна країна має власні методи безпеки. Країни повинні тісно співпрацювати з організацією для досягнення плідних результатів у галузі авіаційної безпеки

2.4. Україна та Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року

Авіаційний транспорт був створений ще в Радянському Союзі. Після різкого скорочення повітряного руху в 1990-х роках, внутрішній ринок повітряних перевезень фактично зник з ринку перевезень, починаючи з 2000 р. спостерігався розвиток ринку авіаперевезень на Україні. Пасажирські потоки між аеропортами були перерозподілені, попит на внутрішній повітряний транспорт поступово зростає, а вантажні перевезення почали

відновлюватися.

Після здобуття незалежності та розвитку ринкових відносин необхідно змінити структуру авіаційної галузі, розділити функції між аеропортами та авіакомпаніями та сформувати авіакомпанію «Українські авіалінії», сформувавши національну організацію та систему управління повітряним транспортом. Сьогодні, користуючись послугами авіаперевезень, можна дістатися майже до кожного обласного центру України, а також 77 аеропортів у 50 країнах. Близько 50 іноземних авіакомпаній здійснюють регулярні рейси до України. В Україні експлуатується понад 30 різних типів аеропортів, 16 з яких можна вважати головними аеропортами. На внутрішньому та міжнародному ринку авіаперевезень пасажирськими та вантажними перевезеннями займаються близько 40 українських авіакомпаній.

Інтеграція в зоні загальної авіації та адаптація системи економічного нагляду за повітряним транспортом до європейського законодавства є одним із пріоритетів розвитку галузі сьогодні. Для реалізації Єдиного європейського плану неба в Україні система аеронавігаційного збору відповідає європейським стандартам контролю, а всі регіональні центри управління повітряним рухом автоматизовані. Система повітряного транспорту України знаходиться на шляху інтеграції до Європи.

Приєднання України до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (набрала чинності 4 квітня 1947 р.) допомогло сформулювати та вдосконалити основи національних норм. «Чиказька конвенція» встановлює принцип визнання національного суверенітету та встановлює право кожної країни керувати повітряними перевезеннями, комерційною діяльністю авіакомпаній та здійснювати юрисдикцію щодо перевезень на її території. В окремі роки попит авіакомпаній на їхні послуги зріс на 28-30%. Фінансова криза 2008 року спричинила різке зменшення обсягу перевезень для всіх видів транспорту. Хоча за статистичними даними, український ринок повітряного транспорту протягом року підтримував позитивні темпи

зростання близько 15%, але наприкінці 2008 року та на початку 2009 року обсяг повітряного транспорту вперше зменшився за останні роки.

У 2008 році через українські аеропорти було відправлено 10,7 млн пасажирів та 52 300 тонн пошти та вантажів (загальний приріст приблизно на 15%). У першій половині 2009 року пасажиропотік скоротився на 18,4% порівняно з першою половиною 2008 року, досягнувши 2,2 млн. Пасажирів, а обсяги вантажів та пошти зменшились на 25,6% - до 40 500 пасажирів.

Українським авіаційним сектором керує Національна авіаційна адміністрація України (Національна авіаційна адміністрація України) і перебуває в підпорядкуванні Міністерства інфраструктури України (відповідно до Постанови 1526 Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 р.). Як виконавче агентство, Національна авіаційна адміністрація відповідає за реалізацію національної авіаційної політики та використання національного повітряного простору, контроль за безпекою повітряних суден, льотну придатність суден, зареєстрованих у національному реєстрі цивільних повітряних суден, об'єкти цивільної авіації та забезпечення нагляду систем авіаційної безпеки та управління.

Організація повітряного руху, авіаційна безпека польотів та метеорологічне забезпечення цивільної авіації здійснюються Українським національним підприємством обслуговування повітряного руху (Украерорух).

Як новий суб'єкт міжнародного права, Україна здобула 172 члени Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) після здобуття незалежності в 1992 році, і сьогодні вона налічує 191 країну.

За останні сім років темпи зростання українського ринку повітряного транспорту становили в середньому близько 20% на рік

Сьогодні ІКАО відіграє світову провідну роль у сприянні та координації економічної лібералізації міжнародних повітряних перевезень та процесу безпеки польотів та авіаційної безпеки.

Поки що Україна активно співпрацює з Міжнародною організацією

цивільної авіації. Відповідно до Глобального плану безпеки польотів, план передбачає регулярні та обов'язкові інспекції організацій, що здійснюють нагляд за безпекою, експертами ІКАО з 1 січня 1998 року.

Безпека польотів держав-членів. З 2000 року Україна проводила регулярні перевірки здатності національного авіаційного органу забезпечувати безпеку польотів. Результати аудиту підтвердили відповідальність національних заходів контролю авіаційної безпеки до міжнародних стандартів та рекомендованої ІКАО практики. З 2001 року Україна видає збірник аеронавігаційної інформації (AIR Ukraine) у форматі, який відповідає стандартам ІКАО та включає всю необхідну аеронавігаційну інформацію. Беручи до уваги рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації на рівні уряду, було прийнято рішення про перехід на Світову геодезичну систему (WGS-84) у 1984 році. З 2001 року ІКАО використовує круїзні ешелони в повітряному просторі України та зменшує мінімальне вертикальне відокремлення, що позитивно впливає на адаптацію мережі маршрутів до європейських країн.

5 грудня 2011 року набрав чинності меморандум про взаєморозуміння між Україною та Міжнародною організацією цивільної авіації щодо постійного моніторингу плану загального аудиту нагляду за безпекою. Генеральний секретар Міжнародної організації цивільної авіації.

ІКАО продовжує надавати консультації та допомогу з усіх аспектів авіаційної діяльності та сприяє участі України в ініціативах. Перш за все, це підготовка до створення регіональних організацій для авіаційних адміністрацій України, Азербайджану, Туреччини та Молдови для забезпечення безпеки польотів та управління системою.

Сьогодні співпраця України з ІКАО забезпечується через Європейське та Північноатлантичне бюро ІКАО у Парижі. На цій основі організовувати заходи регіонального значення, здійснювати постійне вдосконалення Європейського аеронавігаційного плану, спеціальні робочі групи (EANPG, FLOE, MET, AIS, безпека польотів, авіаційна статистика, питання

повітряних перевезень, юридичні питання, перевезення небезпечних вантажів тощо).

У майбутньому ІКАО, зможе служити глобальним регуляторним центром, де країни будуть проводити наради для обміну різними рівнями прав доступу до ринку. Використовуючи можливості організації, країни можуть використовувати її як форум для деяких країн та інших потенційних країн-партнерів для обговорення питань доступу до ринку та пов'язаних з ними питань регулювання на двосторонньому або багатосторонньому рівні. Це усуне одну із слабких сторін нинішньої окремої, але не пов'язаної двосторонньої системи переговорів, тобто система є дорогою, трудомісткою і не може забезпечити ефективні процедури доступу до ринку. Країни визнають необхідність адаптації до нових реалій ринку з точки зору регулювання, і зараз це перший крок до остаточного формулювання більш послідовного підходу до економічного регулювання та досягнення мети укладення багатосторонніх угод. ІКАО, яка буде використовуватися як форум, може сприяти цій координації та досягненню цих цілей.

Таким чином, Чиказька конвенція встановила загальні вимоги до діяльності цивільної авіації на міжнародних рейсах. Йдеться про принципи та правила польоту, реєстрацію та документацію літаків, розслідування авіаційних аварій, процедури встановлення технічних стандартів тощо. Чиказька конвенція також регулює експлуатацію аеропортів, наземні аеронавігаційні засоби та послуги, а також процедури врегулювання суперечок. Приєднання до конвенції сприяє формулюванню та прийняттю міжнародних стандартів у галузі цивільної авіації, які є додатками до Чиказької конвенції. Чиказька конвенція внесла певний внесок у розвиток українського авіаційного права.

РОЗДІЛ 3.

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ ЗА ЗНИЩЕННЯ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН: ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО- ПРАВОВОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО РЕГУЛЮВАННЯ

З часу першого польоту братів Райт у 1903 р. до започаткування першої регулярної пасажирської авіалінії в штаті Флорида (США) минуло рівно десять років. Згодом було розроблено й прийнято одразу після Першої світової війни Паризьку конвенцію 1919 р., яка дала поштовх для активного розвитку цивільної авіації, становлення майбутнього міжнародного повітряного права. У ній з-поміж іншого закріплено: абсолютний суверенітет держави щодо повітряного простору над її територією (суходолом та територіальними водами), включаючи право заборонити вліт до нього (політ крізь нього); рівність можливостей використання повітряного простору власними та іноземними літальними апаратами тощо.

Попри це, спосіб та межі, порядок застосування заходів примусу для забезпечення державного суверенітету щодо власного повітряного простору чітко не були визначені. Можна припустити, у тому числі й через це, уже невдовзі цивільні повітряні судна стали об'єктами ворожих дій з боку різних держав. Перше знищення пасажирського літака під час воєнних дій сталося вже через півтора десятиліття після набуття чинності Паризької конвенції.

До початку та в роки Другої світової війни найбільш трагічними подібними інцидентами стали: літак Pan American Airlines Douglas DC2, знищений японською авіацією поблизу Гонконгу 24 серпня 1938 р. (Загинуло 15 осіб); літак Junkers Ju 52 авіакомпанії Aero O / Y 14 червня , 1940. Радянський літак знаходився поблизу Таллінна (загинуло 9 осіб); 30 січня 1942 року гідролітак Qantas Short Empire був біля узбережжя Західного Тимору (13 людей загинуло), а Дуглас DC-3 був біля берегів Австралії в березні 3, 1942 японський літак (загинуло 4 людини) поблизу; 1 червня 1943 р. Літак Douglas DC-3 авіакомпанії BOAC Airlines пролетів над Біскайською

затокою (17 людей загинуло) та АВ Aerotransport Airlines, 22 жовтня 1943 р. Німецька авіація знаходилася біля узбережжя Швеції (загинуло 13 людей) [4].

Наприклад, жертвами авіації та ППО різних держав у 50-ті – 70-ті роки ХХ ст. стали пасажирські літаки: Douglas DC-4 авіакомпанії Cathay Pacific Airways (збитий китайським винищувачем 23 липня 1954 р. біля острова Хайнань, загинуло 10 осіб); Lockheed L-149 Constellation авіакомпанії EIAl (збитий болгарськими винищувачами 27 липня 1955 р. поблизу болгарсько-грецького кордону, загинуло 58 осіб); Ту-104 авіакомпанії

«Аерофлот» (збитий зенітною ракетою 30 червня 1962 р. біля Красноярська, загинуло 84 особи); Boeing - 727 авіакомпанії Libyan Arab Airlines (збитий ізраїльськими винищувачами 21 лютого 1973 р. над Синайським півостровом, загинуло 108 осіб); Boeing - 707 авіакомпанії Korean Airlines (збитий радянськими винищувачами 20 квітня 1978 р. біля Мурманська, загинуло 2 особи); два Vickers Viscount авіакомпанії Air Rhodesia (збиті переносними зенітними ракетами Народно-Революційної Армії Зімбабве 3 вересня 1978 р. над Родезією та 12 лютого 1979 р. біля замбійського кордону відповідно, загинуло 48 та 59 осіб). Найбільше людських життів (269) забрала загибель літака Boeing - 747 авіакомпанії Korean Airlines, збитого радянським винищувачем 1 вересня 1983 р. поблизу острова Монерон у

На наш погляд, потребують розкриття підстави міжнародно-правової відповідальності держав за знищення цивільного повітряного судна, з огляду на існуючі міжнародно-правові акти. У даному контексті модно виокремити дві підстави – юридичну та фактичну.

До першої слід віднести сукупність зобов'язань, узятих на себе державою у зв'язку з приєднанням у той чи інший спосіб до певних міжнародно-правових актів, порушення яких (невиконання, неналежне виконання) утворює міжнародно-протиправне діяння.

Другу ж становить безпосередньо діяння (дія чи бездіяльність), вчинене державою (її органом, установою, представником) або від імені держави на порушення взятих на себе міжнародно-правових зобов'язань. Відповідно до положень ст. 2 Статуту, ООН зобов'язує держави утримуватися від загрози / використання сили в міжнародних відносинах.

Крім цього, згідно з резолюцією Генеральної Асамблеї ООН № 2625 від 24 жовтня 1970 р., держави зобов'язані сприяти дотриманню прав людини та основоположних свобод, закріплених Загальною декларацією прав людини та Міжнародним пактом про громадянські та політичні права, де право на життя та безпеку людини є основоположним правом, що підлягає захисту. Наведені міжнародно-правові акти створюють юридичну підставу міжнародно-правової відповідальності держави за знищення цивільного повітряного судна. Своєю чергою, фактичну ж підставу такої відповідальності складають: неправомірне діяння (дія або бездіяльність), вчинене на порушення взятих на себе державою міжнародно-правових зобов'язань; належність конкретної особи (групи осіб, органу, установи), якою (якими) вчинено зазначене діяння, до певної держави в тій чи іншій формі (громадянство / підданство, перебування на службі / під контролем держави, згода / сприяння / пособництво держави та ін.).

Слід зауважити, що в разі вчинення діяння в порядку реалізації права на держави на самооборону, а так само в умовах форс-мажору, потерпання від лиха або за згоди іншої держави на його вчинення, воно вважається вчиненим за умов, що виключають його міжнародну протиправність. Водночас це не означає виключення відповідальності як такої, оскільки остання передбачає відшкодування завданих збитків та реалізацію порушених зобов'язань. Інакше кажучи, якщо винна фізична особа повинна нести кримінальну відповідальність у разі, коли вчинене нею діяння є злочином, то держава, від імені якої діяла ця особа, нестиме міжнародно-правову відповідальність (насамперед, ідеться про відшкодування завданих збитків, відновлення порушених прав, продовження реалізації взятих на себе

зобов'язань).

Вимога про відшкодування заподіяної шкоди – одночасно і право потерпілої сторони (держави, де було зареєстровано знищене повітряне судно, громадяни якої постраждали тощо), і її обов'язок (по-перше, відсутність подібного звернення можна тлумачити як мовчазну згоду із неправомірним актом, що, за міжнародним правом, виключатиме будь-яке відшкодування шкоди; по-друге, кожна держава повинна всіма дипломатичними засобами захищати власних громадян за кордоном).

Повноваження компетентного органу для вирішення суперечки, що виникла, та врегулювання питання відшкодування завданої шкоди виконує зазвичай третя сторона – міжнародна організація / установа (арбітраж, створений відповідно до умов, передбачених Чиказькою конвенцією 1944 р., Рада Міжнародної організації цивільної авіації, Європейський суд із прав людини, Міжнародний Суд ООН). У разі невиконання державою своїх зобов'язань потерпіла сторона має право вжити ті примусові заходи, що їх вона вважатиме найбільш прийнятними в даній ситуації.

Висовлюючи припущення, що відповідальність держави за неправомірні акти досі ґрунтується на звичаєвому міжнародному праві, оскільки схвалений резолюцією Генеральної Асамблеї ООН №56/589 від 12 грудня 2001 р. проєкт документу «Відповідальність держав за міжнародно-

Судові органи держав-членів Ради співробітництва в Перській затоці домовились про переговори між собою щодо обвинувачення або відповідних дій щодо катастрофи рейсу МН-17 Malaysia Airlines. 17 липня 2014 р. Україна та Королівство Нідерландів підтвердили цей пункт у угоді про міжнародне правове співробітництво з рейсом МН-17 авіакомпанії Malaysia Airlines, що стосується злочинів (застосовується до української № 2506 VIII від 12.07.2018 р.) [55], і згідно з Україною та Європою Угода про співпрацю, укладена судовою організацією у 2016 році, та угода про оперативне та стратегічне співробітництво між Україною та Європейським поліцейським агентством, яка була укладена у 2018 році; Європейська

конвенція про передачу провадження у кримінальних справах, 1972

Так звана угода між Україною та Королівством Нідерландів у 2014 році передбачала будь-які злочини, пов'язані з падінням літака МН-17, а також переслідування та

Королівство Нідерландів було засуджено за злочини, пов'язані зі збиттям рейсу MN-17 Malaysia Airlines в Україні 17 липня 2014 року.

Сторони забезпечують одна одну найширшим кооперативними заходами щодо переслідування та засудження цих злочинів та виконання будь-якого покарання, призначеного за ці злочини. У свою чергу, нормативна база України щодо нагляду за діяльністю цивільної авіації в Україні містить приблизно тисячу нормативних актів.

Головним із них є авіаційний закон України, але є також деякі конституції українського простору, які були затверджені кабінетом міністрів у 2017 році.

Регламент передбачає, що заради національної безпеки та економічних інтересів організація використання повітряного простору України для задоволення потреб користувачів повітряного простору та забезпечення безпеки використання повітряного простору. Тут слід зазначити, що використання (управління) повітряним простором України базується на принципі гнучкого використання повітряного простору на стратегічному, дотактичному та тактичному рівнях.

Це доручено Національній адміністрації аеронавтики та Міністерству національної оборони, відомству військово-цивільної спільної системи управління повітряним рухом [27]. Слід зазначити, що насправді "Положення" не передбачає питання відповідальності держави з цього приводу. Традиційно в національному законодавстві юридична відповідальність пов'язана із застосуванням національних примусових заходів, що вважається відповіддю на санкції, застосування, застосування та виконання санкцій. Зокрема, адміністративна відповідальність України та процедури розслідування адміністративної відповідальності у сфері

цивільної авіації базуються на конституційних принципах та правових презумпціях, які зумовлені імплементацією та функціонуванням законності в Україні.

Конституція України має найвищу юридичну силу. Закони та інші нормативні закони приймаються на основі Конституції України та повинні дотримуватися (стаття 8, частина 2).

До обов'язків у галузі цивільної авіації належать: верховенство закону, законність, доцільність, раціональність, неминучість, своєчасність, справедливість, людяність, індивідуалізація покарання, доцільність злочину та покарання тощо [7,46].

Видається доцільним, що питання відповідальності держави за знищення цивільних повітряних суден, поряд з іншими неправомірними діяннями у сфері міжнародної цивільної авіації, повинні стати предметом розгляду і в інших галузях права і законодавства, включаючи кримінальне. Важливим напрямом у вдосконаленні питання відповідальності держави за знищення цивільних повітряних суден є участь громадськості в цьому процесі, яка має цілий комплекс відповідних правових інструментів, що передбачено на рівні міжнародних актів [39] та актів національного законодавства [38].

Отже, Умовами виникнення міжнародно-правової відповідальності держави за вчинення знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна є: атрибутивність такого акту державі, неправомірність акту, що може бути виключена певними обставинами, зокрема вжиттям правомірних контрзаходів – застосування зброї, однак, тільки в тих випадках, коли не застосування таких заходів, загрожувало б безпеці держави чи її населенню. Знищення чи пошкодження державою цивільного повітряного судна в польоті породжує кримінальну відповідальність фізичних осіб-виконавців вказаного акту та відповідальність держави у формі реституції (якщо це можливо), репарації, компенсації чи сатисфакції, з метою відновлення стану, що існував до порушення. У тому ж випадку, коли такий акт є актом агресії,

то держави можуть вживати заходів з припинення таких порушень у рамках міжнародних організацій, застосувавши механізм Ради Безпеки ООН, яка наділена повноваженнями вживати обов'язкових заходів. Відповідальність держави в міжнародному праві за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті залишається звичаєвою, епізодично регульованою нормами договірної міжнародного права, що потребує удосконалення та розроблення окремого міжнародного договору, який би регулював відповідальність держави у випадках застосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті та його знищення та пошкодження, що забезпечить реалізацію принципу відповідальності держави за міжнародний неправомірний акт для досягнення телеологічних домінант міжнародного правого порядку.

3.1. Міжнародно-правова відповідальність Ірану за катастрофу рейсу PS 752

Розслідування катастрофи PS 752 було помилкою членів Ірану (Корпусу вартових ісламської революції). Дії цих збройних формувань стосуються всього Ірану. Відповідно до статті 4 про відповідальність держав за міжнародні протиправні дії, прийняті Резолюцією 56/83 Генеральної Асамблеї ООН:

«Поведінка будь-якого органу держави розглядається як діяння цієї держави за міжнародним правом незалежно від того, чи здійснює цей орган законодавчі, виконавчі, судові або будь-які інші функції, незалежно від положення, яке він займає в системі держави, і незалежно від того, чи є він органом центральної влади або адміністративно-територіальної одиниці держави». Другий орган, безсумнівно, відповідальний за цю катастрофу, і його дії, безсумнівно, покладені на Іран, і це відомство, яке забезпечує безпеку цивільної авіації.

Іран здійснюватиме незаконні дії проти країн, які постраждали. В даний час, згідно з наявною інформацією, основними нормами міжнародного права, що порушуються Іраном, є норми міжнародного

авіаційного права, що стосуються безпеки цивільної авіації. Ці специфікації були включені до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, так званої Чиказької конвенції, багато з яких є невід'ємною частиною додатків до неї. Один з них передбачає розслідування авіаційних аварій - Додаток 13 Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів», розслідування катастрофи рейсу PS 752 відповідно до Конвенції.

Необхідно враховувати норми міжнародного гуманітарного права, що застосовуються до збройних конфліктів, при класифікації аварії польоту PS 752 та інші норми міжнародного права, які стануть зрозумілими при об'єктивному розслідуванні всіх ситуацій, які призвели до катастрофи рейсу PS 752. Ступінь застосування норм міжнародного гуманітарного права, і визначення домінуючого міжнародно-правового режиму для кваліфікації поведінки Ірану як держави і її збройних формувань можливе в результаті такого розслідування. Проте є без сумніву зміна суб'єктивної сторони, тобто в разі доведення умисних дій, що призвели до катастрофи рейсу PS 752, кардинально змінить кваліфікацію ситуації, застосовні норми міжнародного права, і ступінь відповідальності Ірану.

Країни наполягають на необхідності всебічного, незалежного та відкритого розслідування. Це одне з міжнародно-правових зобов'язань Ірану, в тому числі за Чиказькою конвенцією. На жаль, поведінка Ірану на ранніх стадіях катастрофи сумнівна. Порухення цього зобов'язання може мати певні несприятливі міжнародно-правові наслідки для Ірану, включаючи введення додаткових санкцій.

Кваліфікація пілотів, військовослужбовців усіх рівнів та осіб, відповідальних за безпеку цивільної авіації, які беруть участь у катастрофі PS 752. Ця кваліфікація вимагає результатів розслідування, але безпосередньо не пов'язана з результатами розслідування. Вона є автономною і проводиться на основі національного законодавства. Відповідно до міжнародно-правової відповідальності Ірану за катастрофу PS 752, це також одне із зобов'язань Ірану притягнути винних до

відповідальності.

Відповідальність держави за міжнародно-протиправні дії та відповідальність особи за дії, які стали безпосередньою основою відповідальності держави, - це два різні типи відповідальності, засновані на різних правилах та різних формах, а статус суб'єкта різний. Вони стикаються лише через катастрофу.

Країни будуть порушувати кримінальні провадження в різних країнах на основі принципу екстериторіальної ефективності кримінального законодавства. Ці питання регулюються кримінальним законодавством. На практиці в центрі переслідування буде Іран, який тепер має кримінальну юрисдикцію щодо тих, хто причетний до катастрофи PS 752, і притягує до відповідальності винних у злочині та відповідальності країни.

Іран буде нести відповідальність за свої дії під міжнародною відповідальністю. Загальні питання та процедури відповідальності держави регулюються положенням про відповідальність держави за міжнародні незаконні акти. Міжнародна відповідальність країни поділяється на нематеріальну та матеріальну.

Чиказька конвенція є відповідним та незалежним розслідуванням катастрофи рейсу PS 752, і Україна та інші члени перебувають під розслідуванням. Зобов'язання Ірану згідно з його міжнародно-правовими обов'язками включають встановлення тіл загиблого, повернення їх до країни та надання всілякої допомоги родичам загиблого. Судячи з дій Ірану та його лідерів за останні дні, ми маємо принаймні факти, що ми почали виконувати ці міжнародно-правові зобов'язання з точки зору визнання відповідальності, вибачення та вжиття інших дій, пов'язаних з нематеріальною відповідальністю.

Щодо відповідальності, то в даному випадку мова йде про компенсацію: компенсація родичам жертви, компенсація авіакомпанії, компенсація третій країні, яка бере участь у розслідуванні катастрофи. Ці питання будуть вирішені під час переговорного процесу відповідно до

загальних норм міжнародного права, спеціальних норм міжнародного повітряного права, що стосуються компенсації, та міжнародної практики такої компенсації.

Слід зазначити, що, держава-деліквент зобов'язана добровільно взяти на себе міжнародну відповідальність, тобто виконувати всі зобов'язання, що випливають з її міжнародно-протиправних дій. Невиконання цього зобов'язання збільшить відповідальність та призведе до несприятливих політичних та міжнародно-правових наслідків для країни, зокрема використання механізмів санкцій, хоча вони і не несуть міжнародної відповідальності, покликані змусити країни-порушники взяти на себе відповідальність.

3.2. Міжнародна реакція на збиття Boeing 777 біля Донецька

Boeing 777, який розбився під Донецьком, - це катастрофа авіалайнера Malaysia Airlines, який виконував регулярний рейс МН17, внаслідок чого загинули всі пасажери та екіпаж (загалом 298 людей). Літак Boeing 777 був збитий на сході України 17 липня 2014 року поблизу Торезу в Донецькій області. Міжнародне розслідування підтвердило, що літак збив російським ракетним комплексом протиповітряної оборони «Бук». Незалежні дослідники стверджують, що ЗРК «Бук» належить 53-й ракетній бригаді ППО з Курська (Росія). 24 травня 2018 року влада Австралії та Нідерландів офіційно звинуватила Росію в авіакатастрофі. За кількістю жертв катастрофа Boeing 777 стала найбільшою катастрофою в історії України та у 21 столітті, за винятком теракту 11 вересня 2001 р., найбільш смертельною катастрофою пасажирського літака. Збиття літака спричинило новий раунд міжнародних санкцій проти Заходу Росії. Багато експертів вважають, що це «переломний момент» у відносинах Росії із США, Європейським Союзом та їхніми союзниками.

У 2014 році літак здійснив призначений рейс МН17 з Амстердама

(Нідерланди) до Куала-Лумпура (Малайзія); він вилетів з Амстердама до міжнародного аеропорту «Куала-Лумпур» о 13:30 за київським часом, а зв'язок із літаком був перерваний близько 16:00. Уламки розбилися поблизу міста Торезу в Донецькій області. На борту було 298 людей (283 пасажери та 15 членів екіпажу), і ніхто не врятувався. За попередньою інформацією, літак, який був збитий ракетою "земля-повітря", запустили російські бойовики з території так званої Донецької народної республіки за допомогою самохідної ракети "земля-повітря" Бук ". Спочатку організація "ДНР" стверджувала, що збила літак, але згодом відмовилася від своїх звинувачень. Українська сторона заявила, що є докази того, що Росія була причетна до катастрофи пасажирського літака Boeing 777 у Росії. У той же час Російська Федерація заперечує будь-які звинувачення. Триває розслідування причин катастрофи. Комісія національної безпеки і оборони повідомила про те, що сепаратисти контролювали територію, де впав літак, і перешкоджали збору доказів.

17 липня 2014 року пасажирський літак Малайзійських авіаліній "Боїнг-777" здійснив рейс МН 17 за маршрутом Амстердам - Куала-Лумпур. У відповідь на терористичні акти Міністерство закордонних справ України створило оперативний штаб, який відповів на вимоги місцеві пасажери, які загинули вдень та вночі. Координувати роботу, пов'язану з іноземними дипломатичними представництвами в Україні.

Хоча важко отримати доступ до місця катастрофи, Міжнародний комітет все ж зіграв свою роль. За наявними даними, російські військові експерти вже працюють на місці аварії від імені цивільних осіб, що ускладнює їх роботу.

Реакція міжнародного співтовариства на трагедію пасажирського літака була послідовною і чіткою - майже ніхто не сумнівався у причетності Росії та її збройних терористів.

Ця трагедія посилила заклики європейських країн, США, Канади, Австралії та інших країн вимагати від Росії використати весь свій вплив на

проросійських сепаратистів на сході України для припинення вогню, звільнення заручників та встановлення прикордонного контролю.

На міжнародній арені активно докладаються зусилля щодо надання доказів прямої участі Росії у терактах, а також інших фактів, що підтверджують розгортання бойових дій проти України. Ми переконали міжнародних партнерів реагувати на дії Росії як країни, яка публічно підтримує тероризм.

Комісія Європейського Союзу із закордонних справ вирішила створити консультативну групу з питань реформування Української служби цивільної безпеки (EUAM Ukraine) в рамках Спільної політики безпеки та оборони ЄС.

Делегація ЄС була розпочата у відповідь на заклик України до ЄС допомогти підвищити ефективність структури сектору безпеки в контексті російської агресії.

Діяльність делегації ЄС спрямована на допомогу Україні у реформуванні правоохоронної системи та впровадженні реформ для зміцнення верховенства права на всій території країни.

Основними пунктами резолюції є: Рада Безпеки визначила, що літак був збитий, в результаті чого загинуло 298 осіб; вимагала від збройних формувань на сході України запобігти знищенню особистих речей, трупів загиблих пасажирів та інші докази, а також забезпечити можливість представників слідчого комітету негайно та безпечно в'їхати до Спеціальної моніторингової місії ОБСЄ та інших міжнародних організацій; вимагати негайно припинити військову діяльність в районі катастрофи, особливо діяльність збройних груп .

Окрім членів Білорусі та України, у зустрічі також взяли участь делегації країн, громадяни яких загинули в результаті катастрофи. Зокрема, Нідерланди, Австралія та Люксембург направили представників закордонних міністрів; делегації з Малайзії, Індонезії, Канади, Німеччини, Бельгії, Нової Зеландії, Філіппін та В'єтнаму також виступили з промовами.

Делегації США, Великобританії, Франції, Австралії, Литви, Канади та Республіки Корея вважають, що катастрофа пасажирського літака стала трагедією, спричиненою постачанням Росією високоточної зброї сепаратистській організації на сході України. Українські лідери отримали визнання за зусилля щодо забезпечення розслідування та участі ІКАО та інших міжнародних організацій. Він підкреслив, що Росія повинна використовувати свій вплив на сепаратистів для просування розслідування та повного припинення триваючого конфлікту.

Україна дякує ОБСЄ за ефективну допомогу та підтримку у вирішенні низки питань, пов'язаних із забезпеченням доступу міжнародних експертів до місця падіння малайзійського літака в Донецькій області.

У відповідь Генеральний секретар ОБСЄ зазначив, що організація готова надати Україні всебічну допомогу для врегулювання кризи на сході України та відновлення миру та безпеки.

Тому збиття міжнародного пасажирського літака "Боїнг 777" над територією Донбасу сталося під час посилення Росією військової підтримки сепаратистів, і це, ймовірно, буде прямим результатом цього. Наслідки міжнародного розслідування причин авіакатастрофи можуть нанести потужний удар по позиціях Росії та підтримуваних нею сепаратистів, хоча вони не можуть гарантувати швидке вирішення конфлікту на Донбасі. Водночас українська влада повинна докласти максимум зусиль для сприяння об'єктивному розслідуванню цієї трагедії, але в той же час вона не може припинити свої дії проти проросійських бойовиків у регіоні.

19 червня 2019 року прокуратура Нідерландів висунула звинувачення проти чотирьох терористів у катастрофі рейсу МН17 на Донбасі 2014 року на підставі висновків Спільної слідчої групи.

16 липня 2019 року старший представник Європейської Комісії закликав Росію від імені Європейського Союзу визнати відповідальність за катастрофу Боїнг-Малайзії на Донбасі влітку 2014 року: Європейський Союз також впевнений у незалежності та професіоналізмі юридичних процедур.

23 лютого 2020 року слідчі заявили, що вони мали свідків, які були свідками запуску ракети Boeing Malaysia.

Отже, Верховний представник Ради Європи від імені Європейського Союзу закликає Росію визнати відповідальність за катастрофу малайзійського «Боїнга» над Донбасом влітку 2014 року: «ЄС закликає Росію взяти на себе відповідальність за катастрофу, а також повністю співпрацювати з проведенням розслідуванням. Також Євросоюз висловлює свою точку зору в незалежності і професіоналізмі правових процедур».

Представники слідства заявили, що у них є свідок, який бачив запуск ракети по малайзійському Боїнгу.

Отже, Верховний представник Європейської комісії від імені Європейського Союзу закликав Росію визнати відповідальність за катастрофу «Боїнгу» в Малайзії на Донбасі влітку 2014 року: Європейський Союз також висловив свою думку щодо незалежності та професіоналізму юридичні процедури. Слідчі заявили, що у них були свідки, які стали свідками запуску ракети «Боїнг» в Малайзії.

3.3. Відповідальність за збиття Boeing 737 під Тегераном

Катастрофа Boeing 737 під Тегераном - велика авіаційна катастрофа, яка сталася 8 січня 2020 року. Авіалайнер Boeing 737-800 авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (МАУ) виконував міжнародний рейс PS752 з Тегерана до Києва[40], але приблизно через 3 хвилини після зльоту був збитий двома ракетами «земля-повітря» [22]. Літак впав на землю в 15 кілометрах від аеропорту вильоту. На його борту знаходилися 176 чоловік - 167 пасажирів і 9 членів екіпажу, всі вони загинули.[23].

По кількості вбитих ця катастрофа увійшла до 50 найбільших за жертвами. Керівництво МАУ заявило, що технічний стан літака хороший, а помилки пілота усунені, враховуючи складність польоту, екіпаж заздалегідь зміцнився досвідченими пілотами [23].

11 січня президент Ірану Хасан Роухані зізнався, що літак був випадково збитий ракетою, запущеною Корпусом гвардії Ісламської революції.

За словами іранських чиновників, причиною трагедії є людські фактори. Іран направив слідчу групу на місце катастрофи. За словами голови Комісії з розслідування наслідків катастрофи цивільної авіації Ірану, екіпаж не повідомив про надзвичайну ситуацію на борту. Український уряд висловив намір направити експертів для допомоги у розслідуванні.

Прес-секретар Міністерства доріг та міського розвитку Ірану заявив, що літак спалахнув полум'ям після загоряння двигуна, в результаті чого він втратив контроль і зазнав аварії. Версію теракту на борту майже відразу виключили.

Спочатку в засобах масової інформації зазначалося, що Іран відмовився передати бортовий самописець компанії "Боїнг" у США. Пізніше Іран офіційно спростував ці звинувачення та запропонував США та Україні розслідувати катастрофу. Іранські чиновники заявили, що ці реєстратори пошкоджені, але, на думку експертів, дані про них все ще можна проаналізувати. 10 січня Іран дозволив українським представникам використовувати самописні пристрої та деталі літаків. Іранський чиновник, який розслідував українську авіацію, заявив у неділю, що відмовився від планів відправлення реєстраторів за кордон.

Протягом трьох днів Іран не розкривав справжню причину катастрофи і відмовлявся прийняти версію ракети, що атакувала літак, незважаючи на дані США, Великобританії та Канади.

11 січня президент Ірану Хасан Роухані зізнався, що літак був збитий ракетою, яку іранські військові випустили з Корпусу гвардії Ісламської революції. 16 січня чиновники Тегерану погодились передати останки українських жертв Україні та дозволити українським експертам брати участь у розшифровці чорної скриньки.

23 травня іранські чиновники заявили, що оператор ракетної системи

відповідальний за катастрофу, і що компанія може не спілкуватися з командним центром і порушила правила пожежі "без дозволу".

3 червня українські представники заявили про намір відправити чорну скриньку літака до Франції для розшифровки, оскільки вони нібито не мали відповідного обладнання.

14 червня, за словами заступника міністра закордонних справ України Євгена Єніна, Іран наполягав на тому, що катастрофа була людською помилкою, і тому не несла міжнародної відповідальності за катастрофу.

Також у червні Іран офіційно запросив технічну допомогу, а Французьке агентство з розслідування та аналізу безпеки цивільної авіації (BEA) розшифрує реєстратор з 20 липня.

24 липня аналіз самопису був завершений, і результати підтвердили той факт, що на роботу літака впливало зовнішнє втручання.

29 липня в Києві розпочався перший етап переговорів з Іраном щодо розбитої української компанії "Боїнг". Після цих переговорів Тегеран погодився виплатити всю необхідну компенсацію.

10 серпня глава Центральної страхової організації Ірану, заявив, що Іран не буде компенсувати МАУ за розбитий лайнер, оскільки він був підписаний європейською, а не іранською компанією. Це не стосується компенсації членам сім'ї жертв катастрофи. Наступний раунд переговорів про компенсацію планується провести в жовтні.

Влада Ірану оголосила результати попереднього розслідування. Літак отримав технічний огляд перед зльотом. Пілоти виконували вказівки та отримували всі необхідні погодження з іранськими військовими та цивільними відомствами.

20 лютого військова прокуратура Ірану завершила розслідування катастрофи літака МАУ. На даний час обвинувальний акт готується, і справа незабаром буде передана до суду.

Канадський прем'єр-міністр Джастін Трюдо заявив, що дані з різних джерел, включаючи канадську розвідку, підтверджують, що літак був

збитий іранською ракетою, вказуючи на те, що це було не навмисно. Британські чиновники погодились з цією версією.

За словами Олексія Данилова, Комісія національної безпеки і оборони України розглянула 7 причин катастрофи, включаючи катастрофи ракет, але не виключає інших версій: зіткнення з безпілотниками або іншими повітряними об'єктами; двигуни; несправність або вибух; через терористичну атаку атака, літак вибухнув зсередини.

11 січня 2020 року іранські лідери визнали в офіційній заяві, що літак був випадково збитий їхньою військовою системою ППО.

Згідно з офіційними іранськими повідомленнями, під час зльоту літак почав повертати у напрямку військового центру Корпусу гвардії Ісламської революції.

Іранська організація відповідальність заперечує, стверджуючи, що літак був на правильному маршруті.

12 липня представник Ірану заявив, що причиною катастрофи стала несправність системи ППО. За словами Ірану, лайнер був неправильно ідентифікований системою як об'єкт, що рухався до Тегерану через збій конфігурації. Однак літак летів у зворотному напрямку [24].

18 липня Франція повідомила, що отримала "чорні скриньки" від української авіації. Французьке агентство з розслідування та аналізу безпеки цивільної авіації є одним з основних агентств, що займаються розшифровкою пошкоджених бортових самописців [57,59].

Іранська національна авіаційна організація пояснила, що більше шести місяців, "через коронавірус", "відсутність польотів", і "Європа, американці та канадці не погодились надати необхідне обладнання для розшифровки", вона не змогла надіслати "чорних ящики »для огляду [13].

20 липня експерти успішно завантажили дані бортпровідників, а потім передали дані до бюро розслідування авіаційних інцидентів в Ірані.

МАУ оголосило про безстрокове призупинення рейсів до Тегерану [49]. Через високий рівень напруженості в регіоні інші авіакомпанії,

включаючи Singapore Airlines, China Airlines та Malaysia Airlines, також оголосили про подібні рішення [49]. Катастрофічна Росавіація запропонувала не використовувати повітряний простір Близького Сходу [49]. 9 січня Україна повністю заборонила польоти до Ірану на невизначений термін.

10 січня австрійські та німецькі авіакомпанії скасували всі рейси до Ірану. 9 січня рейс LH 600 з Франкфурта в Тегеран був розгорнутий у повітрі і повернутий до першого аеропорту.

За її словами, під час другого раунду переговорів Україна попросить Іран пояснити, що сталося в ніч, коли біля Тегерана був збитий Boeing 737-800 Міжнародних авіаліній України, і Тегеран за це відповідає.

Першим кроком є проведення Іраном технічного розслідування згідно з додатком 13 Чиказької конвенції. Мета цього розслідування - встановити, що стало причиною аварії.

Вони підкреслили, що українське Міністерство закордонних справ вимагало від Ірану проведення чесного технічного розслідування та описало реальну ситуацію над Тегераном тієї ночі, і подало свої рекомендації до ради директорів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Другий крок - розслідування кримінальної справи. Прес-секретар Міністерства закордонних справ додав, що основна юрисдикція для таких розслідувань також знаходиться в Ірані, але з огляду на те, що українські громадяни були вбиті, а літак був українським, Україна порушила власне кримінальне провадження і знаходиться під слідством.

Для України "кримінальну відповідальність повинна нести не лише особа, яка безпосередньо натиснула кнопку Тор і запустила ракету, але й вся система командування та весь персонал, який бере участь у судовому процесі щодо цивільної авіації над Іраном того дня, повинен нести кримінальну відповідальність".

Третій крок: Україна вимагає від Ірану нести всі міжнародно-правові обов'язки щодо збиття українського пасажирського літака. Тому що

неможливо збити літак у мирному небі, не відповідаючи за це відповідно до міжнародного права. Пізніше Амір Алі Гаджизад, командувач аерокосмічними силами Корпусу охорони ісламської революції (ІРГК), заявив, що несе повну відповідальність за катастрофу українського літака.

Тому МАУ оголосило про безстрокове призупинення рейсів до Тегерану. Через високу напруженість у регіоні інші авіакомпанії, включаючи Singapore Airlines, China Airlines та Malaysia Airlines, оголосили про подібні рішення. Через кілька годин після катастрофи Росавіація не рекомендувала використовувати повітряний простір Близького Сходу. Україна повністю заборонила польоти до Ірану на невизначений час.

ВИСНОВКИ

Підводячи підсумок всьому сказаному і виходячи із завдань і цілей поставленими перед дипломною роботою можна зробити наступні висновки.

Проблеми міжнародно-правової відповідальності специфічні, багатогранні і досить складні. Розвиток і кодифікування норм і принципів відповідальності в міжнародному праві вимагають аналізу і узгодженості багатьох питань, кожне з яких має бути розглянуте і враховане з тим, щоб правильно відбити ті зміни, які сталися до теперішнього часу в області МП.

Необхідність спеціального дослідження проблем кодифікування і розвитку норм і принципів міжнародно-правової відповідальності продиктована збільшеною роллю МП як юридичної основи міжнародних відносин, підвищенням його ефективності в підтримці світового правопорядку, в рішенні найважливіших проблем світової спільноти.

На сучасному етапі існування суверенних держав міжнародні відносини проявляються як міжнародно-правова поведінка держав, що ґрунтується на юридично закріплених принципах і нормах. Функції міжнародного права полягають в нормативному закріпленні прав і обов'язків держав, що виникають в процесі їх існування.

У завдання міжнародного права входить не лише встановлення правил поведінки держав в тій або іншій області їх міжнародної діяльності, але й вироблення норм і принципів, що гарантують дотримання цих правил. На практиці одним із найважливіших міжнародно-правових інструментів є принцип міжнародної відповідальності держав і інших суб'єктів міжнародного права за порушення їх міжнародних зобов'язань, а також за шкідливі наслідки при правомірній діяльності в окремих сферах міждержавної співпраці.

Розвиток міжнародного права є взаємозв'язаним процесом становлення та удосконалення як правил поведінки держав, так і норм і принципів, що забезпечують їх дотримання, у тому числі і правил міжнародної відповідальності. Проте в даний момент в розробці норм і принципів

міжнародної відповідальності в міжнародному праві існує прогалина. Незважаючи на зростаючу необхідність, норми і принципи міжнародно-правової відповідальності держав так і не кодифіковані, хоча робота над цим ведеться Комісією міжнародного права ООН.

Таким чином, завданням сучасного міжнародного права є заповнення цього пропуску в праві. Кодифікування і розвиток норм і принципів міжнародно-правової відповідальності може послужити важливою умовою в подальшому розвитку міжнародного права в цілому.

Аналіз роботи КМП ООН з вивчення питань міжнародної відповідальності держави за правопорушення приводить до висновку про те, що в постановці цих проблем сталося певне зрушення. Виконана Комісією робота в цій області і проекти відповідних статей, що укладаються нею, можуть служити основою для подальшого просування вперед.

Але на мою думку доцільно було б об'єднати ці проекти в один єдиний документ – одну єдину конвенцію, яка б кодифікувала інститут міжнародно-правової відповідальності. Таку конвенцію було б легше затвердити, адже легше ратифікувати один документ – а ніж по черзі ратифікувати три чи чотири різні.

Серед цілого ряду чинників, що призводять до все більшого ускладнення міжнародних відносин, важливе місце належить прогресу в науці та техніці, що дозволяє державам здійснювати такі види діяльності, які не обмежуються рамками державних територій.

Політика України спрямована на тісну співпрацю зі світовою спільнотою, тому числі і в області забезпечення світового правопорядку, використання ядерної енергії, космічного простору, захисту довкілля.

Про це свідчать і ініціативи в міждержавній співпраці, і участь в численних міжнародних угодах, що зайняли важливе місце в сучасній міжнародній практиці. Розроблені і затвержені в цих угодах принципи і норми міжнародно-правової відповідальності служать базою для охорони

інтересів держав і окремих громадян, сприяють розвитку теоретичних досліджень.

Основним документом в галузі міжнародного повітряного права є Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, яка підтверджує дійсність принципу повного і виключного суверенітету держави над її повітряним простором, має на меті регулювання комплексу правовідносин між державами в галузі міжнародної цивільної авіації в частині здійснення регулярних і нерегулярних польотів, реєстрації та національної приналежності повітряних судів, вимог до їх екіпажам і т.д. Серйозний внесок у розвиток міжнародного повітряного права надають прийняті ІКАО додатки до Чиказької конвенції, присвячені забезпеченню техніко-експлуатаційної та екологічної безпеки, що містять правила польотів по міжнародних повітряних трасах, а також регламентують умови визнання придатності повітряних суден до польотів, методи управління повітряним рухом, створення аеронавігаційних карт, ведення бортових документів та ін.

Норми про відповідальність авіаперевізника, що виникає зі здійснення міжнародних комерційних повітряних польотів, містяться, як правило, у двосторонніх угодах про повітряне сполучення і складають найважливішу сферу правового регулювання в міжнародному повітряному праві. Межі відповідальності повітряного перевізника сформульовані у Варшавській конвенції 1929 р. й у Гаазькому протоколі до неї 1955 р.

Зазвичай норма про відповідальність складається з обов'язку перевізника відшкодувати шкоду, що виникає з його провини під час повітряного перевезення. У разі смерті пасажира або заподіяння шкоди його здоров'ю, а також у разі заподіяння матеріального збитку через запізнення під час перевезення перевізник несе відповідальність, якщо тільки не доведе, що вжив усі необхідні заходи або що відповідні заходи неможливо було вжити.

Перевізник також несе відповідальність за втрату, нестачу або ушкодження багажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі

одержувачеві, а так само вантажу, якщо не доведе, що вжив всі необхідні заходи для запобігання заподіяння збитків або що такі заходи неможливо було вжити. Якщо перевізник доведе, що причиною виникнення шкоди є провина потерпілого, то умови відповідальності не настають або відповідальність може бути обмежена. Межі відповідальності перевізника не застосовуються, якщо буде доведено, що збиток виник внаслідок наміру або грубої необережності самого перевізника. У багатьох країнах широко застосовується також адміністративна та кримінальна відповідальність за порушення умов експлуатації міжнародних повітряних ліній.

Список використаних джерел

1. Авіакомпанії Німеччини та Австрії скасовували рейси в Іран. *РБК-Україна* (ru). Процитовано 2020-01-10.
<https://www.rbc.ua/ukr/news/aviakompanii-germanii-avstrii-otmenili-reysy-1578618040.html>
2. Авиационная безопасность: международные конвенции и Приложение 17 / [сост.: А. Г. Корченко, С. В. Корпенко, Е. В. Пацира]. К.: НАУ, 2004. 166 с.
3. Агамиров Н. І. Міжнародні інститути в контексті права міжнародної відповідальності // *Сучасне право*. 2012. № 4. С. 148–151.
4. Акімов М. О. До питання про історію міжнародно-правового регулювання незастосування державою зброї до цивільного повітряного судна. Держава і право в умовах глобалізації: реалії та перспективи: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 31 січня – 1 лютого 2020 р.). Дн.: Правовий світ, 2020. С. 97-100.
5. Акімов М. О. Міжнародно-правова регламентація відповідальності держави за знищення цивільного повітряного судна. Правові засади суверенного розвитку України в сучасних умовах: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 31 січня – 1 лютого 2020р.) К., 2020. С. 98-102.
6. Антонович М. Відповідальність держави та особи в міжнародному праві // *Український Часопис Міжнародного Права*. 2002. № 2. С. 21– 28.
7. Бичков А. С. Адміністративна відповідальність за порушення правил безпеки польотів: автореф. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 – адміністративне право та процес; фінансове право; інформаційне право. Київ, 2010. 20 с.
8. Блажевич Ю. Деякі аспекти історичного розвитку інституту відповідальності за міжнародні правопорушення // *Підприємництво, господарство і право*. 2002. № 5. С. 59–62.
9. Блажевич Ю. Міжнародно-правові примусові заходи як особливий засіб реалізації відповідальності держав: теоретичні проблеми, особливості,

- перспективи й тенденції застосування // Юридична Україна, 2006. № 2. с. 99–101.
10. Бордунов В. Д. Міжнародне повітряне право: навч. посіб. Москва: Наукова книга, 2006. 464 с.
11. Василенко В. А. Відповідальність і санкції у сучасному міжнародному праві // Антологія української юридичної думки. Київ, 2005. Т. 10 : Юридична наука незалежної України. с. 887–892.
12. Вельямінов Г. М. Відповідальність держав // Держава і право, 2012. № 7. с. 59–71.
13. В Ірані пояснили, чому понад пів року не відправляли «чорні скриньки» збитого літака МАУ. Радіо Свобода (uk). Процитовано 2020-07-19.
<https://www.radiosvoboda.org/a/news-iran-litak-mau-chorni-skrynky-rojasnennya/30734843.html>
14. Войціховський А. В. Міжнародне право: підручник. Харків, 2020. 544 с.
15. Гаазька конвенція 1970 р. «Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден» URL:
https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167 (дата звернення: 28.12.2019)
16. Гіждіван Л. Про загальні питання міжнародної відповідальності за екологічну шкоду // Право України, 2010. № 7. С. 164–168.
17. Григоров О. М. Міжнародно-правові засади регулювання відносин у сфері цивільної авіації: становлення та розвиток: монографія. Київ, 2020. 440 с.
18. Григоров О. М. Перші міжнародні інституції у сфері цивільної авіації.
URL:http://pravoisuspilstvo.org.ua/archive/2020/2_2020/part_3/34.pdf.
19. Денисов В. Н. Абсолютна відповідальність у міжнародному праві (тенденції розвитку) // Держава і право у світлі сучасної юридичної думки : зб. наук. пр. на пошану акад. Ю. С. Шемшученка. До 75-річчя від дня народж. Київ, 2010. с. 426–435.
20. Доповідь Радбезу Нідерландів: рейс MH17 було збито з «Бука» Архівовано 14 жовтень 2015 у Wayback Machine. // Інтерфакс-

Україна, Українські новини, 13 жовтня 2015 р., 14:37, 23:12

<https://ua.interfax.com.ua/>

21. Зелена О. В. Актуальні питання щодо визначення поняття міжнародної відповідальності // Проблеми пенітенціарної теорії і практики. – Київ, 2003. Вип. 8. С. 259–265.
22. Зеленський оголосив жалобу за жертвами авіакатастрофи в Ірані
https://espresso.tv/news/2020/01/09/zelenskyu_ogolosyv_zhalobu_za_zhertvamy_a_viakatastrofy_v_irani.
23. Іранська влада оголосила день жалоби через авіакатастрофу МАУ і тисняву на похороні Сулеймані. *TCH.ua* (uk). 2020-01-08. Процитовано 2020-01-18.
<https://tsn.ua/svit/iranska-vlada-ogolosila-den-zhalobi-pislya-dvoh-tragediy-1471188.html>
24. Катастрофа МАУ під Тегераном: Іран заявив про помилку системи ППО. *РБК-Україна* (ru). Процитовано 2020-07-12.
<https://www.rbc.ua/ukr/news/katastrofa-mau-tegeranom-iran-zayavil-oshibke-1594518762.html>
25. Катастрофа українського Боїнга в Тегерані: 176 осіб загинуло, всі подробиці (фото, відео). *Уніан*. 2020-01-08. Процитовано 2020-01-08.
<https://www.unian.ua/incidents/10821362-katastrofa-ukrajinskogo-bojinga-v-tegerani-176-osib-zaginulo-vsi-podrobici-foto-video.html>
26. Коваленко С. О. Місце інституту відповідальності міжнародних організацій у міжнародно-правовій практиці та національному праві держав // Держава і право. Юридичні і політичні науки. Київ, 2008. Вип. 41. с. 607–611
27. Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>. ISSN 2524-0323. Вісник ЛДУВС ім. Е. О. Дідоренка. 2020. Вип. 3 (91) 98
28. Козачок І. Я. Правові засади відповідальності перевізника за національним та міжнародним законодавством. *Юридичний вісник*. 2013, №1(26). С. 24-28.

29. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію або Чиказька конвенція 1944 р.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 25.12.2019)
30. Льовін А. М., Чорнобай Д. В. Відповідальність за правомірну діяльність в європейському міжнародному праві // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Міжнародні відносини. 2012. Вип. 38/39. С. 116–118
31. Маловацький О. Відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2018. Vol. 5, Iss. 2. С. 25-36. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evrpol_2018_5_2_5.
32. Маловацький О. В. Міжнародно-правова відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна. автореф. дисерт. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук за спеціальністю 12.00.11 – міжнародне право/ Інститут законодавства Верховної Ради України. Київ, 2019. 21 с.
33. Міжнародна доповідь: // Українська правда, 13 жовтня 2015, 14:54 <https://www.pravda.com.ua/news/2015/10/13/7084739/>
34. МН17: усім 120 підозрюваним запропонують добровільно постати перед судом <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2375352-katastrofa-mn17-usim-120-pidozruvanim-zaproponuut-dobrovilno-postati-pered-sudom.html>
35. Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., Конвенція про шкоду завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні 1952 р., Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
36. На місці катастрофи МН17 виявили великий фрагмент ракети "Бук". *BBC*. 6 червня 2016. Процитовано 7 червня 2016.
https://www.bbc.com/ukrainian/politics/2016/06/160606_netherlands_boeing_report_dk
37. Мохончук С. М. Міжнародна регламентація відповідальності за злочини проти миру та безпеки людства // Юрист України, 2012. № 1/2. С. 76–81.

- 38.Нестерович В. Ф. Конституційно-правові засади здійснення впливу громадськості на прийняття нормативно-правових актів в Україні. Бюлетень Міністерства юстиції України. 2011. № 3. С. 32-41. 26.Пасічук А. М. Адаптація національного авіаційного законодавства до норм та принципів ЄС. URL:https://nau.edu.ua/site/variables/docs/docsmenu/stud_nauka/polit2013/tezy/522-561%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE.pdf.
- 39.Нестерович В. Ф. Міжнародно-правове закріплення інституту лобювання на прикладі Ради Європи та модельного законотворення СНД. Міжнародний науковий журнал «Влада. Людина. Закон». 2010. № 9. С. 33-41.
- 40.Аварія літака в Ірані: дві людини не сіли на рейс. *РБК-Україна* (ru). Процитовано 2020-01-08. <https://www.rbc.ua/ukr/news/krushenie-samoleta-irane-dva-cheloveka-seli-1578479284.html>
- 41.Повітряний кодекс України/ редакція від 07.08.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>.
- 42.Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: постанова КМУ від 6 грудня 2017 р. № 954. URL:<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#Text>.
- 43.Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право: навч. посіб. Київ: КНТ, 2010. 280 с.
- 44.Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право : навч. посіб. Київ. : КНТ, 2010. 344 с.
- 45.Радіо «Свобода»: Нідерланди та Австралія офіційно звинуватили Росію в катастрофі МН17 <https://www.radiosvoboda.org/a/news/29250226.html>
- 46.Развадовський В. Й. Місце законодавства, яке містить норми адміністративного права, у транспортному законодавстві. Наше право. 2004. №2. С. 38-45.
- 47.Резолюція ГА ООН № 56/589 (2001); Резолюція 71/133 ГА ООН (2016); резолюція 2166 РБ ООН (2014) URL:www.un.org.
- 48.имська конвенція 1952 року «про відшкодування збитків, нанесених іноземнимповітряним судном третім особам на поверхні» URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_231#Text

49. Росавиация рекомендовала авиакомпаниям не летать над Ираном и Ираком (ru). ТАСС. 2020-01-08. Процитовано 2020-01-08.
<https://tass.ru/ekonomika/7479009>
50. Список причастных к крушению МН17 не будет обнародован до вручения подозрений,-ГПУ <https://www.facenews.ua/news/2018/389686/>
51. Справа МН17: у Луценка назвали пропагандою Москви інформацію про оголошення 120 підозрюваних (uk). Процитовано 2018-01-02.
<https://glavcom.ua/news/sprava-mn17-u-lucenka-nazvali-propagandoyu-moskvi-informaciyu-pro-ogoloshennya-120-osib-463354.html>
52. Статут ООН 1945 р. Міжнародне право в документах /М. В. Буроменський (уклад.), Харків, 2003. 376 с.
53. Тимченко Л.Д. Міжнародне право : підручник. Київ : Знання, 2012. 631с.
54. Токійська конвенція 1963 р. «Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна» URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244 (дата звернення: 28.12.2019)
55. Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародне правове співробітництво щодо злочинів, пов'язаних зі збиттям літака рейсу МН17 Малайзійських авіаліній 17 липня 2014 р./ Угоду ратифіковано із заявами Законом № 2506-VIII від 12.07.2018.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/528_002-17#Text.
56. Україна заборонила польоти до Ірану. РБК-Україна (ru). Процитовано 2020-01-08. <https://www.rbc.ua/ukr/news/ukraina-zapretila-polety-iran-1578478908.html>
57. Франція підтвердила отримання "чорних скриньок" літака МАУ. РБК-Україна (ru). Процитовано 2020-07-19. <https://www.rbc.ua/ukr/news/frantsiya-podtverdila-poluchenie-chernyh-1595097443.html>
58. Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>; ICAO (EUR/NAT). International Civil Aviation Organization. URL: <https://www.icao.int/>.