

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: **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ НАСЛІДКИ КАТАСТРОФИ РЕЙСУ**  
**PS 752**

Виконавець: Ванюшкіна М. С.

Науковий керівник: к.ю.н. Короткий Тимур Робертович

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	3
<b>РОЗДІЛ 1. ЮРИСДИКЦІЙНІ ПИТАННЯ ПОВ'ЯЗАНІ КАТАСТРОФОЮ РЕЙСУ PS752 В ІРАНІ</b>	<b>3</b>
1.1. Обставини катастрофи рейсу PS752 в Ірані та застосовне право.....	7
1.2. Правовий аналіз позицій держав й доктринальних оцінок наслідків катастрофи рейсу PS752 в Ірані.....	15
1.3. Юрисдицкційні питання, пов'язані з катастрофою рейсу PS752 в Ірані.....	24
<b>РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ РЕЙСУ PS752 В ІРАНІ</b>	
2.1. Порядок та застосоване право до розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані.....	33
2.2. Результати розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані і її наслідки.....	43
2.3. Позиції держав і міжнародних організацій за оцінкою результатів розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані.....	48
<b>РОЗДІЛ 3. ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КАТАСТРОФУ РЕЙСУ PS752 В ІРАНІ</b>	
3.1. Відповідальність Ірана за катастрофу рейсу PS752 в Ірані.....	55
3.2. Відповідальність фізичних осіб за катастрофу рейсу PS752 в Ірані.....	58
3.3. Компенсація за збитки, спричинені в наслідок катастрофи рейсу PS752 в Ірані.....	59
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	67
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	69

## ВСТУП

**Актуальність обраної теми дослідження** полягає в тому, що часто країна, яка стає винуватцем вчинення міжнародно-правового злочину не хоче брати на себе правову відповідальність. Усіляко намагається зробити винним когось. Так сталося і з Іраном. На тлі політичної кризи між США та Іраном сталася авіакатастрофа, яка забрала 176 людей. Ці душі вже ніяк не повернути до живих, а їхні сім'ї до сьогоднішнього дня оплакують своїх дітей, чоловіків, дружин, сестер та братів, друзів, відомих наукових діячів та просто хороших людей.

Саме тому, ця подія заслуговує ретельного дослідження з міжнародно-правової позиції. Отож, держави-учасниці наполягають на повному, незалежному та прозорому розслідуванні. На даний момент виходячи з наявної інформації на просторах Інтернету, можна зробити висновок, що Іран порушив норми міжнародного повітряного права, які пов'язані з безпекою польотів цивільної авіації. Ці норми регулюються Чиказькою конвенцією, а саме Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. Також, в конвенції є Додаток 13 «Розслідування авіаційних подій та інцидентів». Відповідно до цього додатку проводиться розслідування авіакатастрофи Boeing 737 під Тегераном.

Теоретичні та практичні аспекти авіакатастрофи рейсу PS752 були досліджені та відображені у низці праць вітчизняних та зарубіжних вчених. Насамперед найправдивіший та найобширніший звіт про цю трагедію зробила Канада, 74 сторінки опису хронології подій, наслідки, відповідальність яку має понести Іран, а також компенсаційні та міжнародно-правова відповідальність. Також, Іран оприлюднив свій звіт про катастрофу, але як наголосила Україна, цей звіт не є повним та обширним, багато що утаїлося від людського ока. До зарубіжних вчених, які займалися даним питанням, праці та ідеї яких були використані при написанні даного

дослідження, насамперед потрібно віднести: Гудэйл Р., Помпео М., Трюдо Д., О'Ніл К., Абедзаде А., Урсула фон дер Ляєн, Джафарзаде Р., Боцюрків М., Баррідж Т., Рьопке Ю., Лукашевич В., Портер, Т., Коллман Э., Китрофф Н., Тара Д., Вагнер М., Хейс М.; Фернандо Альфонсо П., Роча В., Джонсон М., Патрик Х..

Серед українських науковців варто зазначити : Козлова А., Макеєва О., Терехова Є., Шевченко В., Пристайко В., Семиволоса І., Яременко Б., Троянофски А., Линде А., Ивашечкину В., Нагаева К., Бакланова А..

Зокрема, ними було досліджено такі питання: як проходить розслідування трагчної катастрофи рейсту PS752; розбір передачі інформації з літака МАУ в Ірані; чому Іран у своєму звіті не докінця розкрив причини падіння лайнера; на які компенсації можуть розраховувати сім'ї постраждалих; як Україна збирається надалі співпрацювати з Іраном; юрисдикційні питання що безпосередньо стосуються авіакатастрофи; розгляд аналогічних кейсів до цієї справи.

Не зважаючи на те, що здійснено велику кількість досліджень з цього питання варто здійснити комплексний аналіз саме правових правовий аналіз позицій держав й доктринальних оцінок наслідків, юрисдикційні питання, пов'язані з катастрофою, порядок та застосоване право до розслідування катастрофи, а також його результати та матеріальну і нематеріальну відповідальність.

**Мета і завдання дослідження.** Метою роботи є комплексний аналіз Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, а також Додатку 13 до цієї конвенції та резолюції 56/83 Генасамблеї ООН, а також теоретичне висвітлення та виявлення причин та наслідків авіакатастрофи Boeing 737 під Тегераном.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення наступних завдань:  
-дослідити порядок та застосоване право до розслідування катастрофи, що сталася 8 січня 2020 року неподалік від аеропорту Тегерана імені Імама Хомейни;

-проаналізувати Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, а також її значення у контексті цієї події;

-проаналізувати Додаток 13 до Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів»;

-розібрати які саме міжнародно-протиправні діяння були скоєні Іраном виходячи з ст.4 «Про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння» резолюції 56/83 Генасамблеї ООН ;

- кваліфікувати дій фізичних осіб причетних до катастрофи PS752 та їх відповідальність яку вони несуть;

-проаналізувати яку міжнародну відповідальність повинна понести держава-деліквент.

**Об'єктом дослідження** є міжнародно-правові наслідки збиття авіалайнера українських авіаліній МАУ Boeing 737 під Тегераном , які виникли внаслідок «людського фактору».

**Предметом дослідження** виступають правові позиції постраждавши держав на тлі катастрофи рейсу PS752.

**Методологічну основу роботи** склали, загальнонаукові та теоретичні методи, які у своєму логічному та органічному поєднанні допомогли досягти виконання поставлених цілей і завдань.

Світоглядно-методологічним підґрунтям дослідження послуговував діалектичний загальнонауковий метод, який застосовано до вивчення динаміки, характеристики та значення міжнародно-правових позицій зацікавлених держав щодо результатів розслідування катастрофи Boeing 737 під Тегераном.

Серед загальнонаукових методів важливу роль відіграв системний, за допомогою якого здійснювались, зокрема, аналіз усіх нормативних актів в частості: Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року Чиказької конвенції в якій містяться додатки. Один з додатків регламентує проведення розслідування катастрофи під Тегераном . Додаток 13 до Чиказької конвенції

«Розслідування авіаційних подій та інцидентів», в межах цього додатку ведеться розслідування.

Також був задіяний аналітичний метод та метод теоретичного дослідження за допомогою яких було проведено загальний аналіз доступної на просторах Інтернету інформації, яка потім була застосована в данній роботі.

#### **Апробація результатів дослідження.**

Окремі наукові результати дослідження були апробовані та опубліковані у межах наступних науково-практичних конференцій, круглих столів та семінарів:

- «Юрисдикційні питання, пов'язані з катастрофою рейсу ps752» (Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми розвитку державності та напрями їх вирішення через призму правотворчої діяльності» 17.05.2020, м.Запоріжжя);

- «Кваліфікації дій фізичних осіб, причетних до катастрофи ps 752 під тегераном» (Міжнародна науково-практична конференція «правове життя: сучасний стан та перспективи розвитку» 17.05.2020, м.Харків)

**Структура роботи** обумовлена її метою, завданнями та предметом дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел ( 52 найменувань). Загальний обсяг дипломної роботи – 75 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 7 сторінок.

## РОЗДІЛІ.ЮРИСДИКЦІЙНІ ПИТАННЯ ПОВ'ЯЗАНІ З КАТАСТРОФОЮ РЕЙСУ PS 752 В ІРАНІ

### 1.1. Обставини катастрофи рейсу PS 752 в Ірані та застосовне право

Boeing 737 - це вузькофюзеляжний пасажирський літак короткого та середнього радіусу дії. Boeing 737 є наймасовішим пасажирським літаком в історії виробництва такого роду літаків. Лайнер випускається корпорацією Boeing з 1967 року. Boeing 737 настільки широко експлуатується, що в будь-який момент у повітрі знаходиться в середньому 1200 літаків, і приблизно кожні 5-7 секунд у всьому світі 737 злітає і приземляється .

Boeing 737-800 із серійним номером 38124 та серійним номером 5977 був виготовлений на заводі в Рентоні (штат Вашингтон, США) у 2016 році, 21 червня літак здійснив свій перший тестовий політ. Лайнер отримав реєстраційний номер UR-PSR («Para Sierra Romeo» або ж скорочено «Romeo») і вже 19 липня 2016 року був переданий замовнику - українській авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України» (МАУ). МАУ придбали літак на умовах довгострокової оренди. 20 липня авіалайнер UR-PSR прибув до київського аеропорту Бориспіль і з того ж моменту почав експлуатуватись .

Лайнер працював від двох турбовентиляторних двигунів CFM International CFM56-7B26. Літак мав 12 місць у бізнес-класі та 168 місць в економічному класі (C12Y168). Останнє технічне обслуговування було проведене 6 січня 2020 р.. Маючи «вік» 3 роки і 6 місяців, цей літак був одним із наймолодших членів сім'ї Boeing-737 наступного покоління флоту МАУ[41].

Тегеран розташований у гірському регіоні, тому польоти туди проходять доволі складно і в деякій мірі напружено, саме тому авіакомпанії різних країн, включаючи МАУ України, часто використовують ці польоти, щоб оцінити навички пілотів та перевірити їх дії у непростих умовах та іноді в надзвичайних ситуаціях. У зв'язку з цим, а також в контексті збільшення

робочого часу, літак пілотував посилений екіпаж із 9 осіб української національності.

Boeing 737-800 (на борту UR-PSR) виконував міжнародний рейс PS-752 з Тегерану в Київ. Після того як рейс затримали на годину в аеропорту, через надлишок багажу на думку авіакомпанії, (при зльоті капітан авіалайнера зазначив, що максимальна вага вантажу трохи перевищена, але не критично), о 02:42:47 UTC 12:47 вечора за місцевим часом) літак вилетів зі злітно-посадкової смуги 29R аеропорту Імама Хомейні в Тегерані. Розрахунковий час посадки в аеропорту Бориспіль становив восьму ранку в м. Києві. Між 02:44:20 та 02:44:45 (UTC) літак повернувся на  $24^\circ$  праворуч від траєкторії польоту (від шляху зльоту від  $289^\circ$  до  $313^\circ$ ). О 02:44:57 UTC, коли лайнер піднявся зі швидкістю 509 км / год на висоту 2416 метрів, зв'язок з ним різко перервався, і його маркер зник з радара. На той час літак вже був на північному кордоні міста Паранд, за 20 кілометрів на північний захід від аеропорту[47].

Потім, Іран оприлюднив новину, про те що авіалайнер який виконував рейс PS 752 розбився не подалік від аеропорту.

Однією з перших причин яку оприлюднив Іран була така, що у літака «Міжнародних авіаліній України» Boeing 737 спалахнув двигун. Про це у своєму звіті заявив Касим Біхі, голова Центру зв'язку та інформації Міністерства автомобільних доріг і міського розвитку Ірану. Також Касим Біхі зазначив, що літак ніяк не міг бути збитий ракетою, цим самим скасувавши чутки які раніше написали у ЗМІ. Він зауважив, те що, якби авіалайнер був збитий ракетою або якщо б це був теракт з боку Ірану, то літак одразу вибухнув би ще у повітрі. Іран заявив, що аварія сталася в наслідок того що члени екіпажу були малодосвідченими і не змогли компетентно діяти у екстреній ситуації.

Хоча якщо подивитися на кількість годин проведених пілотами у небі, то стає зрозуміло, що вони мали немалий досвід та були компетентними у своїй професії. На брифінгу технічний директор МАУ Шафієв Олександр



заявив що, ніяких несправностей у лайнера не було. Літак був зібраний компанією Boeing спеціально для України у 2016 році, раніше він ні де не експлуатувався і зауважень що до матчастини не було жодного разу. Останній раз літак проходив перевірку 6 січня. Шафієв також наголосив що ні по прильоту, ні перед вильотом з Тегерану екіпаж, а саме пілоти не давали ніяких зауважень що до роботи літака.

За словами колишнього керівника апарату FAA Майкла Голдфарба, втрачені дані є «дуже незвичними» і можуть свідчити про «катастрофічний» інцидент. Він повідомив, про те що втрата даних про літак на висоті 8000 футів є знаком про те що сталося щось катастрофічне.

Пан Голдфарб заявив, що виною є «неконтрольована» несправність двигуна літака, яка могла призвести до великої кулі вогню, про яку вже не одноразово повідомляли свідки падіння лайнера. Неізолювана відмова двигуна, при якій частини двигуна відокремлюється, тобто руйнується і пілот викидає уламки, які можуть стати причиною руйнування літака.

Алан Діл, колишній слідчий Національного комітету з безпеки в транспорті, FAA та ВПС США, заявив, що з огляду на втрату зв'язку з літаком, відмова двигуна стала головною причиною катастрофи. Відмова двигуна є другою найбільш небезпечною частиною польоту при якій літак відсотків на 95 не зможе нормально приземлитися[4].

За його словами, слідчі які вели розслідування ще звертали увагу на чотири основні причини катастрофи: механічну, людську, екологічну та, зрештою, ворожі дії країни.

Американська компанія Боїнг була проінформована повідомленнями Іранського ЗМІ, та дала свій коментар не одразу, напевно ретельно фільтруючи інформацію і проробляючи власні теорії падіння літака. Компанія-гігант ще не отямилась після двох авіакатастроф літаків Boeing 737 Max в Ефіопії та Індонезії. Ці події доволі сильно підкосили роботу компанії, яку вони довгий час намагалися відновити та повернути літаки в небо.

Також аварія трапилася всього за декілька днів до того як новий генеральний директор Девід Калхун офіційно зайняв свій пост. Девід посів місце Деніса Мюленбурга, який був звільнений в результаті невдалого року для компанії Boeing.

Спочатку розглядалося сім версій авіакатастрофи в Ірані. Про це на брифінгу повідомив Олексій Данілов, який є секретарем Ради національної безпеки і оборони України. Він наголосив, що лише чотири версії є у відкритому доступі, інші три являються повністю конфіденційними. Також секретар заявив, що для розслідування були задіяні найкращі фахівці нашої країни. Трохи раніше Данілов О. повідомляв, що до основних причин авіакатастрофи можна віднести: пошкодження літака від зенітної ракети ЗРК, в тому числі ЗРК «Тор» (інформація про виявлення уламків російської ракети поблизу місця падіння є в Інтернеті); зіткнення з БПЛА або іншим літаючим предметом; несправність і вибух двигуна з технічних причин; вибух літаку в результаті теракту[23].

На даний момент суд визнав, що данна ситуація з боку Ірану являється терактом і країна-винуватець буде нести відповідальність як атеріальну так і моральну.

За рішенням Президента України Володимира Зеленського на місце події прибула державна комісія з розслідування авіакатастрофи Boeing 737 компанії МАУ. У складі 45 осіб які є представниками 12 міністерств і відомств. Там вони розпочали нараду з іранським ІСАО та іншими компетентними органами Ірану. До групи фахівців входили члени які брали участь у міжнародному розслідуванні атаки російських військовослужбовців на малайзійський «Boeing» рейсу МН-17 на просторах України в липні 2014 року, а також фахівці які проводили експертизу фрагментів російської ракети «Бук». Українська комісія проводила пошуки уламків російської зенітної ракети ЗРК «Тор», опираючись на ті дані які були опубліковані в Інтернеті.

Насправді версія про влучення зенітно-ракетного комплексу «ТОР» привернула найбільшу увагу громадськості опираючись на ті події, які з 2014

року відбувалися і надалі відбуваються між Україною та Російською Федерацією. Однак, для перевірки достовірності цієї інформації достатньо відкрити інструкцію з експлуатації ЗРК, і з'являється ряд питань, на які потрібні додаткові відповіді. Зокрема, мова йде про дальність дії ракети, нюанси управління комплексом та багато іншого.

Поглибившись у вивчення цієї інформації стає зрозуміло що є безліч розбіжностей. І стає зрозуміло що ця версія неправдива і відпадає.

Ще одна доволі цікава версія, яка розглядалась – це те що літак збили військовослужбовці США. Ну ніяк не можливо зрозуміти той факт, що за кілька годин до того, як український літак розбився поблизу Тегерана, Федеральна авіаційна адміністрація США заборонила авіакомпаніям США здійснювати пасажирські та вантажні рейси у повітряному просторі над Іраном та Іраком, а також над Перською та Оманською затоками. FAA вважає, що ескалація на Близькому Сході представляє потенційну загрозу для цивільної авіації США. Це рішення було оголошено FAA незабаром після ракетних обстрілів Ірану на американських військових базах в Іраці.

Boeing 737-800, реєстрація UR-PSR, приземлився за розкладом о 00:57 за місцевим часом у Тегерані. Повернення до київського аеропорту Бориспіль мало відбутись о 05:15 за місцевим часом (01:45 UTC).

Тим часом, близько 02:15 за місцевим часом в Ірані з боку Ірану було здійснено численні балістичні ракети в напрямку американських баз в Іраці у відповідь на вбивство генерал-майора Кашема Солеймані внаслідок удару безпілотною США[27].

Як результат, ця військова операція змінила рівень боєготовності іранської системи ППО. Близько 4 ранку військові повідомили цивільний департамент управління повітряним простором, щоб дозволити запуск лише польотів, визначених та дозволених національною оборонною мережею для польотних операцій. Це забезпечило б правильну ідентифікацію цивільних польотів оборонною мережею та уникнення націлювання на них помилково.

05:49 Двері лайнера були зачинені, а літак готовий до зльоту. Через дві хвилини пілот попросив запуснути двигуни.

Зв'язавшись з регіональним центром управління, управління УВК звернулось за дозволом на український рейс о 17:52. Обласний центр управління надіслав запит на рейс PS752 до центру координації ППО, який потім видав відповідну ліцензію.

Потім літак перемістився на злітно-посадкову смугу 29R і злетів о 06:11. Після зльоту рейс зв'язався з Mehrabad Radar, якому було дозволено піднятися на FL260 і повернути праворуч після досягнення 6000 футів до пункту звітування PAROT.

Коли літак піднімався після вильоту з злітної смуги, він з'явився в системі ППО. Однак неправильна процедура ініціалізації північного вирівнювання системи спричинила помилку в 107 градусів в системі. Таким чином, напрямок об'єктів та цілей, виявлених цією системою, спостерігався зі збільшенням оператора на 107 градусів.

О 06:13:56 оператор підрозділу протиповітряної оборони виявив ціль за своїм 250-градусним азимутом, летячи на 52-градусному курсі. У той же час PS752 летів у напрямку до оборонної системи з азимуту 143 градуси. Літак пролітав 309-градусний курс.

О 06:14:21 оператор повідомив Координаційному центру технічну характеристику виявленої цілі через мережу зв'язку. Повідомлення не було надіслано успішно.

Тим часом системний оператор розпочав аналіз інформації, що підлягає спостереженню, і визначив виявлену ціль як загрозу. О 06:14:41, не отримавши жодної відповіді від Координаційного центру, оператор підрозділу протиповітряної оборони здійснив ракету по виявленій ним загрозливій цілі[30].

Відповідно до зазначених у документах процедур, якщо оператор системи оборони не може встановити зв'язок з Координаційним центром і не отримає команду пожежі, він не має права вести вогонь.

Запобіжник ракетного радіолокатора спрацював о 06:14:59. На той момент Боїнг 737 вже знаходився на висоті 8000 футів, приблизно в 20 км на захід-північний захід від аеропорту.

Після спрацювання першого запобіжника ракетного радіолокатора радари ППО все ще зафіксували ціль, а система оборони продовжувала її виявляти та відстежувати. Спостерігаючи безперервність траєкторії виявленої цілі, друга ракета була запущена по літаку оператором оборонної системи о 06:15:11.

О 06:45:24 останнє спілкування між ракетою та системою оборони було зафіксовано в місці, близькому до маршруту літака. Після цього оборонна система показала повідомлення про те, що удар не вдався, і літак через деякий час очистився від блокування радара.

Літак повернув праворуч і близько 06:16:11 на літаку виникла пожежа, яка почала інтенсивно посилюватись. Висоту було втрачено, і о 06:18:23 літак врізався в дитячий майданчик у Халаджабаді поблизу району Шахедшахр, за 15 км на північ від аеропорту. Він повністю розпався і уламки розсипалися вздовж 300-метрової доріжки.

Після року проведення інтенсивного розслідування, після безлічи версій катастрофи, після того як Іран покривав винуватців цієї катастрофи, все ж таки вдалося встановити істинну причину аварії[39].

Можна сміливо казати, що ця катастрофа сталася на тлі політичної кризи між США та Іраном. Тому що, вже маже чотири десятиліття дві держави ворогують, але рідко протистоять один одному безпосередньо на прямую. Суперечка між США і Іраном сходить до Ісламської революції 1979 року, яка звела нанівець підтримувану Заходом монархію і привела до того, що дипломати були взяті в заручники в посольстві Вашингтона в Тегерані на більш ніж 14 місяців. Один із Пентагону та один високопоставлений співробітник спецслужб США заявили Newsweek, що оцінка Пентагону полягає в тому, що інцидент був випадковим. Іранські зенітні системи, ймовірно, активно діяли після ракетного нападу країни, який відбувся у

відповідь на вбивство США командувача Силами Революційної гвардії Кудс генерал-майора Касема Солеймані.

За словами іранської сторони, оператор системи ППО визначив літак як крилату ракету. Однак через перериви у зв'язку він не повідомив командування і самостійно вирішив вистрілити ракетою по цілі. З російського комплексу Тор-М1 у селі Бідгане на захід від Тегерана було здійснено дві ракети з інтервалом 20 секунд. Лайнер врізався в землю в передмісті Тегерана Халаджабаді за п'ятнадцять кілометрів на північ від аеропорту і повністю обвалився. Усі речі які були на боту і сам літак був розкиданий по злітно-посадковій смугі 300. Жоден з пасажирів та членів екіпажу не вижив. За даними, це сталося о 02:48 UTC.

Висновки: Катастрофа сталася на фоні політичної кризи між США та Іраном. Через кілька годин Іранський корпус охорони ісламської революції відреагував на вбивство генерала Касема Солеймана, командуючого спецназом Священного міста, і здійснив напади на військові об'єкти США в Іраці. Ракетний удар. За кілька годин до катастрофи Федеральна авіаційна адміністрація США закрила повітряний простір Ірану, Іраку, Перської затоки та Оманської затоки, заборонила усі пасажирські та цивільні перевезення. 8 січня 2020 року з аеропорту Тегеран вилетів лайнер українських авіаліній МАУ Boeing 737-800, який виконував рейс PS 752.

За словами іранської сторони, оператор системи ППО визначив літак як крилату ракету. Однак через перериви у зв'язку він не зміг повідомити командувача і самостійно вирішив вистрілити ракетою по цілі. Було запущені дві ракети які були направлені на літак. Ці Лайнер врізався в землю в передмісті Тегерана Халаджабаді за п'ятнадцять кілометрів на північ від аеропорту і повністю обвалився. На борту літака було 167 громадян різних держав та екіпаж у складі 9 осіб. Нікому з них не вдалось вижити[31].

## **1.2. Правовий аналіз позицій держав й доктринальних оцінок наслідків катастрофи рейсу PS752 в Ірані**

Тегеран деякий час заперечував вину держави в авіакатастрофі українського літака.

Кілька днів влада країни вперто заперечувала, що авіалайнер був збитий іранською ракетою. У перші години після катастрофи Тегеран заявив, що український літак розбився через пожежу в двигуні. Наступного дня прем'єр-міністр Канади Джастін Трюдо оголосив про те що це був однозначно ракетний напад на лайнер і в кінці кінців він був правий, посилаючись при цьому на дані розвідки. В свою чергу президент США Дональд Трамп висловив сумнів щодо технічних проблем на борту лайнера, які нібито стали причиною катастрофи. Також глава Білого дому наголосив на тому що США має підозри, що «хтось з іншого боку, можливо, помилився і випустив ракету у небо»[33].

Після цього інциденту Українські авіакомпанії SkyUp та МАУ змінили маршрути польотів рейсів до ОАЕ, оскільки польоти над районами Ірану та Іраку країна визнала забороненими та небезпечними для життя людей.

8 січня Державна авіаційна служба України видала відповідне рішення про авіаційну безпеку № 2020-01, яке набуло чинності для всіх літальних апаратів з українською реєстрацією з 00:00 9 січня через невідомі обставини катастрофи Боїнга 737- 800 літаків UR-PSR.

А вже в ранці 9 січня на брифінгу Олексій Гончарук офіційно повідомив що обмежує повністю польоти до Ірану.

МАУ здійснило рейс PS 374 Дубай-Київ 9 січня територіями Саудівської Аравії, Єгипту та Туреччини із зупинкою в Ларнаці.

Новий маршрут є набагато довшим, і це ризводить до збільшення часу перельоту, додаткових витрат для авіакомпаній та необхідності приземлення для дозаправки. Але ці незручності, ніщо у порівнянні з людським життям. Не зважаючи на це, компанії мають від цього чималий прибуток, тому що через зміну маршруту, який є довшим компанія ставить більшу ціну за білети, а тому і гроші на додаткові дозаправки вони беруть не зі свого карману.

Раніше обидві авіакомпанії летіли до міст ОАЄ більш коротким маршрутом через Іран.

Прес-служба SkyUp заявила в коментарі для avianews, що їм надано дозвіл на переліт в ОАЄ через Єгипет та Саудівську Аравію та компанія має намір співпрацювати з туроператором-партнером цих країн, тому що бачить перспективу збільшення кількості рейсів до ОАЄ за новими маршрутами.

У авіакомпанії запевнили, що українських туристів заберуть додому, навіть якщо буде прийнято рішення про призупинення рейсів.

Державний секретар США запевни, що теж вважає Іран винним у скоєному. Він запевнив, що можливо це була «людська помилка», а не навмисний напад на літак українських авіаліній.

Члени НАТО не сумніваються, що іранський ППО збив український літак, який впав поблизу Тегерана через декілька хвилин після зльоту.

Про це заявив генеральний секретар НАТО Єнс Столтенберг після свого прибуття на засідання Ради закордонних справ ЄС, яке проходило у Брюсселі.

Він повідомив що не буде посвячувати у подробиці розслідування спецслужби, але точно може сказати, що при проведенні розслідування звертає увагу на повідомлення з різних столиць держав-союзниць. Вони теж висловлюють своє занепокоєння та припущення, що літак все ж таки був збитий іранською ракетою[24].

Тому НАТО зробило ретельне розслідування щоб досконало вивчити інформацію та встановити всі факти цієї події. У цьому контексті дуже важливо повноцінно співпрацювати з Іраном щодо такого розслідування наголосили члени НАТО.

Столтенберг розпочав свою розмову з пресою, з висловлення співчуття родичам загиблих в авіакатастрофі.

«Дозвольте насамперед висловити свої співчуття усім, хто втратив родичів у жахливій авіакатастрофі під Тегераном. Це трагедія. Важливо, щоб ми змогли встановити всі факти. Маючи це на увазі, ретельне і прозоре



розслідування Я повністю закликаю Іран взяти участь і посприяти такому ретельному і прозорому розслідуванню.

Засновник міжнародної групи журналістів-розслідувачів Bellingcat Еліот Хігінс повідомив, що місце падіння літака «Боїнг 737» авіакомпанії «Міжнародні авіалінії», який зазнав аварії в Тегерані 8 січня, було витягнуто бульдозерами після вилучення уламків та тепер там можна спокійно ходити.

Нідерландські спецслужби також стверджують, що український літак МАУ був збитий ракетою.

За словами міністра оборони Нідерландів Анка Бейлевельда, військова розвідка і служба безпеки має інформацію про те, що літак, був збитий ракетою. Бейлевельд зазначив, що дуже важливо провести детальне розслідування щоб ще раз переконатися у їх припущенні[8].

Міністр закордонних справ Нідерландів Стеф Блок також підтвердила на Брюссельській конференції, що голландські спецслужби мають власну інформацію про трагедію, яка залишаться приватною.

Великобританія заявила, що є багато інформації про те, що літак був збитий іранською ракетою «земля-повітря».

Прем'єр-міністр Великобританії Борис Джонсон на конференції розповів, що у країни «є інформація», яка підтверджує, що український «Боїнг 737-800» МАУ, був збитий іранською ракетою. Але він наголошує, що це могло статися ненавмисно.

Прем'єр-міністр Великобританії додав, що він тісно співпрацює з Канадою та «нашими міжнародними партнерами», тому що потрібне прозоре розслідування та декілька точок зору на цю трагедію.

У «Нью-Йорк Таймс» з'явилося відео яке транслює що літак МАУ який прямував до Києва був уражений ракетою.

А потім, ще й представник Пентагону, співробітник американської розвідки та іракський розвідник повідомили ЗМІ, що літак «Міжнародних авіаліній України» був збитий іранською зенітно-ракетною системою.

Богдан Петренко, заступник директора Українського інституту досліджень екстремізму, вважає, що поки не може бути остаточної версії авіакатастрофи.

Теракт є малоймовірною версією, оскільки теракт - це не просто жертва, це ще й інформаційна зацікавленість. До того ж це був український літак, а не літак із країн «золотого мільярду». Для більшості світу Україна є проблемою. На його думку, українська реакція на трагедію могла б бути жорсткішою чи більш «войовничою».

У той же час не можна виключати зовнішні зриви, такі як випадкове знищення пасажирського літака ракетою чи іншим обладнанням ППО.

Особливо після нападу на американські бази, але до повідомлення про збитий український літак, деякі іранські ЗМІ повідомляли, що літак був збитий.

За його словами, навряд чи Іран навмисно здійснив знищення авіалайнера знаючи що на борту багато пасажирів.

По мірі загострення конфлікту із США країні важливо зберегти те, що залишилось від людського обличчя, щоб ті, хто на боці Ірану, не відвернулись від країни.

Виконавчий директор Центру прикладних політичних досліджень «Пента» Олександр Леонов звертає увагу на версії, в яких оцінюється фактор зовнішнього впливу на політ цивільного літака.

Олександр Леонов, кореспондент Російської служби Голос Америки, повідомив про те що інформація, яка, з'явилася в пресі, може розглядатися як використання ракети великої дальності для усунення літака. Про це свідчать дані першої перевірки: пошкодження крила та двигуна. Також він наголосив, що міжнародна комісія необхідна для розслідування цієї справи вже налагоджена[40].

Перша реакція української влади, на його думку, свідчить про «неадекватність дій державної машини».

Посольство України в Ірані спочатку опублікувало досить упереджений звіт, сказавши, що воно не розглядало можливість теракту, а потім розібралося з повідомленням. Проблем багато. Основне повідомлення містить багато невідповідностей. Українські літаки повинні мати бортові магнітофони Boeing. При аналізі цих записів та уламків літака повинні бути присутні експерти, компетентні у своїй галузі.

Глава іранського управління цивільної авіації заявив, що «чорні скриньки» для аналізу будуть відправлені у Францію. Ці скриньки ні в якому разі Тегеран не передаватиме американській компанії Boeing, яка зібрала цей літак. Національний комітет з безпеки на транспорті США, як правило, бере участь у розслідуванні авіакатастроф за кордоном за участю американських літаків або авіакомпаній. Однак, враховуючи напруженість між Вашингтоном і Тегераном та відсутність дипломатичних зв'язків між двома країнами, незрозуміло, чи буде агентство брати участь у процесі літаків.

Олександр Леонов сказав, що літак злетів пізно ввечері, а за повідомленнями іранських ЗМІ, Ірак був атакований вночі, а іранські збройні сили були в бойовій готовності, чекаючи відповіді США. Коли літак був збитий Іраном, це виглядало як людський фактор, - сказав Олександр Леон Нов[17].

Він також підкреслив, що технічно досконалий літак повинен сісти в цій ситуації, навіть якщо двигун виходить з ладу.

Як підсумок Ліонов сказав, що параметри та коефіцієнти безпеки літака призначені для надзвичайних ситуацій. Пілоти МАУ добре навчені маневрувати в надзвичайних ситуаціях.

Прем'єр-міністр Канади Джастін Трюдо звинуватив президента Трампа і США в тому, що Іран збив український реактивний літак, якому було дозволено вилетіти з Тегерану кількома годинами пізніше після удару Ірану з повітря по американських військах в Іраці.

Трюдо, заявив, що якби не було напруженості, якби не було ескалації в цьому районі останнім часом, то постраждалих би не було і ці невинні ні в чому люди зараза би сиділи вдома зі своїми сім'ями.

Це трапляється, коли бувають конфлікти та війни. Невинні несуть на собі основний тягар, що нагадує нам, чому нам усім потрібно так багато працювати, щоб послабити напруженість і знайти шлях, який не передбачає більше конфліктів і вбивств, наголошує Трюдо при цьому маючи на увазі наказ Трампа в одному з них у січні 2-го року, безпілотник вбив у Багдаді генерала Революційної гвардії Кассема Солейман.

Його зауваження впливають із зустрічі, яку Канада провела у Лондоні, на якій члени Міжнародної групи з питань координації та реагування шукали шляхи вимагання справедливості.

Потім Канадський комітет з безпеки транспорту оголосив, що іранські чиновники запросили його взяти участь в аналізі реєстраторів голосу та польотних даних.

Трюдо вважає, що повинно бути повне схвалення, визнання відповідальності та певна форма компенсації з боку країни чиновниці, а також певна компенсація з боку США.

Канадський лідер заявив, що говорив з Трампом про трагедію.

Трюдо говорив про велике горе і втрати людських життів, які переживають канадці, і йому потрібно чітко відповісти, як це сталося і як ми забезпечимо, щоб це не повторилося.

Далі Канада заявила що має війська в Іраці в рамках навчальної місії НАТО і що запросить їх на місце розслідування події.

Хоча прем'єр-міністр, міністри та парламентські секретарі з самого початку активно і особисто залучалися до розслідування, приймали рішення та надавали вказівки, паралельно з цим, вони отримували підтримку від компетентної команди державних службовців[6].

Канада вирішила, що одним із способів зафіксувати те, що Іран зробив, є прослуховування розмови пілотів та прозора розмова з органами які ведуть

розслідування з боку Ірану – щоб дізнатися, що відбувалося в ті доленосні хвилини та дні відразу після катастрофи, і як події розгорталися з того часу.

Девід Моррісон, радник прем'єр-міністра з питань зовнішньої та оборонної політики, а також виконував обов'язки радника прем'єр-міністра з питань національної безпеки та розвідки. Моррісон розповідає про доленосні події, що призвели до падіння PS752. Він зазначає протистояння між США і Іраном почалося ще у 2019 році і стало початком кінця.

Марта Морган, заступник міністра закордонних справ. Вона та її команда також була зосереджена на подіях у регіоні задовго до фатального дня 8 січня:

Під час відпусток усі були збентежені ситуацією в Ірані та Іраці, особливо після вбивства генерала Сулеймана 3 січня. Марта пильно стежила за тим, що відбувається, намагаючись зрозуміти вплив на світ і людей на землі.

Канадська слідча команда вела переговори з Федеральною авіаційною адміністрацією Сполучених Штатів та дізналася, що вони видали NOTAM - повідомлення своїм авіакомпаніям про те, що вони не повинні летіти у повітряний простір Ірану чи Іраку. Відповідно до міжнародних конвенцій кожна окрема країна несе відповідальність за власний повітряний простір, тому, як правило, Іран повинен повідомити, чи перебуває він у процесі видачі NOTAM, але вони цього не зробили. Потім представники компанії Transport Canada звернулись до Air Canada, єдиної канадської авіакомпанії, яка здійснює діяльність у регіоні, і представники Air Canada підтвердили, що вони вже вживають заходів, щоб пере направити свої рейси від небезпечної зони. Хоча NOTAM FAA мають юридичну силу лише для американських перевізників, Air Canada, WestJet та інші канадські перевізники регулярно дотримуються FAA NOTAM щодо зовнішнього повітряного простору.

У Канаді було опубліковано спеціальний звіт про ситуацію, що розслідує обставини, пов'язані з загибеллю рейсу МАУ PS752, який був збитий іранськими військовими 8 січня 2020 року[49].

74-сторінковий звіт підготував Ральф Гуддейл, спеціальний радник прем'єр-міністра Канади, розслідуючи катастрофу МАУ PS752.

У звіті він зазначає, що Іран більше не повинен нести відповідальність за розслідування, оскільки іранські військові збили літак. «Сторона, відповідальна за цю ситуацію, розслідує власні дії. Це не заслуговує довіри», - пише Гуддейл.

Він зазначає, що відомі обставини авіакатастрофи вказують на «некомпетентність і безтурботне нехтування життями невинних людей».

За його словами, незважаючи на те, що міжнародні процедури визначають країну, в якій трапилося розслідування авіакатастрофи, це створює конфлікт інтересів у таких ситуаціях, як Іран - коли до інциденту залучені військові, і в цьому випадку немає ніяких гарантій що забезпечить неупередженість та законність розслідування.

Гуддейл зазначає, що іранська сторона не поспішає відповідати на низку канадських питань, зокрема, чому повітряний простір не був закритий, коли іранські військові обстрілювали американські позиції з гранат.

«Багато важливих деталей цієї жахливої події невідомі Канаді та іншим країнам координаційної групи ... Іран насправді не проводив розслідування самостійно, об'єктивно та прозоро, і ми досі не маємо відповідей на критичні питання», - нагадує він офіційно Тегеран спочатку заперечував збиття літака.

Гуддейл також зазначає, що Іран затримує розшифровку чорних ящиків більше шести місяців, хоча це мало бути зроблено терміново згідно з міжнародними конвенціями[5].

Крім того, Іран відхилив заяву Канади стати акредитованим агентом у рамках розслідування, що забезпечило б кращий доступ до інформації.

Крім того, пише Гуддейл, посади та імена шести осіб, проти яких Іран нібито відкрив провадження у зв'язку з авіакатастрофою, а також подальші подробиці звинувачень та хід справи, поки не відомі.

Гуддейл робить висновок, що міжнародна координаційна група буде продовжувати тиснути на Іран за відповідями та компенсацією для усіх громадяни яких розбилися в літаку.

Висновок: Одразу після катастрофи Володимир Зеленський президент України висловив свої глибокі співчуття рідним і близьким загиблих пасажирів і членів екіпажу. За його наказом було створено Радою національної безпеки і оборони оперативний штаб. Зеленський закликає Іран взяти на себе повну відповідальність за скоїний злочин по всім міжнародно-правовим нормам.

Прем'єр-міністр Канади Джастін Трюдо, країни, громадянами якої є більшістю загиблих, разом з іншими членами канадського уряду висловив скорботу у зв'язку з трагедією та пообіцяли що держава-деліквент буде обов'язково притягнена до відповідальності.

Також багато країн виразили свої співчуття та опасіння щодо майбутньої співпраці з Іраном. А саме держсекретар США Майк Помпео, президент Грузії Саломе Левановна Зурабишвили, президент Російської Федерації Володимир Путін президент Білорусі Олександр Лукашенко, міністр закордонних справ Швеції Анн Лінде, Папа Римський Франциск, королева Великобританії Єлизавета II та інші політики. НАТО ТА ООН теж не залишились у стороні. 9 січня тепер офіційно оголошено днем жалоби в Україні і Ірані.[11]

Канада ініціювала створення міжнародної координаційної групи для сімей жертв авіакатастрофи МАУ, яку очолив міністр закордонних справ Канади Франсуа-Філіп Шампань. 10 січня члени групи, до якої також входять Україна, Афганістан, Швеція і Великобританія, провели телефонну конференцію на якій обговорювали дії щодо цієї трагедії.

### **1.3 Юрисдикційні питання, пов'язані з катастрофою рейсу PS752 в Ірані**

В Україні відкрили три кримінальні провадження та збір доказів щодо катастрофи літака Boeing - 737 «Міжнародні авіалінії України». Про це було сказано 13 січня на сторінці Служби безпеки України у Facebook.

Кримінальне провадження розпочато за частиною 3 статті 276 (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту), частиною 2 статті 115 (умисне вбивство) та статтею 194 (навмисне знищення або пошкодження майна) Кримінального кодексу України .

Компетенція України щодо розслідування цього злочину повністю відповідає нормам міжнародного права та нормам національного законодавства[51].

Наприклад, стаття 8 Кримінального кодексу України передбачає, що іноземці, які не перебувають постійно в Україні, також несуть відповідальність в Україні, якщо це передбачено міжнародними договорами або якщо вони вчинили один із тяжких або особливо тяжких злочинів, які громадяни інтересів України.

Злочин проти літака «Боїнг 737», рейс PS 752, зареєстрований в Україні, є саме особливо серйозним злочином, який підпадає під дію міжнародного договору, ратифікованого Україною та Іраном - статті 1, літери а, б Конвенції про боротьбу з нелегалами. Акти проти безпеки цивільної авіації, 1971 рік.

Розслідування цього злочину проводиться в абсолютних умовах екстериторіальності, без доступу до залишків зруйнованих літаків і без можливості допиту свідків та когось іншого у справі іранської території.

Водночас, нічому з цього не заважали для просування розслідування до встановлення об'єктивної істини.

У рік попереднього розслідування було здійснено понад двісті процесуальних та слідчих дій, 18 запитів про міжнародну правову допомогу було направлено до інших країн, існує пряма співпраця з відповідними органами влади Ірану та Канади.



В даний час проводиться всебічний судово-медичний огляд з метою встановлення причин та характеру пошкодження літака, розміру майнової шкоди та дотримання міжнародних правил польотів.

Минулого року було проведено два раунди переговорів з іранською стороною, зокрема щодо співпраці у контексті розслідування злочинів.

Наприкінці року Україна отримала проект остаточного звіту про авіакатастрофу МАУ в Тегерані для аналізу, підготовленого іранською стороною відповідно до положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Це технічний звіт, який може розкрити причини катастрофи літака. Україна має 60 днів, щоб подати коментарі та пропозиції щодо звіту. Після цього Іран повинен закінчити його протягом місяця. Звіт не буде опублікований, доки його не схвалить Рада Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

Зараз Генеральна прокуратура збирає та аналізує інформацію про обставини цього злочину.

Раніше СБУ повідомляло, що вони розглядають дві пріоритетні версії причин, що призвели до авіакатастрофи рейсу PS752 в Ірані: перша була ракетною атакою, а друга - терактом.

У відеозверненні українського лідера Володимира Зеленського до громадян підкреслюється, що президент Ірану Хасан Роухані офіційно визнав факт збиття українського літака.

Він офіційно вибачився перед усією Україною та родинами загиблих, визнавши той факт, що Іран збив український Boeing-737. Президент України розкрив деталі телефонної розмови з президентом Ірану щодо подальших дій сторін у розслідуванні авіакатастрофи. Вже відомо, що загинуло 176 людей, у тому числі одинадцять українців - двоє пасажирів та дев'ять членів екіпажу, а також громадяни Ірану, Канади, Швеції, Афганістану, Німеччини та Великобританії[48].

Зеленський на брифінгу заявив що Україна розпочала переговори щодо спільної роботи з розшифровки двох бортових реєстрів – «чорного ящика».

Президент домовився про повну технічну та юридичну співпрацю, а також урегулював питання про отримання компенсації.

Міністр закордонних справ Ірану Джавад Заріф написав у Twitter, що трагедія, в результаті якої загинули всі 176 людей на борту, є «людською помилкою», спричиненою «авантюризмом США». Більшість людей на борту були громадянами Ірану та Канади - переважно іранського походження.

Українські політики та експерти також обговорюють можливість участі інших країн у катастрофі рейсу PS752.

Інші розслідування Відповідно до статті 172 Конституції Ісламської Республіки Іран, військові суди створилися для розслідування злочинів, що стосуються військових або дисциплінарних обов'язків членів збройних сил. Після того, як Генеральний штаб збройних сил Ірану публічно оголосив, що підрозділ протиповітряної оборони випустив ракети по P5752 через людські помилки, керівник судової влади Ірану доручив Судовій організації Збройних сил Ірану розпочати судовий процес за фактом аварії.

Цей тип розслідування проводиться в рамках судового закону про збройні сили Ісламської Республіки Іран, затвердженого парламентом Ірану 12 травня 1985 року, та відповідних нормативних актів, а також розслідування помилок та порушень у військові частини підпадають під їх владу. Координація між відповідальним слідчим та судовими органами велася відповідно до стандарту 5-10 Додатка 13[7].

Моменти, які слід врахувати у цьому звіті. Метою розслідування нещасного випадку, що підпадає під дію Додатка 13 до Чиказької конвенції, є виявлення першопричин та запобігання подібним інцидентам та аваріям шляхом визначення необхідних коригувальних заходів та їх відповідного впровадження. Цей тип розслідування не проводиться з метою розподілу вини або відповідальності. Такі питання, очевидно, важливі і будуть розглядатися іншими органами влади під час своїх розслідувань під час розслідування нещасних випадків, що проводиться з метою підвищення безпеки, але якщо процес перенаправлено на просто розподіл вини або

відповідальності, цілі безпеки будуть піддані ризику для двох Основні причини: По-перше, осіб, які потрапили в аварію, природно було б доведено до захисту, а отже, зменшення їхньої співпраці у визначенні факторів, що сприяли їй. Ще гірше, дехто розглядає питання приховування питань, що стосуються їх відповідальності, у разі виникнення помилки, що призводить до аварії, щоб вони могли уникнути звинувачення або уникнути відповідальності, і вдавалися до приховування таких делікатних питань, а не добровільної звітності та співпраці для ліквідації районів занепокоєння.

По-друге, якщо фактори, що сприяють аварії, не є чітко визначеними та усуненими, виявлення відповідальних осіб та усунення їх із існуючої системи не призведе до запобігання подібним випадкам. Навпаки, самі фактори, що змушують таких відповідальних осіб вчинити помилку, що спричинила нещасний випадок, все одно будуть підстерігати інших; отже, подібні аварії відбудуватимуться через необережність інших у тій же області. Цей звіт ніколи не звинувачує суб'єктів, зазначених у цьому звіті, і не має з ними змагальної позиції.

Слідча група докладала всіх зусиль, щоб використовувати нейтральні формулювання, інформацію, аналіз та висновки для проведення розслідування та підготовки звіту. Жодне упереджене або оманливе тлумачення цього звіту не буде дійсним. Дати, записані в англійській версії, відповідають Григоріанському календаре, а часу - Тегеранському місцевому часу (UTC + 3: 30), якщо не вказано інше.

Дати, записані в англійській версії, відповідають Григоріанському календаре, а часу - Тегеранському місцевому часу (UTC + 3: 30), якщо не вказано інше. Враховуючи різні джерела інформації, ключові періоди подій, особливо ті, що стосуються запуску та активації ракети, мали незначні відмінності. Слідча група калібрувала час, використовуючи наявну інформацію та методи; однак толерантність вимірювань напрямку та відстані та швидкість оновлення інформації призвели до 2-секундної

невизначеності для повідомлених значень часу. Значення, пов'язані з напрямком ADU, мають допуск +2 градуси.

Навіть незважаючи на це, ці допуски та невизначеності не вплинули на висновки та результати. Подробиці аварії можуть бути болючими та гострими для сімей жертв. Зазначення факторів, що сприяють, також можна трактувати як виправдання чи применшення їх або просто зробити їх неминучими. Однак, безумовно, слід мати на увазі, що детальна інформація про причини аварії не повинна означати, що вона була неминучою. Що ще важливіше, жоден аналіз та розробка таких питань жодним чином не буде гідним порівняння ні з втратою життя жертв аварії, ні з почуттями ушкоджень їх сімей. Цим команда розслідування нещасних випадків PS752 щиро хотіла б висловити свої щирі співчуття та співчуття тим, хто постраждав від нещастя та втрат внаслідок аварії, та висловити велику повагу до їх глибоких почуттів та емоцій[10].

Перш за все, потрібно уточнити, що згідно із Законом про авіацію кожна держава має повний і винятковий суверенітет над повітряним простором над своєю територією. Стаття 1 Чиказької конвенції говорить: «Договірні держави визнають, що кожна держава має повний і винятковий суверенітет над повітряним простором над своєю територією». Крім того, слід зазначити, що принцип суверенітету держави над її повітряним простором є не лише нормою, що впливає з вищезазначених угод, а й загальноприйнятою нормою.

Відповідно до міжнародного авіаційного законодавства, всі держави «... не повинні застосовувати зброю проти цивільної авіації в польоті ... і у разі перехоплення життя людей на борту та безпека повітряних суден не повинна загрожувати. Це положення не слід тлумачити як таке, що впливає на права та обов'язки

Цей випадок виникає внаслідок збиття рейсу № PS 752 авіакомпанії «Українські авіалінії» 8 січня 2020 року, коли загинули всі пасажери на борту. Це провадження, спочатку подане як колективний позов, зараз триває

поза потоком колективних позовів відповідно до Наказу юстиції Глюштейна від 18 грудня 2020 року. Всі відповідачі були відзначені за замовчуванням 21 грудня 2020 року. Позивачі зараз шукають вказівок у призначенні графіку клопотання про рішення про невиконання зобов'язань. Позивачі погодились розділити це клопотання, щоб спочатку визначити відповідальність, а потім відшкодування збитків, якщо вони досягнуть успіху щодо відповідальності.

Незважаючи на правило 19.02, 1, яке прямо наказує позивачам подати письмове клопотання до судді відповідно до правила 37.12.1 (1), щоб визначити, як питання права, чи відповідають факти, як більш повно описані в Позовна заява та докази, якими володіють позивачі, свідчать про те, що відповідачі спільно та / або окремо вчинили терористичний акт або акт тероризму відповідно до Закону про правосуддя щодо жертв тероризму 2012 року та як визначено у розділі 83 Кримінального кодексу у світлі розділу 3 Закону про державний імунітет R.S.C. 1985, який вимагає від суду врахування імунітету, передбаченого цим статутом. Адвокати позивачів погодились, і я вказую і наказую, щоб їхній протокол, Factum та Книга повноважень, обмежені питанням відповідальності, були подані до Суду 8 березня 2021 року або до цього[9].

Визначаючи питання закону, призначені клопотання суддя суду визначає процедуру, якою повинні дотримуватися позивачі для визначення питання про відшкодування збитків.[9] Позивачі порушили питання про призначення судді для розгляду клопотання про невиконання рішення. Позивачі також отримують вказівки щодо дотримання правила 37.15 (1) у тому випадку, якщо вони вимагають призначення того самого судді, який заслухає всі клопотання цього провадження.

Публічне відхилення двох канадських колективних позовів проти Ірану через катастрофу рейсу PS752 може допомогти сім'ям загиблих боротися за компенсацію, заявив адвокат, що представляє позивачів у Канаді.

Прес-секретар міністра закордонних справ Ірану Саїд Хатібзаде заявив у п'ятницю, що «канадський суд не має юрисдикції у цій справі» і що всі

«процеси ведуться в Ірані», повідомляє іранське державне інформаційне агентство IRNA.

Позови групи, які досі не схвалені суддею, вимагають фінансової компенсації та інших збитків від Ірану, який визнав, що його збройні сили помилково збили рейс України PS752 незабаром після вильоту з Тегерану 8 січня 8, щоб убити всіх на борту.

Марк Арнольд, адвокат одного з судових процесів, заявив, що справа насправді підпадає під юрисдикцію канадського суду відповідно до Закону про справедливість для жертв тероризму, який набрав чинності в 2012 році і дозволяє жертвам бути винними в тероризмі та подавати позов до послідовників . включаючи зарубіжні країни[48].

Верховний суд Онтаріо зробив Тегеран дефолтом, і відкрив двері для адвокатів позивачів, щоб домовитись про невиконання зобов'язань, що означає, що сім'ї жертв можуть виграти судову справу на основі відмови Ірану затримувати та привтягати до суду винних фізичних осіб.

Згідно з правилами судової процедури Онтаріо, Іран вважається винним у катастрофі і повинен нести повну міжнародно-правову відповідальність. Також потрібно зазначити що згідно рішенням суду Онтаріо, випущені дві балістичні ракети по авіалайнеру розцінюються як терористичний акт.

Висновок: В Україні відкрили три кримінальні провадження та збір доказів щодо катастрофи літака Boeing - 737 «Міжнародні авіалінії України».

Кримінальне провадження розпочато за частиною 3 статті 276 (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту), частиною 2 статті 115 (умисне вбивство) та статтею 194 (навмисне знищення або пошкодження майна) Кримінального кодексу України .

Розслідування Відповідно до статті 172 Конституції Ісламської Республіки Іран, військові суди створилися для розслідування злочинів, що стосуються військових або дисциплінарних обов'язків членів збройних сил.

Після того, як Генеральний штаб збройних сил Ірану публічно оголосив, що підрозділ протиповітряної оборони випустив ракети по Р5752 через людські помилки, керівник судової влади Ірану доручив Судовій організації Збройних сил Ірану розпочати судовий процес за фактом аварії.

Також, розслідування нещасного випадку підпадає під дію Додатка 13 до Чиказької конвенції, для виявлення першопричин та запобігання подібним інцидентам та аваріям шляхом визначення необхідних коригувальних заходів та їх відповідного впровадження.

Відповідно до ст. 4 Про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, які були прийняті резолюцією 56/83 Генеральної Асамблеї ООН, було відкрито провадження.

## **РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗСЛІДУВАННЯ КАТАСТРОФИ РЕЙСУ PS752 В ІРАНІ**

### **2.1. Порядок та застосоване право до розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані**

Розслідування розпочато відповідно до Додатку 13 ІКАО. Відповідно до Постанови про розслідування авіаційних аварій, прийнятої Радою міністрів Ірану, на основі Документа 9756 ІКАО створено 11 слідчих груп. Оскільки слід було встановити причину виникнення пожежі в літаку, до названих груп було додано конкретну групу для розслідування проблем, пов'язаних із незаконною діяльністю.

Розслідування цієї аварії можна розділити на три загальні етапи: По-перше, воно було розпочате після повідомлення про аварію. Відповідно до Положення про розслідування аварій на повітрі тоді було сформовано одинадцять експертних груп. Однак через ознаки пожежі та вибуху на уламках літака, зображення та відео, на яких показано, що літак орієнтований або вражений ракетою, а також спостереження за людьми УВД, а також пілота, що проходить повз, була створена інша група для спеціального розслідування вибухівки. Первинні докази підтвердили, що пожежа виникла в літаку перед тим, як впасти в землю. Аналіз переконав слідчу групу, що вибух є ймовірною причиною пожежі[45].

Провівши деякі аналізи, команда зосередилася на трьох сценаріях: Вибух у літаку через технічні проблеми Вибух у літаку через наявність небезпечних вантажів всередині літака Вибух через незаконне втручання зсередини літака дії терористів Літаки, на які націлені військові сили Поки група збирала факти, 11 січня 2020 року, тобто через 3 дні після аварії, ІР Генеральний штаб збройних сил Ірану публічно оголосив, що його система ППО випустила ракети в рейс PS752 через людську помилку. ААІВ та група



з розслідування нещасних випадків були поінформовані про це націлювання за кілька годин до оголошення заяви близько 18:30 10 січня 2020 року.

На цей момент Група з розслідування нещасних випадків переглянула свій підхід. Враховуючи те, що значна кількість інформації була доступна з офіційних військових та судових джерел, вони переключили свою увагу на виявлення інших знахідок та порівняння їх з інформацією, отриманою з військового сектору, щоб просто переконатися, що єдиною причиною катастрофи була запуск ракетної системи оборони та визначення основних факторів. Після збирання та підтвердження фактів стрільби ракетою проводився збір для оцінки ризику, аналізу та підготовки рекомендацій з безпеки. Наступні держави брали участь у розслідуванні, призначивши та представивши своїх акредитованих представників: Україна (як держава реєстрації та держава оператора) США (як держава проекту та державо-виробник літаків) Франція (як Держава проектування та виробництва авіаційних двигунів, а також держава, що надає інформацію та допомогу для зчитування реєстраторів польотів) Під час придбання квитків, прийому, посадки та перетину кордону були зареєстровані пасажери різних національностей. Отже, Канаді, Великобританії, Швеції, Німеччині та Афганістану, як державам, що мають особливий інтерес до аварії внаслідок летальних наслідків для своїх громадян, було запропоновано представити своїх експертів, щоб користуватися своїми правами відповідно до Стандарту 5-27 Додатку 13, всі вони робили це, крім Афганістану[37].

Представники Канади та України відвідали місце аварії. Одного дня після аварії повноправна делегація з України була уповноважена отримати доступ до аварії. Враховуючи характер аварії та необхідність повної координації зацікавлених держав, ІКАО також було запропоновано призначити групу радників для спостереження за процесом та надання необхідної підтримки. Відповідно, ІКАО була в курсі розслідування через свого представника. Відповідно до пункту 6.3 Додатку 13, ААІВ направив проект остаточного звіту акредитованим представникам держав, що беруть

участь у розслідуванні, запросивши їх значні та обґрунтовані коментарі. Крім того, проект остаточного звіту було надіслано представнику ІКАО для отримання їхніх консультативних коментарів та британському експерту - коментарів щодо розділів, що стосуються інформації, наданої Великобританією.

Тіла та останки жертв були виявлені, зібрані та передані до департаменту судової медицини в Тегерані для ідентифікації під наглядом судових органів.

Реєстратори польотів, включаючи CVR та FDR (Чорні ящики), були знайдені та доставлені відповідальному слідчому.

Докази на місці катастрофи збережено та захищено, а уламки літака зібрано та переміщено у безпечне місце.

Перше повідомлення було надіслано Україні як державі реєстрації та оператору, NTSB як державі будівництва та виробництва, Швеції (SHK), 4 Канаді (TSB) та CAO Афганістану як державам, громадяни яких зазнали смертельних травм. Україна подала заявку на участь у розслідуванні аварії та представила команду виїзду для ідентифікації та передачі тіл своїх громадян та виконання інших завдань, які залишилися країні, яка реєструє та експлуатує літак за таких умов, яка вже прибула в Іран. Згідно з додатком 13, слідча група хотіла б запросити всі держави, які потрапили в аварію, взяти участь у слідстві.

Міністр закордонних справ Франсуа-Філіп Шампань оголосив про створення міжнародної робочої групи країн, яка зібралася, щоб закликати іранський режим провести повне і ретельне розслідування щодо знищення рейсу PS752[34].

До складу групи ввійдуть представники країн, громадянами яких були пасажери літака, зокрема Великобританії, Швеції, України, Канади та Афганістану. У Ірані також були громадяни в літаку, але він не буде частиною робочої групи.

Шампань заявив, що представники держав-членів групи будуть щодня говорити та обмінюватися інформацією, щоб підтвердити причину катастрофи.

Прем'єр-міністр Джастін Трюдо заявив учора, що кілька звітів розвідки вказують на те, що український пасажирський літак, який розбився в середу біля Тегерану, вбивши всіх, хто знаходився на борту, був збитий іранською ракетою.

Міністр також заявив, що прем'єр-міністр Трюдо попросив таємного радника Яна Шугарта створити надзвичайну оперативну групу посадових осіб високого рівня, щоб забезпечити, щоб близькі жертви отримали необхідну підтримку.

За його словами, ліберальний уряд також запровадить спеціальний процес допомоги сім'ям, які борються з візовими питаннями, пов'язаними з катастрофою.

Прем'єр-міністр зауважив, що пріоритетом канадської влади є підтримка постраждалих від катастрофи сімей. Саме їм зараз потрібна найбільша підтримка. Також він сказав що наразі розглядаються усі можливі варіанти допомоги постраждалим.

Шампань заявив, що секретаря парламенту прем'єр-міністра Омара Альгабру попросили безпосередньо співпрацювати з сім'ями жертв.

Ця авіакатастрофа сталася незабаром після того, як Іран випустив понад десяток балістичних ракет по двох військових базах в Іраці, де розміщувались сили США - це можна трактувати як акт прямої помсти за цілеспрямоване вбивство командувача іранської Революційної гвардії генерала Кассема Солеймані адміністрацією Трампа кількома днями раніше.

На запитання, чи сказав він державному секретарю Майку Помпео, що Канада засмучена тим, що її не попереджають про план вбивства генерала, Шампань уникнув цього питання, сказавши, що США є головним гравцем у регіоні[46].

Помпео сказав що не збирається вдаватися до подробиць обговорювання ним з секретарем, тому що це все ж таки приватна розмова. Але він уточнив що це національна трагедія і зараз вона є на першому місця, саме тому обговорення були здебільшого про цю тему.

Також можна додати, що присутність експертів з США в Ірані мають важливе значення за для забезпечення безпеки та стабільності ,якої так бажає інаський народ.

#### Зростання напруженості

Канада має близько 500 військовослужбовців в Іраці; Деякі були переселені до Кувейту протягом останніх кількох тижнів у відповідь на триваючу мінливу ситуацію на місцях. Приблизно половина цих канадців є членами навчальної місії НАТО, тоді як інші - в тому числі до 250 членів підрозділу спецназу - беруть участь в коаліції під проводом США проти ІДІЛ.

Трюдо підтвердив, що канадський персонал був присутній на одній з двох баз, на які орієнтувались іранці на момент нападу. Напруженість у регіоні зросла 27 грудня, коли підтримана Іраном група міліції вбила американського підрядника в Іраці.

Управління цивільної авіації Ірану заявило, що воно дотримується міжнародних правил і дозволить іншим країнам брати участь у розслідуванні катастрофи.

Однак роль, яку Тегеран пропонує Канаді, відповідає мінімуму, який вимагається міжнародною угодою про розслідування авіаційних аварій - і наразі не включає активної участі у розслідуванні польоту авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України»[32].

Рада з безпеки транспорту Канади (TSB) підтвердила в четвер, що іранська влада запросила його до місця катастрофи і «домовляється» про поїздку туди та співпрацю з «іншими групами та організаціями, які вже є на місцях».

Також призначений експерт Канади зможе отримати та переглянути інформацію, оприлюднену іранськими авіаційними чиновниками, відстежувати хід розслідування та отримати копію остаточного звіту про розслідування.

Канада Global Affairs оголосила CBC News, що подає заявку на отримання візи для двох слідчих BCE та ще 10 віз для консульських службовців. Наразі дві візи, видані Іраном, призначені для консульських службовців.

Шампанського запитали, чи впевнений він, що Іран добросовісно підходить до розслідування катастрофи. На що він відповів що тільки час покаже та розтаве усе на свої місця.

Через кілька годин після трагедії співробітник аеропорту Тегерана назвав причиною катастрофи пожежу в двигуні, а представник Міністерства доріг та містобудування Ірану пояснив, що літак був охоплений після згорання двигуна у вогні управління лайнером і призвело до подальшого падіння. Вбудована версія атаки була відхилена майже негайно, але згодом ця інформація була вилучена з повідомлення через неповне розслідування.

Описавши версію технічної несправності як малоімовірну, авіакомпанія звернула увагу на плановий огляд, який був проведений двома днями раніше, і не виявив жодних проблем. Однак незабаром після інциденту президент України Володимир Зеленський наказав провести перевірку всього флоту цивільної авіації України. «Незалежно від висновків про причини катастрофи в Ірані, проводиться перевірка льотної придатності всього цивільного флоту, заявив Зеленський у Facebook[36].

На місце катастрофи була направлена іранська слідча група. За словами керівника Комісії з розслідування катастроф Іранської організації цивільної авіації, повідомлень про надзвичайні ситуації на борту екіпажу не надходило.

Український уряд оголосив, що направить своїх експертів для допомоги слідчій групі в розслідуванні трагедії. Володимир Зеленський доручив Генеральному прокурору України розслідувати причини катастрофи.

Реєстратори польотів були виявлені незабаром після аварії. Іран відмовився передати чорні ящики Boeing. Хасан Резайфар, керівник відділу надзвичайних ситуацій іранської організації цивільної авіації, сказав: «Чорні ящики розшифровуються у відповідальній державній лабораторії в Ірані».

Ірану вдалося отримати деякі дані з «чорних ящиків» розбитого українського літака.

Відповідно до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації, крім представників країни, в якій стався інцидент, Американська національна рада з безпеки на транспорті (як представник держави - виробника літака), французьке розслідування цивільної авіації та аналітичне бюро (як представник державного виробника двигунів) та Українське національне бюро з розслідування авіаційних аварій та інцидентів з цивільними літаками (як представник стану реєстрації повітряного судна). Керівник іранського підрозділу ІКАО Алі Абедзаде заявив, що представникам України дозволено проводити розслідування[29].

На наступний день після катастрофи іранські слідчі повідомили, що літак зазнав лиха і покинув район аеропорту, коли він загорівся і намагався повернутися в аеропорт вильоту до аварії .

9 січня Рада національної безпеки і оборони України назвала чотири основні версії катастрофи: літак, збитий зенітною ракетою, зіткнення з безпілотним літальним апаратом або іншим об'єктом, руйнування та вибух двигуна, вибух у літаку (теракт).

Увечері того ж дня секретар Ради національної безпеки і оборони України Олексій Данилов заявив, що РНБО розглядає сім версій авіакатастрофи літака «Міжнародні авіалінії України», який впав під Тегераном: Увечері того ж дня секретар Ради національної безпеки і оборони України Олексій Данилов заявив, що РНБО розглядає сім версій авіакатастрофи літака «Міжнародні авіалінії України», який впав під Тегераном. На сьогодні є сім версій для широкого загалу, а інші три версії залишаються закритими. Остаточне рішення буде прийняте тоді, коли усі

дослідження будуть пророблені що до цього інциденту. Алі Абедзаде котрий являється керівником іранської організації цивільної авіації заявив, що літак ніяк не міг бути збитий ракетою.

Того ж дня Newsweek з посиланням на джерела в Пентагоні повідомив про можливу поразку літака ракетою, випущеною з іранських систем ППО. Незабаром про це повідомили серед інших канадський прем'єр-міністр Джастін Трюдо (без зазначення джерела інформації) та прем'єр-міністр Великобританії Борис Джонсон з посиланням на дані канадської спецслужби. . Посилаючись на американські джерела розвідки, CBS стверджує, що космічні радары зафіксували інфрачервоні сліди двох запусків ракет з наступним вибухом. За даними Пентагону та американської спецслужби, «Боїнг» був збитий ракетою «Тор» російського виробництва.

9 січня прем'єр-міністр Канади Джастін Трюдо оголосив, що його країна має інформацію з різних джерел, яка свідчить про те, що український літак був збитий іранською ракетою «земля-повітря».

10 січня уламки розбитого літака були зібрані та доставлені в ангар для реконструкції літака та розслідування причин катастрофи. Глава Іранської організації цивільної авіації Алі Абедзаде заявив, що для розслідування катастрофи знадобиться два роки, а для розшифровки чорної скриньки потрібно 102 місяці.

Як заявив міністр закордонних справ України Вадим Пристайко, Іран отримав доступ до бортових самописцев літака, який розбився. За його словами, представники української сторони також отримали доступ до уламків літака та місця падіння, а також до записів переговорів між диспетчерами аеропорту Тегерану та пілотами. Як зазначив Пристайко, український екіпаж до недавнього часу не повідомляв про будь-які несправності, але перед катастрофою значно змінив курс[46].

Увечері 10 січня глава СБУ Іван Баканов заявив, що двома основними версіями причин катастрофи були ракетний напад і теракт.

11 січня Міністерство закордонних справ Ірану оголосило, що літак був збитий ракетою збройних сил Ірану через «людську помилку».

Під час розслідування катастрофи члени міжнародної комісії раніше виявили, за словами неназваного джерела, що ракета потрапила в нижній передній фюзеляж трохи нижче кабіни.

Президент України Володимир Зеленський погодився з президентом Франції Емануелем Макроном, що французькі фахівці повинні брати участь у розшифровці «чорних ящиків» літака МАУ, який був збитий в Ірані.

12 січня Французьке бюро розслідувань та аналізу безпеки цивільної авіації (BEA) оголосило, що чорні скриньки польоту ракети-носія в Україні будуть розшифровані.

13 січня Рада з питань безпеки транспорту Канади (TSB) направила двох своїх слідчих до Тегерану на запрошення Ірану. TSB також планує залучити другу групу слідчих, що мають досвід завантаження та аналізу чорних ящиків[2].

14 січня пошукова група Державної служби з надзвичайних ситуацій, експерти Міністерства внутрішніх справ та слідчі Національної поліції України завершили пошук, розслідування та ідентифікацію тіл загиблих на місці катастрофи та повернення в Україну.

20 січня Іран звернувся до Франції та США з проханням про допомогу у відновленні даних з реєстратора польотних даних та диктофона з кабіни.

5 лютого Канада попросила Іран відправити магнітофони до Франції. Іран відхилив прохання.

12 березня Іран погодився передати радіо записник Україні. Однак пандемія COVID-19 затримала цю дію. За цей час нетерплячість з боку України, Канади та ІКАО почала зростати.

11 червня Іран оголосив, що бортові реєстратори будуть надіслані безпосередньо до Бюро з питань аналізу та аналізу цивільних справ (BEA) у Франції. Канадські чиновники закликали Іран завершити цю акцію «якомога швидше», маючи на увазі минулі затримки з передачею магнітофонів. Ця



заява була додатково посилена через 11 днів, коли міністр закордонних справ Ірану Мохаммад Джавад Заріф прокоментував цей намір під час телефонної розмови з міністром закордонних справ Канади Франсуа-Філіппом Шампані.

У червні Міністерство закордонних справ Ірану заявило про готовність вести переговори з Україною щодо «чорних ящиків» та виплати компенсацій сім'ям жертв. 9 липня заступник міністра закордонних справ України Євген Дженнін заявив, що Україна подала Ірану чотири пропозиції щодо початку переговорів з початку 2020 року, але що конкретна дата не узгоджена.

20 липня в Парижі розпочався огляд магнітофонів; Шампанське спростувало висновок САОІ про те, що «людська помилка» призвела до запуску ракет, які зруйнували літак: «Це не може бути результатом людської помилки. Немає жодних обставин, коли цивільний літак може бути збитий лише в результаті людські помилки в наш час ... Усі факти та обставини свідчать не лише про людські помилки, тому ми, безумовно, будемо продовжувати енергійно продовжувати розслідування.

24 липня заступник міністра закордонних справ України Євген Єнін заявив, що дані з «чорних ящиків» авіалайнера підтверджують факт порушення роботи літака ззовні[26].

29 липня в Києві розпочався перший етап переговорів з Іраном щодо розбитого українського «Боїнга». В результаті Тегеран погодився виплатити всю необхідну компенсацію.

20 лютого 2021 року військовий прокурор Ірану завершив розслідування катастрофи літака МАУ, і розпочалася підготовка звинувачень проти десяти підозрюваних.

16 квітня 2021 року секретар РНБО Олексій Данилов заявив, що Іран навмисно збив літак, яким керувала українська авіакомпанія МАУ, у січні 2020 року.

Висновок: Розслідування розпочато відповідно до Додатку 13 ІКАО. Відповідно до Постанови про розслідування авіаційних аварій, прийнятої Радою міністрів Ірану, на основі Документа 9756 ІКАО створено 11 слідчих

груп. Оскільки слід було встановити причину виникнення пожежі в літаку, до названих груп було додано конкретну групу для розслідування проблем, пов'язаних із незаконною діяльністю.

Держави брали участь у розслідуванні, призначивши та представивши своїх акредитованих представників: Україна (як держава реєстрації та держава оператора) США (як держава проекту та держава-виробник літаків) Франція (як Держава проектування та виробництва авіаційних двигунів, а також держава, що надає інформацію та допомогу для зчитування реєстраторів польотів) Під час придбання квитків, прийому, посадки та перетину кордону були зареєстровані пасажири різних національностей.

Отже, Канаді, Великобританії, Швеції, Німеччині та Афганістану, як державам, що мають особливий інтерес до аварії внаслідок летальних наслідків для своїх громадян, було запропоновано представити своїх експертів, щоб користуватися своїми правами відповідно до Стандарту 5-27 Додатку 13, всі вони робили це, крім Афганістану.

## **2.2. Результати розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані і її наслідки**

Після того, як сталася аварія, перший попередній звіт, що містить початкову інформацію, що стосується аварії, був опублікований 08 січня 2020 року. Другий попередній звіт був опублікований 20 січня 2020 року, коли було отримано додаткову інформацію, таку як записаний радіозв'язок та радіолокаційні дані.

Фактичний звіт був опублікований у червні 2020 року, де викладено деталі запуску ракети підрозділом ППО. Зачитавши бортові реєстратори, відповідний звіт також був опублікований у липні 2020 року, враховуючи сподівання сімей жертв дізнатись про вміст, отриманий у зчитуваних бортових реєстраторах. З огляду на те, що остаточний звіт про розслідування

нешасних випадків не був опублікований в першу річницю аварії на польоті PS752, слідча група опублікувала проміжну заяву відповідно до розділу 6.6 додатка 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, надаючи короткий огляд прогресу слідства.

Юрист Андрій Гук на своїй сторінці у Facebook прокоментував авіакатастрофу українського літака в Тегерані та розповів, як має відбуватися розслідування катастрофи, передає «ЗіБ».

Іран є членом ІКАО і відповідно до додатку 13 до Чикагської конвенції як країна, на території якої сталась катастрофа, зобов'язаний організувати розслідування авіаційного інциденту. Орган розслідування – Організація цивільної авіації Ісламської республіки Іран.

Розслідування проводиться комісією, утвореною Організацією цивільної авіації Ісламської республіки Іран, до складу якої повинні входити представники виробника літака (Boeing), експлуатанта (МАУ), країни експлуатанта (представники Державіаслужби України, Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами) та інші необхідні експерти та учасники[25].

Розслідування авіаційної події в Ірані відбуватиметься за стандартними процедурами ІКАО і повинно бути незалежним. Вкрай малоймовірними є маніпуляції. Незабезпечення незалежного та належного розслідування було б серйозним порушенням зі сторони Ісламської республіки Іран яке може мати негативні наслідки для міжнародного повітряного сполучення цієї держави.

Українське Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами уже повідомило про створення комісії для участі в розслідуванні. На сайті Іранської організації поки відсутня інформація.

Як правило, у перші місяці роботи комісії з розслідування публікується попередній звіт, якого варто дочекатись і утриматись від будь-яких домислів.

Метою розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідно до додатку 13 до Чикагської конвенції є не встановлення винних, а

встановлення причини катастрофи та вироблення рекомендацій для уникнення таких інцидентів у майбутньому. Кримінальні розслідування можуть проводитись як в Ірані, так і в Україні і матимуть на меті пошук винних та наявності чи відсутності складу кримінального правопорушення.

У випадку авіаційної події, що спричинила загибель пасажирів, перевізник, якщо це передбачено національним законодавством, негайно проводить попередні виплати фізичній особі чи особам, які мають право вимагати компенсацію, для задоволення невідкладних економічних потреб таких осіб. Такі попередні виплати не означають визнання відповідальності й можуть бути зараховані до наступних виплат перевізником компенсації за заподіяну шкоду (стаття 28 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року - Монреальська конвенція). Відповідно до п.3 Глави 4 Розділу XXVI Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу» (Наказ Державної авіаційної служби України від 26 листопада 2018 року №1239), авіаперевізник повинен негайно, але не пізніше ніж протягом 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який не має бути менше ніж 16000 СПЗ (за винятком легких тілесних ушкоджень). На даний момент це 525760 грн. Як правило, такі виплати покриваються страховою[14].

До моменту з'ясування причин катастрофи як перевізник так і Державіаслужба України чи інші країни повинні встановити для своїх авіакомпаній обмеження щодо польотів до Ірану. FAA США ще у червні 2019 обмежило свої авіакомпанії у польотах над Іранським повітряним простором та над простором Перської затоки нижче 8 км не наближатися у зв'язку з збиттям американського лайнера. Зараз повідомляють, що вночі FAA заборонило польоти своїм авіаперевізникам у цьому повітряному просторі у зв'язку з можливими «помилками в розрахунках та ідентифікації».

У своєму останньому позові проти Ісламської Республіки Іран цивільний прокурор Торонто Марк Арнольд стверджував, що країна вчинила теракт, збивши рейс PS752 авіакомпанії «Українські авіалінії».

Справа розпочалася як запланований колективний позов, розпочатий у січні минулого року. Арнольд подав «позов Джона Доу» проти Ірану, тоді як колективні дії та цивільний адвокат Том Арндт подали до суду як на Іран, так і на українські авіалінії. 9 листопада суддя Верховного суду Онтаріо Бенджамін Глуштейн призначив Арндта підвищення. Претензії Арнольда продовжуються поза колективною позовом і виключно проти Ірану.

Арндт заявив Law Times, що в його колективному позові, Арсалані проти Ісламської Республіки Іран, «не стверджується, що в ньому немає тероризму чи теракту».

8 січня 2020 року підрозділ протиповітряної оборони Корпусу охорони революції Ірану випустив дві ракети по рейсу українських авіаліній PS752, внаслідок чого загинули всі 176 людей на борту, у тому числі 57 канадців.

Державний імунітет захищає уряди іноземних держав від судових позовів у Канаді, якщо вони не є державним спонсором тероризму. Претензія Арнольда базується на ss. 83.2 та 77 (с) Кримінального кодексу. Перший робить кожного, «хто вчиняє злочинне діяння за вказівкою терористичної організації або у зв'язку з нею, ... винним у вчиненні злочину та ув'язненнім довічно».

Звинувачення щодо тероризму проти Ірану наведено на сторінці 77 (с), що передбачає кримінальне правопорушення за «заподіяння шкоди експлуатаційному літаку, який може зробити літак неприцездатним або загрожувати безпеці повітряного судна в польоті»[12].

Іран зазнав дефолту, оскільки не відповів на це твердження захистом. Арнольд подав рішення про невиконання рішення щодо того, чи був цей інцидент актом тероризму, і він очікує, що це питання буде вирішено десь у квітні. Якщо збиття літака вдало називається терористичним актом, пошкодження визначається на наступному етапі.

“Ми маємо довести, що стався теракт. Я думаю, що у нас є достатньо доказів, щоб це довести», - говорить Арнольд.

Арнольд збирає експертні висновки, в тому числі відставного пілота Air Canada, який летів протягом 35 років і знайомий з регіоном, де сталася катастрофа. На думку пілота Air Canada це було не що інше, як теракт з боку Ірану

Арнольд також посилається на доповідь спеціального доповідача Організації Об'єднаних Націй Агнес Калламар про позасудові, короткі або довільні страти. У той час як Іран стверджує, що літак був «навмисно, але неправильно націлений», оскільки військовослужбовці вважали, що це американська ракета, Калламар сказав, що є велика кількість невідповідностей заявам Ірану щодо розслідування авіакатастрофи[15].

Катастрофа рейсу PS752 стала останньою з декількох операцій проти Ірану Арнольда за останні 20 років. Перший - "Бузарі проти Ірану", в якому беруть участь колишній громадянин Ірану, нині канадський громадянин, якого нібито викрали, затримали та катували іранські урядові агенти. На запитання щодо визначення юрисдикції судів Онтаріо суддя постановив, що Закон про імунітет держави виключає такі дії. Апеляційний суд погодився.

Тоді Арнольд подав до суду на сина экс-президента Ірану за викрадення та катування Бузарі. У справі «Бузарі проти Бахремани» вони заявили, що саме Мехді Хашемі Бахремани (він же Рафсанджані) посадив Бузарі у в'язницю і змусив його заплатити викуп, щоб повернути паспорт і виїхати з країни. Арнольд отримав вирок у розмірі 13 мільйонів доларів. Однак апеляційний суд скасував рішення суду, який не є зручним.

Тоді Стіна публічно виступила проти Ісламської Республіки Іран. Справа стосувалася викрадення двох американців у Бейруті, Ліван, за іранської підтримки у 1980-х. Вони намагалися подати до суду на Іран у США, але не змогли отримати вирок. Вони доручили Арнольду винести рішення в суді Онтаріо, і справа була "залучена" до великої справи, що стосується низки "іранських терористичних актів".

Трейсі проти Ірану (інформація та безпека) «затвердила надійну та сприятливу для позивача основу для визнання та виконання іноземних судових рішень щодо державних прихильників тероризму згідно із Законом» Про справедливість для жертв тероризму, Ларс Брусвен заявив у CanLii Connects[3].

Висновок: 17 березня 2021 року Організація цивільної авіації опублікувала свій заключний звіт про подію, в якому йдеться.

ППО випустила дві ракети класу "земля-повітря" по літаку PS752, УР-ПСР, детонація боєголовки першої ракети в безпосередній близькості від літака викликала пошкодження систем літака, а посилення ушкоджень призвело до падіння літака на землю і миттєвого вибуху.

У своєму кінцевому Іран цю трагедію «людською помилкою».

Заступник прем'єр-міністра України Дмитро Кулеба відкинув висновки і розкритикував доповідь як "набір маніпуляцій, метою яких є не встановлення істини, а виправдання Ісламської Республіки Іран".

Канадська рада з безпеки на транспорті також розкритикував звіт, заявивши, що в ньому немає точного пояснення того, чому військовослужбовці випустили свої ракети по літаку який виконував рейс PS752.

### **2.3 Позиції держав і міжнародних організацій за оцінкою результатів розслідування катастрофи рейсу PS752 в Ірані**

З нагоди першої річниці страйку проти рейсу PS752 Міжнародних авіаліній України (МАУ), в результаті якого загинули всі 176 осіб на борту, експерт ООН з прав людини закликав вжити термінових заходів для захисту цивільних літаків, які літають у районах конфлікту або районах з високою військовою напругою.

«Катастрофа рейсу PS752, на жаль, підкреслює неадекватність міжнародних конвенцій з точки зору авіаційної безпеки, як у запобіганні

військових дій проти цивільних літаків, так і в забезпеченні адекватних розслідувань у разі їх проведення», - сказала Аньєс Калламар, спеціальний доповідач ООН, позасудовий резюме або довільні страти.

8 січня 2020 року 176 людей загинули під час польоту їх авіарейсу «Міжнародні авіалінії України» з Тегерана в Київ двома іранськими ракетами. Рейс PS752 був націлений у зв'язку з посиленням напруженості між Ісламською Республікою Іран та США[20].

«Ця трагедія, якої можна уникнути, вимагає термінових дій усіх сторін, включаючи штати та авіакомпанії», - сказала вона в заяві, в якій викладено ряд рекомендацій щодо посилення захисту права на життя пасажирів на борту цивільних авіакомпаній.

Калламар заявив, що у ситуаціях військової напруги, незалежно від того, визнано це збройним конфліктом, закриття повітряного простору є найефективнішим засобом запобігання атакам на цивільну авіацію. Усі інші варіанти є другорядними і можуть загрожувати цивільним літкам. Однак занадто часто держави не роблять цього з комерційних або політичних причин, сказала вона.

Карамар заявив, що міжнародна спільнота повинна встановити чіткі, чіткі та чіткі стандарти щодо того, коли країни повинні закрити свій повітряний простір під своєю юрисдикцією. Якщо країна безвідповідально вживає заходів щодо закриття повітряного простору, що перебуває під її юрисдикцією, або обмеження польотів, інші країни та авіакомпанії повинні негайно вжити заходів для запобігання авіакомпаніям пролітати над зоною конфлікту або наближатися до неї.

Експерт також закликав авіакомпанії зробити свої маршрути польотів доступними для громадськості та посилити їх здатність оцінювати ризики, серед іншого, дотримуючись найвищих стандартів та переглядаючи всі джерела інформації при плануванні маршрутів польотів.

Численні недоліки існуючої міжнародної системи та установ свідчать про те, що існує нагальна потреба у повністю незалежному відомстві, яке



контролюватиме безпеку польотів у разі конфлікту та надаватиме інформацію про ризики цивільної авіації, пов'язані з рейсами, зібраними та розподіленими в районах конфлікту, усю цю інформацію громадськість повинна знати, а також ця інформація повинна бути прозорою.

У владі держав та авіакомпаній не повинні знаходитись пасажери та льотні екіпажі, ті що ставлять доходи та інші мотиви вище за безпеку людей. У світі, де зростає військова та політична напруженість, конфлікти постійно загострюються, і доступний широкий спектр військової зброї, чинної міжнародної системи, відповідальної за безпеку цивільної авіації, недостатньо.

Спеціальний доповідач звернувся до уряду Ірану щодо збиття рейсу міжнародних авіаліній України «PS752».

Трагічна загибель людей в результаті катастрофи рейсу PS752 Міжнародних авіаліній України 8 січня 2020 р. Різко підкреслює необхідність вдосконалення міжнародних зусиль для забезпечення цивільних польотних операцій в районах конфлікту та навколо них. Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), численні держави та авіаційна промисловість досягли великих успіхів після катастрофи рейсу MH17 Malaysia Airlines у 2014 році. Однак ми можемо зробити ще багато для запобігання подальшим загибелям цивільних літаків від військових дій та / або недержавні актори[13].

Визнаючи, що подальші рішучі дії для уникнення таких трагедій потребуватимуть посилення міжнародного співробітництва, національних процедур та зобов'язань авіаперевізників, що підписався, прагне:

Поліпшити обмін інформацією, порадами, попередженнями та найкращими практиками для належного виявлення та управління ризиками для цивільної авіації в районах конфлікту або навколо них;

Розробка внутрішніх вимог до органу цивільної авіації або авіаперевізників, що виконують міжнародні рейси, для включення

протоколів оцінки ризиків та пом'якшення наслідків у свої системи управління безпекою;

Прохання про допомогу від держав, території яких зазнають бойових дій для вирішення питань управління повітряним простором та конфлікту між цивільними та військовими операціями;

Сприяння посиленню співпраці між органами цивільної авіації, постачальниками аеронавігаційних служб та відомствами, відповідальними за національну оборону в нових ситуаціях загрози; і

Впровадження стандартів, пов'язаних із зоною конфлікту ІКАО та управління повітряним простором, а також рекомендованих практик та порад іншим державам, якщо це можливо, при вирішенні проблем реалізації.

Ми, що нижче підписалися, вирішили працювати над реалізацією вищеописаних заходів. З цією метою щорічні форуми „Безпечніше небо” слугуватимуть міжнародною засновницькою платформою для просування заходів, зазначених у цій декларації.

Призначення рейсу МАУ PS752 відбулося в умовах посилення напруженості між Ісламською Республікою Іран та США (США). Ця трагедія, якої можна уникнути, порушує питання безпеки цивільної авіації в контексті воєнної напруженості, яка може розглядатися або не розглядатися як міжнародний або неміжнародний збройний конфлікт[19].

Ця декларація була складена з нагоди першої річниці катастрофи з метою вироблення низки рекомендацій щодо посилення захисту права на життя пасажирів на борту цивільних авіакомпаній. Страйк проти польоту PS752 підкреслює неадекватність міжнародних конвенцій про повітряну безпеку, оскільки вони в даний час тлумачаться та застосовуються, коли йдеться про військові дії проти цивільної авіації. Конвенцій та поточної практики недостатньо для запобігання таким атакам та забезпечення належного їх розслідування у разі їх виникнення.

Нідерланди, а нині Канада, ведуть пропаганду змін щодо захисту цивільної авіації в районах конфлікту чи поблизу них. На основі

розслідування катастрофи рейсу МН17 у 2015 році Нідерландська група безпеки сформулювала 11 рекомендацій, адресованих міжнародним відомствам, відповідальним за глобальну авіаційну безпеку, включаючи Агентство ООН, Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО) та Торговельне агентство. Міжнародна асоціація повітряного транспорту (ІАТА) заявляє, що реєструє повітряні судна та окремих авіаційних операторів.

Спираючись на роботу, виконану Нідерландами, Канада започаткувала Ініціативу щодо безпечнішого неба, щоб розробити та запровадити стандарти для держав та операторів та покращити комунікацію щодо потенційних небезпек.

Шведське транспортне агентство заявило що тимчасово призупинило рейси Iran Air між Швецією та Іраном після того, як український авіалайнер розбився поблизу Тегерана. Причиною є невизначеність щодо аварії та безпека цивільної авіації.

Міністерство закордонних справ Швеції оголосило, що внаслідок катастрофи загинули 7 громадян Швеції та загалом 17 людей, які проживали в північній країні.

У світі підвищеної воєнної та політичної напруженості, із загостренням конфліктів та доступом до широкого спектра військової зброї, Спеціальний доповідач ООН з питань позасудових, загальних чи довільних вбивств вважає, що міжнародна система не відповідає за безпеку цивільної авіації. Його потрібно терміново оптимізувати для ефективного вирішення проблеми авіаційної безпеки в районах конфлікту, або ж на порядку денному повинні бути набагато ширший ремонт та реформи. Відповідальність держави щодо закриття повітряного простору, що знаходиться під їх юрисдикцією[1].

З точки зору безпеки, найважливішим рішенням держави є чи залишати повітряний простір відкритим. Держави можуть накласти заборони або обмеження на використання свого повітряного простору та визначити, на яких маршрутах та на якій мінімальній висоті можуть літати повітряні судна

в межах цього повітряного простору. Однак, як правило, зацікавленим державам важко заборонити або обмежити використання свого повітряного простору, що часто пояснюється економічними перевагами утримання аеропортів відкритими. Відповідно до міжнародного авіаційного законодавства, Чиказька конвенція та додатки до неї встановлюють існуючі стандарти забезпечення безпеки цивільних польотів. Ці стандарти доповнюються керівними принципами ІКАО.

Переважаюче тлумачення полягає в тому, що міжнародне авіаційне законодавство не накладає чітко визначеного зобов'язання державам закривати свій повітряний простір у разі конфлікту.

Після катастрофи рейсу МН17 Рада Безпеки Нідерландів наголосила, що ІКАО та міжнародному співтовариству обов'язково потрібно з'ясувати відповідальність держав щодо безпеки їх повітряного простору, щоб держави мали можливість зрозуміти, в яких випадках повітряний простір повинен бути закритий.

Пояснення необхідні, оскільки держави не виконують свого зобов'язання закрити повітряний простір для захисту цивільного життя. Отже, це відоме зобов'язання повинно бути більш чітким та обов'язковим із застосуванням механізмів, що забезпечують виконання[24].

ІКАО перебувало в процесі внесення змін до додатків та керівних принципів, але стандарти та рекомендації, що діяли на момент катастрофи PS 752, вимагали, щоб держава, відповідальна за служби повітряного руху, «оцінювала небезпеку чи потенційну небезпеку» та визначала, чи виконують польоти цивільної авіації в цьому місці «слід уникати або дозволяти продовжувати за певних умов».

«Зазвичай цивільна авіація не повинна використовуватися в районі небезпечної військової діяльності».

Якщо повітряний простір залишається відкритим, держава повинна видати NOTAM, що містить всю «необхідну інформацію, поради та заходи безпеки».

Хоча ці стандарти та рекомендації слід вдосконалювати, щоб зменшити розсуд, вони принаймні стверджують, що держава повинна проявляти належну обережність, щоб забезпечити, щоб військова операція не загрожувала цивільній авіації. Міжнародне право прав людини та гуманітарне право також поширюється на управління повітряним простором і накладає чіткі зобов'язання на держави щодо поваги та захисту життя людей, які перебувають на борту повітряних суден, що знаходяться в зоні їх відповідальності, але також за межами території.

Зокрема, згідно з міжнародним законодавством про права людини, держави можуть не лише «утримуватися від поведінки, що призводить до свавільного позбавлення життя», але й захищати право на життя від «обґрунтовано передбачуваних загроз та ситуацій, що загрожують життю, що може призвести до втрати життя».

Обов'язок захищати може бути покладена в відповідь на погрози з боку окремих осіб та організацій, а також з боку інших держав і представників самої держави[42].

Відповідальність за захист зобов'язує державні органи вживати всіх можливих заходів для запобігання реальних і безпосередніх ризиків для життя, про які вони знали або повинні були знати. Він також зобов'язує держави попереджати жертв про загрози їх безпеки. Хоча характер і ступінь таких заходів можна оцінити тільки в світлі всіх обставин конкретної справи, закриття повітряного простору в ситуаціях збройного конфлікту або напруженості є розумною і очевидною мірою для захисту людського життя.

Згідно з міжнародним гуманітарним правом і міжнародному звичаєвому праву, кожна сторона конфлікту (міжнародного чи не міжнародного) зобов'язана «щадити цивільних осіб, цивільне населення і цивільні об'єкти» і «докладати всіх зусиль, щоб визначити, які об'єкти підлягають нападу, чи є вони цивільними особами або цивільними об'єктами». Хоча міжнародне гуманітарне право не вимагає закриття повітряного простору для цивільних літаків, відмова, за яким послідує випадкова атака на

цивільний літак, буде являти собою порушення міжнародного гуманітарного права і, ймовірно, умисне військовий злочин.

Висновок: З нагоди першої річниці страйку проти рейсу PS752 Міжнародних авіаліній України (МАУ), в результаті якого загинули всі 176 осіб на борту, експерт ООН з прав людини закликав вжити термінових заходів для захисту цивільних літаків, які літають у районах конфлікту або районах з високою військовою напругою.

У світі підвищеної воєнної та політичної напруженості, із загостренням конфліктів та доступом до широкого спектра військової зброї, Спеціальний доповідач ООН з питань позасудових, загальних чи довільних вбивств вважає, що міжнародна система не відповідає за безпеку цивільної авіації. Його потрібно терміново оптимізувати для ефективного вирішення проблеми авіаційної безпеки в районах конфлікту, або ж на порядку денному повинні бути набагато ширший ремонт та реформи. Відповідальність держави щодо закриття повітряного простору, що знаходиться під їх юрисдикцією[50].

З точки зору безпеки, найважливішим рішенням держави є чи залишати повітряний простір відкритим. Держави можуть накласти заборони або обмеження на використання свого повітряного простору та визначити, на яких маршрутах та на якій мінімальній висоті можуть літати повітряні судна в межах цього повітряного простору. Однак, як правило, зацікавленим державам важко заборонити або обмежити використання свого повітряного простору, що часто пояснюється економічними перевагами утримання аеропортів відкритими. Відповідно до міжнародного авіаційного законодавства, Чиказька конвенція та додатки до неї встановлюють існуючі стандарти забезпечення безпеки цивільних польотів. Ці стандарти доповнюються керівними принципами ІКАО.

Також обширний звіт видала Канада, у якому чітко пояснила свою позицію щодо Ірану та скоєного ним злочину.

## **РОЗДІЛ 3. ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КАТАСТРОФУ РЕЙСУ PS752 В ІРАНІ**

### **3.1. Відповідальність Ірана за катастрофу рейсу PS752**

Порушення державою юридичного зобов'язання, що міститься в договорі чи конвенції, є міжнародним протиправним діянням. Що стосується міжнародного звичаєвого права, держава, яка вчинила міжнародно-протиправні дії, як правило, зобов'язана відшкодувати шкоду потерпілим. Відшкодування може включати публічне визнання правопорушень з боку держави-порушника, офіційне та публічне вибачення, покарання відповідальних осіб, запевнення у неповторенні - включаючи заходи, вжиті для запобігання повторення - компенсацію, реституцію та будь-які інші форма задоволення.

Залежно від природи міжнародно-протиправного діяння, держави можуть вдаватися до різних засобів, щоб гарантувати, що держава-порушник несе відповідальність і здійснює повну компенсацію постраждалим державам. Як правило, держави використовують переговори між державами. Однак, якщо переговори не вдаються, держава може вдатися до механізмів врегулювання суперечок. Залежно від природи міжнародно-протиправного діяння, вони можуть включати передачу спору до міжнародних судів та трибуналів або до міжнародних органів, вдання до медіації чи арбітражу чи доброго служіння нейтральної держави. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (також відома як Чиказька конвенція)

Чиказька конвенція (яка датується 1944 роком) встановлює правила міжнародної цивільної авіації. Він містить юридичні зобов'язання перед усіма договірними державами, включаючи заборону на використання зброї проти цивільних літаків у польоті. Додаток 13 до Чиказької конвенції встановлює стандарти та рекомендовану практику, що стосуються

розслідування авіаційних аварій та інцидентів. Спир, що виникає внаслідок тлумачення чи застосування Чиказької конвенції, може бути переданий до Ради Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Спочатку держави повинні спробувати врегулювати це питання шляхом переговорів, перш ніж Рада ІКАО має юрисдикцію для прийняття рішення щодо суперечки. Сторони можуть оскаржити це рішення до Міжнародного суду (МС). Конвенція про боротьбу з незаконними діями проти безпеки цивільної авіації (також відома як Монреальська конвенція 1971)[3].

Монреальська конвенція 1971 року вимагає від держав заборонити, запобігти та покарати певні правопорушення проти цивільної авіації, включаючи знищення літака, що експлуатується. Держави також мають міжнародні зобов'язання притягувати до відповідальності або видавати будь-яку особу, яка стверджувала, що вчинила правопорушення проти цивільної авіації, і якомога швидше повідомляти Раду ІКАО про будь-яку відповідну інформацію, що в її розпорядженні, включаючи обставини будь-якого правопорушення проти цивільної авіації. Держави також зобов'язані намагатися вжити всіх практичних заходів з метою запобігання правопорушенням, зазначеним у статті 1 цієї Конвенції. Конвенція також містить положення, яке вимагає, щоб усі суперечки, пов'язані з тлумаченням або застосуванням цього договору, вирішувались спочатку шляхом переговорів, а потім шляхом арбітражу. Якщо сторони не можуть домовитись про організацію арбітражу протягом 6 місяців, спір може бути переданий до МС. Переговори між державами.

В контексті згаданих вище авіаційних договорів переговори між державами є не лише провідним методом притягнення держави-порушника до відповідальності та забезпечення повного відшкодування злочину за свій міжнародний протиправний вчинок, але це необхідний перший крок до будь-якого юридично обов'язкового засіб правового захисту у разі спору. Попереднім умовою є подання цього питання на розгляд Ради ІКАО або МСЮ. Історично склалося так, що держави надавали пріоритет державним



переговорам щодо репарацій у разі знищення цивільного літака, оскільки це вважається найефективнішим механізмом врегулювання таких питань між державами.

Міжнародно-протиправний акт держави може «складатися з однієї або декількох дій чи бездіяльності або поєднання обох».

А / HRC / 41 / CRP.1, пункт 220. Міжнародно-протиправний акт держави гласить, що «дія є незаконною, якщо наслідком договірних зобов'язань або звичаєвих зобов'язань, які, можливо, порушила відповідна держава», якщо «поведінка, яка складається з дії чи бездіяльності а) порушує міжнародне зобов'язання держави і б) держава може бути визнана міжнародним правопорушником».

Запуск Іраном балістичних ракет проти сил коаліції в Іраці був незаконним актом проти урядів Іраку та США, який згідно зі статтею 51 Статуту Організації Об'єднаних Націй А / HRC / 44/38 не розглядався. Таке вважалося, що самозахист був додатковим виправданим. Військова підготовка в цивільному аеропорту Тегерана, яка в підсумку призвела до загибелі цивільного населення, була частиною цієї незаконної операції.

Крім того, уряд, не виконав вимог Монреальської конвенції або так званої Чиказької конвенції, описаних вище. Чиказька конвенція описує зобов'язання, які держави мають між собою щодо цивільної авіації стаття 3 (а) прямо передбачає, що «будь-яка держава не може застосовувати зброю проти цивільних літаків у польоті»[44].

Тегеран звинуватив у збиванні «людську помилку», зазначивши у звіті, опублікованому влітку 2020 року, що окупуючі непорядковану ракетну батарею «земля-повітря» помилково визнали цивільний політ загрозою і двічі відкривали вогонь без схвалення вищих посадових осіб. .

На думку канадської влади, Іран не оприлюднив усі відповідні докази та не надав задовільних відповідей на низку питань.

Сюди входить особа винних, точний ланцюг подій, що призвели до відкриття вогню Революційної гвардії, та обставини, пов'язані з рішенням

про звільнення повітряного простору Ірану тієї самої ночі, коли Іран запустив повеню балістичних ракет проти американських збройних сил, випущених з Іраку відкритий для цивільного руху.

Висновок: Іран повинен взяти на себе міжнародні обов'язки відповідно до міжнародного права. Загальні питання та процедури відповідальності держави визначені в законі. Країна-правопрошник повинна на широкий загал визнати свою вину та вибачитися за скоїний злочин, також вона повинна дати гарантії що така ситуація більше ніколи не повторюватиметься у майбутньому. Іран повинен прийняти відповідні законодавчі та адміністративні заходи для притягнення винних осіб до відповідальності.

Данна ситуація регулюється й іншими нормами міжнародного права, а саме, Чиказькою конвенцією, яка являється відповідним та незалежним розслідуванням катастрофи рейсу PS752. Саме ця конвенція дозволяє представникам України та інших зацікавлених країн брати участь у розслідуванні. Зобов'язання Ірану за міжнародно-правовими обов'язками включають встановлення особи померлого, повернення його на батьківщину та надання всілякої допомоги родичам померлого.

Слід зазначити, що країна-порушник зобов'язана добровільно взяти на себе міжнародну відповідальність, тобто виконувати всі зобов'язання, що випливають з її міжнародно-протиправних дій.

Іран повністю виконав усі свої зобов'язання щодо катастрофи PS 752.

### **3.2. Відповідальність фізичних осіб за катастрофу рейсу PS752 в Ірані**

Командувач Повітряно-космічних військ Корпусу охорони ісламської революції (IRGC) Амір Алі Гаджизаде заявив, що несе повну відповідальність за катастрофу українського літака під Тегераном.

"Я особисто несу повну відповідальність за те, що український літак був випадково збитий", - цитує агентство слова Гаджизаде.

14 січня представник іранського судочинства розповів інформаційному агентству FARS, що «розслідування катастрофи розпочато і було проведено кілька арештів». Він не надав детальної інформації про те, скільки людей було заарештовано або яку роль вони могли б відіграти в інциденті.

15 січня 2020 року президент Рухані заявив, що за для розслідування інциденту слід створити спеціальний суд зі «старшим суддею та десятками експертів», аргументувавши це тим, що це незвичайна ситуація і вона потребує ретельного розслідування[18].

Військовий прокурор заявив, що як тільки причиною катастрофи буде встановлена ракета, справа буде передана військовому прокурору та створений військовий суд. Здається, три особи перебувають або були під вартою, найімовірніше, троє людей у мобільному ракетному підрозділі. Прокурор запропонував заарештувати ще трьох людей, а потім звільнити. Однак, згідно з повідомленнями, може бути заарештовано до десяти інших людей. Не було надано жодної інформації про особу цих осіб та про те, чому їх розслідували. Неясно, чи були арештовані, притягнуті до відповідальності чи догани вищі посадові особи. Не було надано інформації про звинувачення затриманих, про те, який вид судового провадження вони мали чи матимуть, та про зміст доказів проти них. 15 квітня 2020 р. Іранський священнослужитель середнього рангу заявив: «Всупереч офіційним твердженням, жодної арешти щодо катастрофи польоту не проводилось».

Висновок: Для того щоб кваліфікувати осіб які причетні до авіакатастрофи включаючи військовослужбовців які випустили дві ракети, потрібні прозорі та незалежні результати розслідування які ґрунтуються на національному законодавстві

Відповідно до міжнародно-правової відповідальності Ірану за катастрофу PS752, країна-деліквент повинна притягнути до відповідальності фізичних осіб які причетні до трагедії.

### **3.3. Компенсація за збитки, спричинені внаслідок катастрофи рейсу PS752 в Ірані**

Іранський кабінет міністрів створив компенсаційний фонд для виплат сім'ям 176 жертв українського пасажирського літака, який був збитий іранськими силами під Тегераном у січні минулого року, заявив президент у середу.

Починаючи з 17 січня 2020 року, уряд Канади прийняв рішення виплачувати канадським громадянам і постійним мешканцям (всього 85 осіб) з \$ 25 000 за кожного загиблого пасажира в якості допомоги на їх нагальні похорон і проїзд. Уряд Канади також організувало акцію зі збору пожертвувань для сімей. Всього було зібрано 3,29 млн. Канадських доларів, з яких уряд Канади надало 1,5 млн. Доларів. Ці гроші повинні бути використані для довгострокової підтримки сімей спадкоємців жертв.

Уряд України також виділив 200 000 гривень (\$ 7 142) сім'ям українців, загиблих майже відразу після катастрофи.

МАУ перерахувала 16 000 СПЗ (близько 22 000 доларів США) родичам кожного загиблого пасажира відповідно до Правил повітряних перевезень і обробки пасажирів і багажу № 1239, затвердженими Державним департаментом авіації (Правила повітряних перевезень)[4].

Оскільки Іран був змушений визнати свою провину в незаконному збиття літака, очікувалося, що після розслідування катастрофи спільні переговори визначать розмір компенсації, яка буде виплачена кожному родичу загиблих. Хоча в проекті бюджету Ірану на 2021 рік була закладена сума в 200 мільйонів євро на виплату такої компенсації, ця сума була вилучена з невідомих причин. Іранське державне телебачення повідомило, що уряд готовий виділити 150 000 доларів США кожному жертву, не уточнюючи умов виплати, в кінці грудня 2020 року. Ні Міжнародна група, ні МЗС не отримували ніяких офіційних пропозицій про компенсацію.

Оскільки PS752 є міжнародним рейсом, авіакомпанія відшкодує шкоду відповідно до міжнародних норм, що регулюють приватне авіаційне

законодавство. На цю територію поширюються дві універсальні угоди з однаковою назвою: уніфікація певних правил міжнародних повітряних перевезень, які були підписані в різний час.

Перша конвенція була підписана у Варшаві в 1929 році і тому називалася Варшавською. Згідно з його правилами, перевізник повинен був заплатити родичам загиблого пасажира суму 8000 доларів, якщо не було боргів. У разі необережності авіакомпанія повинна відшкодувати доведений травматизм та збитки. Варшавська конвенція була в основному змінена, щоб збільшити розмір плати за постраждалого пасажира. Ці договори створили «Варшавську систему» відповідальності авіакомпаній. Недоліком встановленої системи страхування відповідальності була фактична відсутність єдиної суми для сплати. Не всі частини Варшавської конвенції стали учасниками інших міжнародних угод та приватних ініціатив, які її змінили. У разі аварії необхідно з'ясувати, в яких документах варшавської системи повинна бути встановлена відповідальність перевізника за шкоду здоров'ю пасажира. Як результат, МАУ довелося виплатити спадкоємцям кожного померлого пасажира з Афганістану та Ірану 20 000 доларів, оскільки ці країни та Україна є сторонами Варшавської конвенції та Гаазького протоколу 1955 року[21].

Конвенція про уніфікацію певних правил міжнародного повітряного транспорту, підписана в Монреалі в 1999 році, була прийнята з метою усунення недоліків варшавської системи відповідальності. Монреальська конвенція кодифікувала положення Варшавських договорів та успішні приватні ініціативи. Монреальська конвенція стверджує, що якщо перевізник не проявив необережності, сім'я кожного померлого пасажира повинна отримати суму 128 821 SDR, що становить приблизно 185 536 доларів США. Україна, Канада, Швеція та Великобританія є сторонами Монреальської конвенції. Отже, спадкоємці жертв у цих країнах отримують компенсацію в зазначеному розмірі.

З 2019 року українські авіакомпанії, включаючи МАУ, дотримуються правил повітряного руху на внутрішніх та міжнародних рейсах. Вони присудили вищу компенсацію в розмірі 250 000 СПЗ [2], що становить приблизно 360 067 доларів США за кожного загиблого пасажера, якщо авіакомпанія не виявить недбалості. Ми вважаємо, що МАУ має виплатити компенсацію 250 000 SDR кожному померлому спадкоємцю, оскільки регламенти встановлюють набагато вищу суму виплат, ніж міжнародні договори.

Перестраховики виплачують компенсацію, оскільки як місцеве, так і приватне міжнародне авіаційне законодавство встановлює відповідальність авіакомпаній за належне страхування, яке становить лише 250 000 SDR (360 067 доларів США).

На деякий час Іран та Україна припинили співпрацю через розбіжності щодо рівня компенсації сім'ям жертви. Іран запропонував заплатити 80 000 доларів за жертву, що, на думку України, було замалим. У жовтні 2020 року Міністерство внутрішніх справ України опублікувало заяву, в якій зазначається, що Іран погодився надати рівну компенсацію всім жертвам катастрофи, незалежно від національності. 25 листопада різні ЗМІ повідомляли, що Іран виділив у своєму бюджеті 200 мільйонів євро на 2021 рік на компенсацію жертвам польоту PS752. Того ж дня віце-президент з правових питань президента Рухані повідомив пресі, що точний розмір компенсації буде визначений судами і відповідатиме міжнародним стандартам та існуючим прецедентам[32].

Іран заплатить 150 000 доларів США за кожну жертву, але точних дат ще немає. Про це країна повідомля за декілька днів до річниці падіння літака МАУ.

Серед загиблих - десятки громадян Канади та постійних мешканців, а також багато інших, які мають зв'язки з канадськими університетами.

Міністр закордонних справ Канади заявив у своїй заяві, що «Канада та інші члени Міжнародної групи з питань координації та реагування (КГ)

застосовують узгоджений підхід до отримання відшкодування з боку Ірану, що включає не лише компенсацію для сімей, але й облік подій призвело до трагічного результату «. Далі В. А. Франсуа-Філіп Шампань заявив, що жодних переговорів або зустрічей між Іраном та іншими країнами не відбулося і що» Іран не подавав офіційних пропозицій країнам КГ «««.

Існує ряд можливих варіантів компенсації внаслідок катастрофи рейсу PS 752 Міжнародних авіаліній України. Один із способів - подати позов проти авіакомпанії МАУ в Канаді відповідно до міжнародних конвенцій, що регулюють позови до авіакомпаній на міжнародних рейсах. Інший спосіб - позов проти держави Іран. Також не виключено, що члени сім'ї мають право на виплату страхових виплат при подорожах. Оскільки страхові поліси часто мають короткий період прийнятності, ця проблема вирішується першою.

Варшавська та Монреальська конвенції стосуються лише пасажирів, а не членів екіпажу. Відшкодування витрат членам екіпажу було здійснено відповідно до національного законодавства України.

Екіпаж МАУ складався з трьох досвідчених пілотів та шести стюардес. Кожен член екіпажу повинен був застрахуватися згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 676 «Порядок та правила встановлення обов'язкового авіаційного страхування для цивільної авіації» на суму 300 000 грн (10714 доларів США). Стюардеси, швидше за все, були застраховані на цю мінімальну суму, і, можливо, лише пілоти мали трохи вищу страховку. Однак це не надто безпечно, оскільки українські пілоти не дбають про свій рівень страхування, укладаючи трудові контракти з авіакомпаніями. Коли екіпаж загинув, родичі загиблих повинні були отримати страхову суму[37].

Закон «Про загальнообов'язкове державне страхування» передбачає виплату одноразової сімейної допомоги за кожного померлого члена екіпажу в розмірі 202 700 грн (7240 доларів США). Кожна дитина загиблого пілота за тим самим законом отримувала одноразову суму в розмірі 40 540 грн (1448 доларів США). До досягнення повноліття ці діти мають право на щомісячні страхові виплати, що дорівнюють середньомісячному доходу загиблого

пілота, але не більше 10 прожиткового мінімуму, встановленого для неінвалідів. На сьогодні ця сума становить 782 долари.

МАУ виплачувала фінансову підтримку родичам 9 членів екіпажу згідно колективного договору. Як ми чули, сума на одну особу становила 1 мільйон гривень (35 714 доларів США).

Таким чином, компенсація, яку отримують спадкоємці померлих членів екіпажу, набагато скромніша, ніж суми, що підлягають виплаті за загиблих пасажирів.

Висновок: Якщо брати до уваги компенсацію у контексті цієї події, то мова піде саме про матеріальну компенсацію: компенсацію родичам жертв, компенсація авіакомпанії, компенсація країнам, які беруть участь у розслідуванні катастрофи.

Оскільки PS752 є міжнародним рейсом, авіакомпанія відшкодує шкоду відповідно до міжнародних норм, що регулюють приватне авіаційне законодавство. На цю територію поширюються дві універсальні угоди з однаковою назвою: уніфікація певних правил міжнародних повітряних перевезень, які були підписані в різний час.

Перша конвенція була підписана у Варшаві в 1929 році і тому називалася Варшавською. Згідно з його правилами, перевізник повинен був заплатити родичам загиблого пасажира суму 8000 доларів, якщо не було боргів[38].

Конвенція про уніфікацію певних правил міжнародного повітряного транспорту, підписана в Монреалі в 1999 році, була прийнята з метою усунення недоліків варшавської системи відповідальності. Монреальська конвенція кодифікувала положення Варшавських договорів та успішні приватні ініціативи. Монреальська конвенція стверджує, що якщо перевізник не проявив необережності, сім'я кожного померлого пасажира повинна отримати суму 128 821 SDR, що становить приблизно 185 536 доларів США. Україна, Канада, Швеція та Великобританія є сторонами Монреальської



конвенції. Отже, спадкоємці жертв у цих країнах отримують компенсацію в зазначеному розмірі.

МАУ виплачувала фінансову підтримку родичам 9 членів екіпажу згідно колективного договору. Як ми чули, сума на одну особу становила 1 мільйон гривень (35 714 доларів США).

## ВИСНОВКИ

Як важко нині домогтися прозорого та незалежного розслідування. Чомусь майже ніхто не хоче брати на себе відповідальність за протиправні діяння. Країна не хоче відповідати за свої дії, не хоче нести міжнародно-правову відповідальність, виплачувати компенсації жертвам, не хоче привселюдно вибачитися та виносити надалі з цього якісь уроки. Іран не став виключенням із правил.

8 січня тепер бринить у всього світу на устах, а 9 січня для Ірану та України стало національним днем трауру. Восьмого січня розбився літак українських авіаліній МАУ «Boeing 737-800», виконувавший рейс PS752. Внаслідок авіакатастрофи загинуло 176 невинних людей.

Як зазначив у своєму звіті, вельмишановний пан Ральф Гудейл,- «Родина важливіше за все»,

- «Разом з багатьма канадцами я розділив сильні почуття шоку, печалі і обурення, коли в січні минулого року з'явилися новини про жахливу авіакатастрофу в Ірані, в якій український авіалайнер (рейс PS752) був знищений іранськими ракетами і загинули 176 невинних людей. У той час я навіть не підозрював, що прем'єр-міністр Трюдо попросить мене допомогти канадському уряду в його постійному реагуванні на цю канадську трагедію. Це виявилось одним з найскладніших і захоплюючих завдань, які мені коли-небудь доводилося виконувати».

Насправді, цих людей вже не повернути, а глибокі рани родичів загиблих нічим не вилікувати.

Отож, розслідування було розпочато відповідно до Додатку 13 ІКАО. Після збирання та підтвердження фактів стрільби ракетою проводився збір для оцінки ризику, аналізу та підготовки рекомендацій з безпеки. Наступні держави брали участь у розслідуванні, призначивши та представивши своїх акредитованих представників: Україна (як держава реєстрації та держава оператора) США (як держава проекту та держава-виробник літаків) Франція

(як Держава проектування та виробництва авіаційних двигунів, а також держава, що надає інформацію та допомогу для зчитування реєстраторів польотів) Під час придбання квитків, прийому, посадки та перетину кордону були зареєстровані пасажери різних національностей. Отже, Канаді, Великобританії, Швеції, Німеччині та Афганістану, як державам, що мають особливий інтерес до аварії внаслідок летальних наслідків для своїх громадян, було запропоновано представити своїх експертів, щоб користуватися своїми правами відповідно до Стандарту 5-27 Додатку 13, всі вони робили це, крім Афганістану.

Представники Канади та України відвідали місце аварії. Враховуючи характер аварії та необхідність повної координації зацікавлених держав, ІКАО також було запропоновано призначити групу радників для спостереження за процесом та надання необхідної підтримки. Відповідно, ІКАО була в курсі розслідування через свого представника. Відповідно до пункту 6.3 Додатку 13, ААІВ направив проект остаточного звіту акредитованим представникам держав, що беруть участь у розслідуванні, запросивши їх значні та обґрунтовані коментарі. Крім того, проект остаточного звіту було надіслано представнику ІКАО для отримання їхніх консультативних коментарів та британському експерту - коментарів щодо розділів, що стосуються інформації, наданої Великобританією.

На сьогодні Іран визнав що причиною аварію стала «людська помилка» і в ній винні особи які входять до збройних сил Ірану, а також особи які несуть відповідальність за безпеку польотів цивільної авіації . Але спираючись на ст. 4 «Про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, які були 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» можна сказати що ця «людська помилка» присвоюється Ірану вцілому як державі.

З цього всього випливає що Іран повинен понести повну міжнародно-правову відповідальність за чіткою відповідністю до міжнародних норм за свої діяння. На даний момент країна-деліквент порушила норми Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, а саме Додаток 13 до Чиказької конвенції. Саме за цим додатком проводиться розслідування падіння літака під Тегераном.

Усі зацікавлені країни наполягають на чистому та відкритому розслідуванні за законодавством Ірану та за Чиказькою конвенцією. Також, вони просять щоб фізичні особи були належним чином покарані, а сама країна публічно признала свою вину та вибачилась.

Що стосується матеріальної біповідальності, то Іран повинне виплатити повну компенсацію родинам загинувших відповідно до законодавства.

На мою думку тема моєї наукової роботи набагато глибша ніж здається. У ній зачепаються суспільні відносини на міжнародному рівні, готовність держав допомагати одне одному та своїм громадянам.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Air Canada among carriers changing flight paths after Iran plane crash [Electronic resource] // The official site of CBC. – Access mode: <https://www.cbc.ca/news/business/airlines-iran-flight-path-1.5418717>
2. Airlines re-route or cancel flights around Iraq, Iran after missile strike on U.S. troops - In the U.S., the FAA barred American carriers from airspace over Iran, the Gulf of Oman and the waters between Iran and Saudi Arabia [Electronic resource] // The official site of NBC NEWS. – Access mode: <https://www.nbcnews.com/news/world/airlines-re-route-or-cancel-flights-around-iraq-iran-after-n1112241>
3. Article 3bis of the Convention on International Civil Aviation (also known as the Chicago Convention) [Electronic resource] // The official site of JUS UIO – Access mode : <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-01/international-civil-aviation.xml#note1.13.1.11>
4. Attack on PS752: Iran violated multiple human rights obligations - UN experts [Electronic resource] // The official site of UNITED NATIONS HUMAN RIGHTS OFFICE OF THE HIGH COMMISSIONER – Access mode : <https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=26782&LangID=E>
5. Boeing-737 PS 752 Fact Investigation // The official site of Генеральна прокуратура України – Access mode : [https://www.gp.gov.ua/ua/b\\_737](https://www.gp.gov.ua/ua/b_737)
6. Canadian lawyers file lawsuit against Iran over victims of downed Ukrainian plane [Electronic resource] // The official site of Reuters – Access mode : <https://www.reuters.com/article/us-iran-crash-canada-lawsuit-idUSKBN2012BT>
7. Canadian Lawyers File Lawsuit Against Iran Over Downing Ukrainian Plane [Electronic resource] // The official site of ASHARQ AL-AWSAT – Access mode : <https://english.aawsat.com/home/article/2121026/canadian-lawyers-file-lawsuit-against-iran-over-downing-ukrainian-plane>

8. Convention on International Civil Aviation [Electronic resource] // Ninth Edition – 2006 . – Access mode : [http://uksatse.ua/doc/conv\\_15\\_en.pdf](http://uksatse.ua/doc/conv_15_en.pdf)
9. Everything we know so far about the Ukraine International Airlines Boeing 737 crash in Iran [Electronic resource] // The official site of business insider – Access mode : <https://www.businessinsider.com/iran-crash-ukranian-victims-aftermath-investigations-timeline-2020-1>
10. FAA bans US airlines flying over Iraq, Iran and Gulf after missile attacks [Electronic resource] // The official site of South China morning post . – Access mode: <https://www.scmp.com/news/world/middle-east/article/3045116/faa-bans-us-airlines-flying-over-iraq-iran-and-gulf-after>
11. FLIGHT PS752 «THE LONG ROAD TO TRANSPARENCY, ACCOUNTABILITY AND JUSTICE» [Electronic resource] / DEDICATED TO THE MEMORY OF THOSE WHO LOST THEIR LIVES ON PS752 / – Access mode: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/assets/pdfs/publications/flight-vol-ps752/flight-vol-ps752-en.pdf>
12. Goodale's report on Flight PS752 tragedy says Iran should not be 'investigating itself' [Electronic resource] // The official site of CBC – Access mode : <https://www.cbc.ca/news/politics/goodale-iran-ps752-crash-1.5842065>
13. Iran admits to shooting down Ukrainian plane in 'error' [Electronic resource] // The official site of Politico . – Access mode: <https://www.politico.eu/article/iran-admits-to-shooting-down-ukrainian-plane-in-error/>
14. Iran announces arrests over plane crash as Rouhani warns those responsible will be [Electronic resource] // The official site of edition CNN – Access mode : <https://edition.cnn.com/2020/01/14/middleeast/iran-plane-crash-arrests-rouhani-intl/index.html>
15. Iran faces legal action over downed Ukraine jet [Electronic resource] // The official site of Arabnews. – Access mode: <https://www.arabnews.com/node/1612696/middle-east>

16. Iran plane crash: What has happened in the year since Flight PS752 was shot down? [Electronic resource] // The official site of Global News. – Access mode: <https://globalnews.ca/news/7555272/iran-flight-752-plane-crash-timeline/>
17. Iran plane downing: Person who filmed video 'arrested' [Electronic resource] // The official site of BBC news . – Access mode: <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-51114945>
18. IRGC Releases Details of Accidental Downing of Ukrainian Plane [Electronic resource] // The official site of IFP News. – Access mode: <https://ifpnews.com/irgc-releases-details-of-accidental-downing-of-ukrainian-plane>
19. Mandate of the Special Rapporteur on Extrajudicial, Summary or Arbitrary Killings [Electronic resource] / STATEMENT Commercial Airlines and conflict zones: Recommendations to strengthen air safety and prevent of unlawful deaths / – Access mode: [https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Executions/StatementCommercialAirlinesConflictZones\\_Jan2021.pdf](https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Executions/StatementCommercialAirlinesConflictZones_Jan2021.pdf)
20. Situation of human rights in the Islamic Republic of Iran Report of the Special Rapporteur on the situation of human rights in the Islamic Republic of Iran, Javid Rehman [Electronic resource] // The official site of OON . – Access mode: <https://undocs.org/en/A/hrc/46/50>
21. Statement by the Prime Minister on the fatal plane crash in Iran [Electronic resource] // The official site of Prime Minister of Canada Justin Trudeau – Access mode : <https://pm.gc.ca/en/news/statements/2020/01/08/statement-prime-minister-fatal-plane-crash-iran>
22. Sweden halts Iran Air flights between Stockholm and Tehran // The official site of REUTERS – Access mode : <https://www.reuters.com/article/us-iran-crash-sweden/sweden-halts-iran-air-flights-between-stockholm-and-tehran-idUSKBN1Z91K8>
23. Team of Canadian lawyers bring lawsuit against Ali Khamenei itself [Electronic resource] // The official site of Iran International – Access mode :

<https://iranintl.com/en/world/team-canadian-lawyers-bring-lawsuit-against-ali-khamenei>

24. The Aircraft Accident Investigation Board of the Islamic Republic of Iran Flight PS752 Accident Investigation [Electronic resource] / Final Report / Access mode: [file:///C:/Users/Users/OneDrive/Desktop/Report\\_1400-02-24.pdf](file:///C:/Users/Users/OneDrive/Desktop/Report_1400-02-24.pdf)

25. The Civil Aviation Organization of the Islamic Republic of Iran Flight PS752 Accident Flight Recorder [Electronic resource] / Read-out Report / – Access mode: <https://www.tsb.gc.ca/eng/enquetesinvestigations/aviation/2020/a20f0002/report/CAOIRI-records-20200823.pdf>

26. The Montreal Convention 1999 [Electronic resource] // The official site of JUS UIO. – Access mode : <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/>

27. UK PM statement on Iran UIA PS752 plane cras [Electronic resource] // The official site of Consulate of Ukraine in Edinburgh . – Access mode: <http://edinburgh.old.mfa.gov.ua/en/news/embassy-news/76942-zajava-premjer-ministra-velikoji-britaniji-bdzhonsona-z-privodu-zbittya-ukrajinskykogo-avialajnera-rejsu-ps752-v-tegerani-anglijsykoju-movoju>

28. "Ukrainian Boeing plane crashes in Iran, 176 people dead" [Electronic resource] // The official site of aviation-safety – Access mode : <https://aviation-safety.net/database/record.php?id=20200108-0>

29. Ukraine International Airlines Flight 752 [Electronic resource] // The official site of wiki – Access mode : [https://en.wikipedia.org/wiki/Ukraine\\_International\\_Airlines\\_Flight\\_752#Final\\_report](https://en.wikipedia.org/wiki/Ukraine_International_Airlines_Flight_752#Final_report)

30. Ukraine rejects Iran's final report on downing of flight PS752 [Electronic resource] // The official site of BBC News. – Access mode: <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56428698>

31. Ukrainian flight PS752 shot down shortly after take off from Tehran [Electronic resource] // The official site of flightradar24 – Access mode :



<https://www.flightradar24.com/blog/ukrainian-flight-ps752-crashes-shortly-after-take-off-from-tehran/>

32. Ukrainian International Airlines Flight PS752 [Electronic resource] // The official site of HOUSE PUBLICATIONS – Access mode : <https://www.ourcommons.ca/DocumentViewer/en/43-1/house/sitting-40/hansard#Int-10888760>

33. World leaders claim Iran caused airplane crash, killing 176 [Electronic resource] // The official site of SKY NEWS – Access mode : <https://www.skynews.com.au/details/6121252316001>

34. Авіакатастрофа МАУ: иранська версія подій "повна протиріччій" - доповідь ООН [Електронний ресурс] // Сайт Зеркало Неділі – Режим доступу : <https://zn.ua/WORLD/aviakatastrofa-mau-iranskaja-versija-sobytij-polna-protivorechij.html>

35. Авіакомпанії, уникаючі польотів через повітряне простір Ірану та Іраку [Електронний ресурс] // Сайт France24 – Режим доступу : <https://www.france24.com/en/20200108-airlines-avoiding-flying-through-iran-and-iraq-airspace>

36. Авіатроця МАУ: Україна долучилася до заяви Британії, Канади та Швеції [Електронний ресурс] // Сайт Укрінформ – Режим доступу : <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3205052-aviatrosa-mau-ukraina-dolucilasa-do-zaavi-britanii-kanadi-ta-svecii.html>

37. Зеленський оголосив скаргу за жертвами авіакатастрофи в Ірані [Електронний ресурс] // Сайт новини Еспесо – Режим доступу : [https://espresso.tv/news/2020/01/09/zelenskyu\\_ogolosyv\\_zhalobu\\_za\\_zhertvamy\\_a\\_viakatastrofy\\_v\\_irani](https://espresso.tv/news/2020/01/09/zelenskyu_ogolosyv_zhalobu_za_zhertvamy_a_viakatastrofy_v_irani)

38. Іран заявляє, що «непреднамеренно» збив рейс українських авіаліній [Електронний ресурс] // Сайт GIZMODO – Режим доступу : <https://gizmodo.com/iran-says-it-unintentionally-shot-down-ukrainian-air-1840942174>

39. Іран заперечує «нелогічні чутки» про те, що український літак збили [Електронний ресурс] // Сайт Новини Міжнародні Радіо Свобода – Режим доступу : <https://www.radiosvoboda.org/a/news-iran-litak/30368881.html>
40. Іранська влада оголосила день жалоби через авіакатастрофу МАУ і тисняву на похороні Сулеймані [Електронний ресурс] // Сайт новини ТСН – Режим доступу : <https://tsn.ua/svit/iranska-vlada-ogolosila-den-zhalobi-pislya-dvoh-tragediy-1471188.html>
41. Катастрофа PS752 в Ірані: юрист назвав правові наслідки [Електронний ресурс] // Сайт Закон і Бізнес – Режим доступу : [https://zib.com.ua/ua/140769-katastrofa\\_ps752\\_v\\_irani\\_yurist\\_nazvav\\_pravovi\\_naslidki.html](https://zib.com.ua/ua/140769-katastrofa_ps752_v_irani_yurist_nazvav_pravovi_naslidki.html)
42. Катастрофа українського Боїнга в Тегерані: 176 осіб загинуло, всі подробиці (фото, відео) [Електронний ресурс] // Сайт Уніан Інформаційне агентство– Режим доступу : <https://www.unian.ua/incidents/10821362-katastrofa-ukrajinskogo-bojinga-v-tegerani-176-osib-zaginulo-vsi-podrobici-foto-video.html>
43. Конвенція о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации [Електронний ресурс] // Сайт колекції договорів ООН. – Режим доступа : [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/aviation\\_security.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml)
44. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України – Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text)
45. Ответственность за сбитый самолет "МАУ" взял на себя командующий аэрокосмическими силами КСИР [Електронний ресурс] // Сайт Зеркало Недели – Режим доступу : [https://zn.ua/UKRAINE/otvetstvennost-za-sbityy-samolet-mau-vzyal-na-sebya-komanduyuschiy-aerokosmicheskimi-silami-ksir-341708\\_.html](https://zn.ua/UKRAINE/otvetstvennost-za-sbityy-samolet-mau-vzyal-na-sebya-komanduyuschiy-aerokosmicheskimi-silami-ksir-341708_.html)
46. Прем'єри Канади та Швеції обговорили розслідування катастрофи літака МАУ в Ірані [Електронний ресурс] // Сайт Укрінформ – Режим доступу : <https://www.ukrinform.ua/rubric-world/3206635-premeri-kanadi-ta-svecii-obgovorili-rozsliduvanna-katastrofi-litaka-mau-v-irani.html>

47. Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий" [Электронный ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України – Режим доступу : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_655#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_655#Text)
48. Реєстрацію на рейс МАУ з Тегерана до Києва пройшло 168 пасажирів — РНБО [Электронный ресурс] // Сайт Новини Україна – Режим доступу : <https://nv.ua/ukr/ukraine/events/aviakatastrofa-v-tegerani-reyestraciyu-na-reys-mau-proyshlo-168-pasazhiriv-novini-ukrajini-50062939.html>
49. Розслідування катастрофи рейсу PS 752: міжнародні стандарти та правозастосовна реальність [Текст] / Ю. О. Волошин, Т. Р. Короткий // Бюлетень Мін'юсту України. - 2020. - N 2. - С. 40-49. - Бібліогр. : с. 46-48. . - ISSN 2312-1831
50. Трагедия рейса PS752: уголовные дела в Украине и протесты в Иране [Электронный ресурс] // Сайт Голос Америки – Режим доступу : <https://www.golosameriki.com/a/ukraine-iran-cooperate-investigate/5243891.html>
51. Трюдо: український літак збила іранська ракета [Электронный ресурс] // Сайт BBC Ukraina – Режим доступу : <https://www.bbc.com/ukrainian/news-51052628>
52. Украинские авиакомпании сменили маршруты из-за запрета полетов над Ираном и Ираком [Электронный ресурс] // Сайт Avianews – Режим доступу : [https://www.avianews.com/ukraine/2020/01/09/ukrainian\\_airlines\\_changed\\_routes\\_to\\_uae/](https://www.avianews.com/ukraine/2020/01/09/ukrainian_airlines_changed_routes_to_uae/)