

**ПРОБЛЕМА ПРАВОМІРНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ ЗБРОЇ ДО ЦИВІЛЬНИХ
ПОВІТРЯНИХ СУДЕН У ПОЛЬОТІ: СУЧАСНЕ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ
РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКА ЗАСТОСУВАННЯ**

Стаття присвячена дослідженню сучасного міжнародно-правового регулювання та практики правомірності застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті. Розглядаються та аналізуються різні доктринальні позиції щодо профільної проблематики, в контексті доктринальних підходів розглядаються профільні норми міжнародного права, що містяться в міжнародних багатосторонніх конвенціях спеціального порядку. Визнається, що міжнародне право встановило універсальну заборону негайного, безпідставного, тобто некваліфікованого права застосування зброї державою до цивільного повітряного судна тільки в силу самого факту порушення правил польотів в повітряному просторі певної держави. Конститується, що як екстраординарний захід, держави можуть застосувати зброю до цивільного повітряного судна, однак з метою запобігання реальної небезпеки у відповідності до положень статті 51 Статуту ООН, за умови, що цивільне повітряне судно використовується всупереч цілям, встановленим в Чиказькій конвенції, після вжиття всіх інших заходів, з метою примушення судна-порушника виконувати правила польотів в повітряному просторі та запобігання імовірній загрози, що несе таке судно-порушник.

Ключові слова: акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, державний суверенітет, міжнародне повітряне право, повітряне судно-порушник, правомірність застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті.

Маловацький А. В. Проблема правомерности применения оружия к гражданским воздушным судам в полете: современное международно-правовое регулирование и практика применения.

Статья посвящена исследованию современного международно-правового регулирования и практики правомерности применения оружия к гражданским воздушным судам в полете. Рассматриваются и анализируются различные доктринальные позиции по профильной проблематике, в контексте доктринальных подходов рассматриваются профильные нормы международного права, содержащиеся в международных многосторонних конвенциях специального порядка. Признается, что международное право установило универсальный запрет немедленного, обоснованного, то есть неквалифицированного права применения оружия государством с гражданским воздушным судном только в силу самого факта нарушения правил полетов в воздушном пространстве данного государства. Констатируется, что как экстраординарная мера, государства могут применить оружие к гражданским воздушным судам, однако с целью предотвращения реальной опасности в соответствии с положениями статьи 51 Устава ООН, если только гражданское воздушное судно используется вопреки целям, установленным в Чикагской конвенции, после принятия всех остальных мер, с целью принуждения судна-нарушителя выполнять правила полетов в воздушном пространстве и предотвращения вероятной угрозы, которую несет такое судно-нарушитель.

Ключевые слова: акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, государственный суверенитет, международное воздушное право, воздушное судно-нарушитель, правомерность применения оружия к гражданским воздушным судам в полете.

Malovatskyi O. V. Legal problem of application of weapons to civil air drives in flex: modern international regulatory regulation and practice application.

The article is devoted to the study of modern international legal regulation and practice of the lawful use of weapons against civilian aircraft in flight. Different doctrinal positions on profile issues are considered and analyzed, in the context of doctrinal approaches, the profile norms of international law contained in the international multilateral conventions of the special order are considered. It is recognized that international law has established a universal prohibition of immediate, groundless, ie,

unqualified use of weapons by the state to a civilian aircraft, only because of the very fact of a violation of the rules of flight in the airspace of a particular state. It is noted that as an extraordinary measure, States may apply weapons to a civilian aircraft, however, in order to prevent real danger in accordance with the provisions of Article 51 of the Charter of the United Nations, provided that a civilian aircraft is used contrary to the purposes established by the Chicago Convention after the use of all other measures to force the offending vessel to comply with the rules of airspace and to prevent the potential threat posed by such infringer vessel.

Keywords: *acts of unlawful interference in the activities of civil aviation, state sovereignty, international air law, violating aircraft, lawful use of weapons to civil aircraft in flight.*

Проблематика теми. Стратегічний план розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України № 564 від 21 грудня 2015 року, передбачає необхідність приведення основного авіаційного законодавства України у відповідність із міжнародним законодавством [1]. Отже, узгодження законодавства України з нормами міжнародного права є актуальним та нагальним для національного повітряного законодавства України та його відповідності міжнародним вимогам.

Серед малодосліджених в українській науці міжнародного права проблем залишається проблема правомірності застосування зброї до цивільного повітряного судна, що об'єктивується та актуалізується в умовах агресивної війни, розв'язаної Російською Федерацією проти України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різні аспекти боротьби з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації були предметом досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених-міжнародників, зокрема Малєєва Ю. М., Бордунова В. Д., Пірадова А. С., Рижого В. І., фрагментарно досліджувалися в публікаціях Філіппова А. В., Григорова О. М., Чуб Г. М., Цірат Г. В. та ін. Але вони не містили єдиного та комплексного підходу до визначення правомірності застосування державою зброї і знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї.

Тому, метою цієї статті є аналіз міжнародної практики застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, виявлення основних умов такого застосування та визначення закономірностей, співвідношення правил, вироблених міжнародною практикою та сучасним міжнародним договірним регулюванням в галузі міжнародного повітряного права, дослідження узгодженості законодавства України, що регулює випадки застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, з міжнародно-правовими зобов'язаннями України.

Виклад основного змісту. Необхідно наголосити на тому, що міжнародно-правова доктрина в питаннях правових підстав застосування зброї до повітряних суден в польоті містить діаметрально-протилежні твердження. Одні автори наголошують, що застосування сили до цивільного повітряного судна в польоті є беззаперечним правом держави, лише залишається питання «коли?» [2]. Вони вважають, що двозначні компромісні конструкції статті 3-bis Чиказької Конвенції 1944 року не забороняють перехоплення повітряного судна і не обмежують застосування озброєними підрозділами публічної влади сили та зброї до цивільного повітряного судна на поверхні Землі або під час зльоту, до об'єктів керування повітряним рухом та інших об'єктів цивільної авіації [3]. Представники протилежної позиції стверджують, що в міжнародному праві існує принцип, який забороняє застосування сили до повітряного судна, він полягає в «обеспечении безопасности гражданской авиации» (принцип убезпечення безпеки), хоча цей принцип і не знайшов свого нормативного закріплення, однак його потрібно логічно виводити з нормативного масиву та слід розуміти в двох аспектах: а) технічному (регулювання технічних аспектів безпеки), та б) соціальному (забезпечення безпеки від актів незаконного втручання в безпеку цивільної авіації) [4]. Згодом була здійснена спроба обґрунтувати, що в міжнародному повітряному праві вищезгаданий принцип поглиблюється та охоплює принцип убезпечення польотів у повітряному просторі, що також виключає застосування сили щодо повітряного судна в польоті [5].

Спробуємо дослідити вказане питання, спираючись на дипломатичну практику держав та практику міжнародних організацій.

9 серпня 1946 року над територією Югославії винищувачі перехопили американський цивільний літак С-47, який виконував рейс сполученням Австрія – Італія. На протести США, Глава держави Югославії Й. Б. Тіто заявив, що органам влади надано вказівку не застосовувати зброю до цивільних суден навіть тоді, коли вони не мають необхідних дозволів на вліт на територію Югославії, однак надав право застосовувати необхідні заходи, з метою змушення їх до приземлення для ідентифікації, поряд з тим, у випадку невиконання таких вимог, органи влади можуть вдатися до будь-яких необхідних заходів [2].

29 квітня 1959 року літак компанії Айер Франс (*Air France*), який виконував рейс з Франкфурту до Берліну, був атакований радянським винищувачем. Літаку вдалося з незначними пошкодженнями приземлитися. Радянський уряд заявив, що застосування сили відбулося через порушення повітряним судном правил польотів СРСР в результаті незаконного вторгнення на його територію. У свою чергу, Вища комісія союзників заявила, що в мирний час застосування зброї до цивільних повітряних суден, де б вони не знаходилися, є неприйнятним та суперечить всім правилам цивілізованої поведінки, а також закликала Радянський Союз найскоріше розслідувати інцидент, притягнути до відповідальності винуватих та виплатити репарації всім постраждалим. Радянський Союз рішуче заперечив, пославшись на те, що літак Айер Франс порушив правила польотів, не виконав вимоги щодо перехоплення та не здійснив посадку. А застосування сили мало на меті не збиття повітряного судна, а попередження як примус до посадки [6].

27 липня 1955 року літак Ізраїльської компанії виконував рейс з Лондона до Ізраїлю через Париж та був збитий болгарським винищувачем на грецькому кордоні, 51 пасажир та члени екіпажу загинули. 28 липня цього ж року Болгарія розповсюдила комюніке, в якому стверджувала, що літак відхилився від свого курсу та без попередження залетів на територію Болгарії, а засоби протиповітряної оборони збили літак як такий, що був не ідентифікований. Однак, вже 3 серпня уряд Болгарії визнав, що цивільний літак був збитий двома винищувачами, які мали з'ясувати причину вторгнення на територію Болгарії та змусити повітряне судно здійснити посадку, але цивільне повітряне судно не виконало вимог та намагалося втекти в напрямку кордону. Згодом уряд Болгарії визнав, що не були вижиті всі заходи для примушення повітряного судна змінити курс. Ізраїль, США та Велика Британія відреагували на вказаний інцидент та подали меморандуми до міжнародного суду ООН щодо порушень Болгарією норм міжнародного права.

Ізраїль направив ноту Болгарії, в якій вказав, що такі дії є *«невиправданим зневаженням людськими життями, що порушує елементарні норми гуманності»*. В подальшому короткому зверненні до Міжнародного суду ООН, Ізраїль вказав, що: *«...в мирний час не існує юридичного виправдання спішних та надмірних заходів після перехоплення, – відкриття вогню на враження ідентифікованого іноземного цивільного повітряного судна»* [6].

США стверджували: *«попри причини вторгнення повітряного судна в повітряний простір Болгарії, жоден пілот не може сподіватися, що буде збитий, без надання безпечної альтернативи запобігти своїй загибелі, а також загибелі пасажирів та членів екіпажу»* [2].

Велика Британія, що діяла від імені Канади та Південної Африки, заявила: *«Уряд її Величності не визнає права жодної держави в мирний час на збиття цивільного повітряного судна»*. У зверненні до суду країна зазначила: *«Уряд Великої Британії стверджує, що в міжнародному праві не існує виправдання для держави у випадку збиття іноземного ідентифікованого цивільного повітряного судна, яке виконує міжнародні пасажирські перевезення, навіть у тому випадку, коли таке судно вторглося в повітряний простір держави»*. В обґрунтування таких тверджень уряд Британії вказав, що дії Болгарії, які спричинили катастрофу цивільного повітряного судна, суперечать статті 2 Статуту ООН та порушують принцип незастосування зброї, а також, *що застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті не можливо виправдати з точки зору міжнародного права, навіть застосувавши статтю 51 Статуту ООН, якщо тільки такі дії не викликані необхідністю взяття заходів з метою реалізації права на самооборону* [2].

Уряд Франції заявив що такі дії Болгарії є актом війни [2].

Як на підставу неправомірності дій Болгарії, США та Велика Британія посилалися на принципи, визнані в справі Протоки Корфу, де було визначено, що: *«міжнародне право за-*

суджує дії держав, які наражають життя іноземних громадян та їх власність на невиправданий ризик у мирний час» [7], а також на справу Гарсія, в якій Мексикансько-Американська спільна комісія з вирішення претензій вказала, що: «застосування зброї має бути виправданим та таким, що запобігає небезпеці тому, хто застосовує зброю та особам, що поблизу нього», до того ж додатково було наголошено, що «зброя має бути застосована тільки тоді, коли іншими засобами неможливо усунути чи запобігти заповідюванню шкоди» [8].

21 лютого 1973 року Лівійський авіалайнер **Boeing 727** був збитий без попередження чотирма ізраїльськими винищувачами над окупованим Ізраїлем Синайським півостровом. Повітряне судно виконувало рейс з Триполі до Каїра через смугу припинення вогню між Ізраїлем та Єгиптом. Результатом таких дій була загибель 108 пасажирів та членів екіпажу. Ізраїль стверджував, що застосування сили відбулося правомірно, оскільки повітряне судно порушило повітряний простір над особливою зоною – Синайським півостровом, не виконувало вимог та попереджень [6]. Світова спільнота відреагувала на це ухваленням Резолюції Ради ІКАО від 4 липня 1973 року, якою було засуджено дії Ізраїлю та наголошено, що такі дії загрожують безпеці цивільної авіації та суперечать принципам Чиказької конвенції 1944 року, а застосування зброї було невиправданим [9].

20 квітня 1978 року під час порушення забороненої зони для польотів над територією Радянського Союзу винищувач примусив вогнем на враження до посадки Корейський цивільний літак Боїнг 707 (**Boeing 707**) авіакомпанії Корейські Авіалінії (**Korean Air Lines (KAL)**), який виконував рейс з Парижу до Сеула. В результаті інциденту два пасажирів загинули та одинадцять інших були поранені. Реакція керівництва Південної Кореї була дещо відмінна від реакцій в попередніх випадках. Президент Південної Кореї виказав вдячність за звільнення капітана повітряного судна та його штурмана, жодних вимог до Радянського Союзу не було висунуто [6].

1 вересня 1983 року радянський винищувач збив цивільний літак, який виконував рейс 007 з Анчорагу (Аляска) до Сеулу, загинуло 269 пасажирів та члени екіпажу. Вказана подія викликала бурхливу реакцію світової спільноти, і фактично ознаменувала нову епоху в повітряному праві. Однак радянські офіційні особи стверджували, що збиття повітряного судна мало *легітимну мету та ґрунтувалося на нормах міжнародного права*, а підставами для збиття було: *порушення літаком повітряного простору в зоні, забороненій для польотів над островом Сахалін, а також характер поведінки повітряного судна, яке летіло вночі з вимкненими сигнальними вогнями та при наближенні винищувачів різко змінило курс та висоту, що давало підстави вважати, що літак виконував військову розвідувальну місію*. США, Японія та Південна Корея після розслідування та вивчення переговорів між екіпажами радянських винищувачів дійшли висновку, що у літака були увімкнуті сигнальні вогні, він перебував в повітряному просторі Радянського Союзу понад дві з половиною години, його було добре видно, він не змінював курс, а з ним ніхто не намагався зв'язатися чи змусити до посадки, його було збито за декілька хвилин до вильоту з повітряного простору СРСР [10]. США направили ноту протесту СРСР, в якій вказали, що літак не виконував розвідувальних завдань, однак навіть якщо допустити таке, то застосовувати силу до повітряного судна без необхідних заходів попередження невиправдано, а в разі належного встановлення літака було б чітко зрозуміло, що це не військовий, а цивільний літак. Звідси, відповідно, Радянський Союз вчинив міжнародний протиправний акт (**wrong doing**), є повністю відповідальним за такі дії та зобов'язаний виплатити репарації [11].

Радянський Союз, натомість, відкинув будь-які звинувачення, пославшись на визнаний в міжнародному праві *принцип виключного суверенітету*, який надає право захищати непорушність кордонів, та вказав, що оскільки повітряне судно використовувалося з розвідувальною метою, то це – *військове вторгнення*, що відповідно виправдовує його збиття. Така теорія ґрунтується на двох припущеннях: а) *саме розвідувальна мета становить загрозу державі та виправдовує застосування зброї*, та б) *держава може допускати, що судно, яке знаходиться в забороненій для польотів зоні та не реагує на попередження, виконує розвідувальну* [10].

Сполучені Штати Америки відстоювали діаметрально протилежну позицію та стверджували, що жодна держава в мирний час не наділена правом збивати цивільні повітряні суд-

на, навіть над зонами, забороненими для польотів, до тих пір, поки судно-порушник не несе загрози застосування зброї. Оскільки сучасні засоби розпізнання повітряних суден надають можливість відмежувати цивільні судна від військових, то не можна посилатися на відсутність можливості їх ототожнювати. Згодом США звернули увагу на *принцип пропорційності*, що впливав зі справ протоки Корфу та Гарсія, де вказувалося, що шкода від загрози життю переважає небезпеку від розвідувальних операцій чи навіть порушення кордону [10].

Реакція інших держав світу на застосування зброї Радянським Союзом до Південно-корейського цивільного повітряного судна була негативною. Рада Безпеки ООН 12 серпня 1983 року обговорила Резолюцію, в якій було зазначено, що «Радянський Союз застосував силу у спосіб, який є несумісним з нормами міжнародного права щодо спілкування та з елементарною повагою до гуманності» (Резолюція не була остаточно ухвалена, оскільки Радянський Союз наклав вето на неї) [12]. Рада ІКАО 16 вересня 1983 року ухвалила резолюцію, в якій зазначила, що: «таке застосування зброї до цивільної авіації несумісне з нормами, що регулюють міжнародне спілкування, та не відповідає елементарній повазі до гуманності, а також несумісно з нормами, стандартами та рекомендованою практикою, які покликана забезпечити Чиказька конвенція та додатки до неї, та має потягнути загальновізанні юридичні наслідки» [13]. Резолюція була введена в дію більшістю голосів членів ІКАО, що брали участь в Асамблеї ІКАО.

Відсутність будь-якої реакції СРСР на вказаний інцидент та реакція світової спільноти надали можливості ряду держав, зокрема США, застосувати міжнародно-правові санкції до СРСР [2], що фактично підтвердило висновок, який загальним консенсусом було вироблено державами світу, він полягав у прийнятті *презумпції* про те, що «лише присутність в повітряному просторі повітряного судна без необхідного дозволу не вважається ворожим наміром, що створює достатню підставу для застосування зброї до такого повітряного судна» [10].

Із викладеного вище випливає, що міжнародна практика засуджувала негайне та не виправдане застосування зброї до повітряного судна, що порушило повітряний простір, без належного повідомлення та попередження повітряного судна, що воно порушило повітряний простір, та єдиною можливою реакцією на таке порушення було примушення повітряного судна до приземлення, а застосування зброї виключалося, про що зазначали США та Велика Британія. Таким чином єдиною реакцією на порушення кордону цивільним повітряним судном була дипломатична реакція. Застосування зброї допускалося виключно як акт у відповідь на агресивні дії, однак таке застосування мало бути пропорційним тій загрози, яку несло цивільне повітряне судно. Югославія, Ізраїль вказували, що право застосовувати зброю є обмеженим, однак не виключали такої реакції на порушення кордону. СРСР схилився до безумовного застосування зброї до цивільного повітряного судна, якщо воно виконує розвідувальні функції (використовується як військово), однак прямо не заперечував, що застосування зброї можливо після попереджувальних заходів. Така позиція Радянського Союзу та США чітко простежується у випадку збиття над територією СРСР літака-розвідника U-2 в 1960 році [14].

Виходячи з системного аналізу наведеного, можна погодитися з висновками професора Мак Дугала, який зазначав, що в питаннях застосування сили до військових повітряних суден можливо виявити наступні неузгодженості в позиціях держав щодо такого питання: чи вторгнення було навмисне чи ні, чи інцидент стався на території чи за територією СРСР, дійсна мета польоту, розвідка чи інша не заборонена, чи було повідомлено про можливість застосування зброї, та хто почав стріляти [15].

Можна дійти висновку, що якщо такі неузгодженості існували, то відповівши на вказані питання в кожному конкретному випадку, можливо визначити, чи зброя була застосована до повітряного судна виправдано, а застосувавши принцип *a fortiori*, така практика виявляється вірна і застосовна до цивільних повітряних суден, які повинні користуватися більшим захистом у порівнянні з військовими судами.

Практика міжнародних організацій у випадках збиття цивільних повітряних суден свідчить про засудження таких дій через те, що вони *суперечать принципам гуманності та не*

узгоджуються з правилами міжнародної поведінки, це закономірно породжує питання: які принципи гуманності було порушено?

В іноземній літературі стверджувалося, що в роки Другої світової війни склався принцип, який вимагав попередити військове повітряне судно, з гуманітарних міркувань, про застосування зброї до нього [2].

Доктрина міжнародного права застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті пояснювалася теорією, яка охоплювала певні аспекти природного права (права особи на життя), норми *jus cogens* та міжнародно-правий звичай. В пункті 1 статті 52 Додаткового протоколу до Женевської конвенції 1949 року від 8 червня 1977 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I), зазначено, що *цивільні об'єкти не повинні бути об'єктом нападу або репресалій*. Цивільними об'єктами є всі ті об'єкти, які не є воєнними об'єктами, як вони визначені в пункті 2 [16]. У сучасному міжнародному праві переважає тенденція до визнання вказаної норми нормою імперативного загального міжнародного права (*jus cogens* [17]), яка визнається сучасною формою природного права [18], і оскільки в умовах війни заборонено застосовувати зброю до цивільних об'єктів, то *a fortiori* заборонено застосовувати зброю до цивільних об'єктів у мирний час. Нормативність *jus cogens* закріплена в статті 53 Віденської конвенції «Про право міжнародних договорів» 1969 року, де встановлено, що міжнародний договір є нечинним, якщо він суперечить імперативній нормі загального міжнародного права, тобто нормі *jus cogens* [19]. А з іншого боку, зміна у будь-який спосіб такої норми буде нечинною відповідно до статті 53 Віденської конвенції, що фактично підкріплює та вдосконалює таку теорію.

Вказане обґрунтування становить *opinio juris* непорушності принципу заборони застосування зброї до цивільних об'єктів, якими також без сумніву є цивільні повітряні судна як в умовах війни, так і в умовах миру.

Однак слід звернути увагу на ту обставину, що в пунктах 2 і 3 статті 52 Протоколу I закріплено, що застосування сили можливо лише до військових об'єктів, якими вважаються об'єкти, що вносять суттєвий вклад у військові дії або використовуються з військовою ціллю [16].

Із цього слідує, що практика та конвенції з міжнародного гуманітарного права та рішення міжнародних судових установ чітко не встановлювали заборону застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, однак визнавали такий захід як екстраординарний. Вказане підтверджено практикою, що виробила ряд умов, дотримання яких надавало можливість державам посилатися на те, що застосування сили до цивільних повітряних суден в польоті було виправданим, зокрема:

а) повітряне судно порушило державний кордон або заборонену зону для польотів в ньому;

б) повітряне судно тривалий період час продовжує порушувати правила польотів в повітряному просторі певної держави;

в) повітряне судно не реагує на вимоги наземних служб керування польотами;

г) повітряне судно належно не ідентифікує себе;

г) повітряне судно не підкорюється вимогам судна, яке його перехоплює, та продовжує порушувати правила польотів та режим повітряного простору (не реагує на вимоги змінити курс або здійснити посадку);

д) повітряне судно своїм діями несе загрозу державі, особам на поверхні чи іншим об'єктам, фактично цивільне повітряне судно використано у цілях, які не дають можливість його ідентифікувати як цивільний об'єкт (веде розвідку, веде інші аналогічні дії).

З огляду на вказане виникає запитання – чи надають договірні норми міжнародного права правомірну можливість державам застосовувати зброю до цивільних повітряних суден в польоті в сучасних правових реаліях, особливо з огляду на проблему використання судна в цілях, які не відповідають вимогам договорів, або якщо судно не є цивільним об'єктом в розумінні Додаткового протоколу до Женевської конвенції 1949 року ?

Паризька конвенція «Про регулювання повітряної навігації» 1919 року та Чиказька конвенція «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 року закріпили та легалізували міжнарод-

но-правовий звичай, яким визнано повний та виключний суверенітет держави над повітряним простором над її територією [15].

Держави-учасники Чиказької конвенції 1944 погодилися, що кожна держава має виключний суверенітет на державну територію, яка включає і повітряний простір над нею. Конвенція визначає, що держави можуть встановлювати зони, заборонені для польотів у військових цілях, та забороняти будь-які польоти над ними. Крім того, сторони Конвенції уповноважені встановлювати обов'язкові правила польотів у їх повітряному просторі. Державам надано право забороняти перевезення в їх повітряному просторі військових засобів чи використовувати його для військових цілей або вести фотографування. До того ж, держави зобов'язалися забезпечити, щоб повітряні судна, зареєстровані під їх прапором, дотримувалися правил польотів сусідніх держав. На додачу, згідно з конвенцією, держави зобов'язалися не використовувати повітряні судна «для будь-яких цілей, які не сумісні з цілями конвенції» [20]. Зазначене має на меті забезпечити безпечний та сталий розвиток цивільної авіації.

Спираючись на зазначені положення Конвенцій, професор Дж. С. Купер дійшов висновку, що держави користуються: «виключним одностороннім правом здійснювати контроль над всіма польотами над своєю територією, включаючи територію над сушею та морем», що охоплює право «застосовувати будь-які методи» та «визначати способи регулювання на свій власний розсуд» [21].

Вказане міркування покладено в основу аксіоматичного принципу, відповідно до якого за нормальних умов жодне повітряне судно не має права перетинати кордон держави без попереднього отримання погодження на такий перетин.

Відповідно, якщо в повній мірі підтримати точку зору Дж. С. Купера, то у випадку порушення державного кордону повітряним судном (не зважаючи, чи це цивільне, чи військове судно) без дозволу держави, остання, встановивши певні національні правила польотів, може передбачити у них можливість застосування зброї до цивільного повітряного судна для припинення порушення правил польотів. Тобто застосувати примус для виконання обов'язкових правил поведінки в повітряному просторі, право встановлювати які беззаперечно надано Чиказькою конвенцією 1944 року кожній державі. Чи все ж таки міжнародне право обмежує державний суверенітет в такому випадку? Фактично, питання в цьому випадку полягає в тому, чи державний суверенітет (право на застосування зброї) обмежений нормами міжнародного договірної права?

Необхідно відзначити, що разом із підписанням Чиказької конвенції 1944 року була укладена Угода про транзит в міжнародному повітряному праві 1944 року. Вона передбачала надання двох свобод повітря: 1) права прольоту над територією держави та 2) право приземлятися з некомерційними цілями. Вказані свободи надавалися для нерегулярних польотів, що було обґрунтовано скоріше економічними цілями, ніж причинами безпеки [22]. Конвенція про відкрите море 1958 року передбачала право на свободу польотів над відкритим морем [23]. Конвенція ООН з морського права 1980 року визнала свободу польотів над відкритим морем, право транзитного прольоту над міжнародними протоками та свободу польотів над виключною економічною зоною із дотриманням відповідних правил, які діють в їх режимах та інших норм міжнародного права [24].

Отже, одночасно з визнанням виключного суверенітету над повітряним простором держав за Чиказькою конвенцією 1944 року, держави іншими міжнародними договорами обмежували такий суверенітет з єдиною метою – забезпечити можливість цивільній авіації виконувати її призначення – здійснювати перевезення через відкрите море, державні території та протоки на умовах, визначених міжнародним правом та внутрішнім законодавством. Звідси, твердження про необмежений суверенітет, а отже і некваліфіковане (безумовне застосування) зброї до цивільного повітряного судна, яке порушує національні правила польотів, не ґрунтується на нормах міжнародного права.

Такі міркування підтверджуються міжнародною практикою, зокрема в 1960 році був збитий американський військовий літак RB-47 над територіальними водами СРСР. З цього приводу США заявили, що літак знаходився не над територією іноземної держави, а над мо-

рем, і якщо він навіть знаходився у виключній економічній зоні, то радше через помилку, ніж із неправомірним наміром. США посилалися, що міжнародний звичай та міжнародні договори визнають право на здійснення безперешкодних польотів над відкритим морем, а відповідно застосування зброї, навіть до військового літака у відкритому морі, порушує норми загально визнаного міжнародного права. Радянський Союз посилався, що літак є військовим, а відповідно – норми гуманітарного права до нього не застосовуються [14].

Вказане свідчить, що суверенітет держави та право застосовувати зброю до цивільного повітряного судна в польоті мають узгоджуватися із зобов'язаннями держави, які випливають із норм міжнародного права. З нашої точки зору, обґрунтованим є висновок про те, що суверенітет не надає державі некваліфікованого (безумовного права) права застосовувати зброю до повітряного судна, яке порушує внутрішнє законодавство – правила польотів в його повітряному просторі [10].

Вказане також доводиться положеннями Чиказької конвенції 1944 року, якими на держави покладено обов'язок забезпечувати безпечну навігацію цивільних повітряних суден, навіть тоді, коли вони надають *інструкції своїм військовим повітряним суднам із захисту повітряного простору* та погодилися надавати допомогу в разі, якщо цивільне повітряне судно терпить лихо [20]. Як стверджується деякими авторами, у світлі вказаних норм єдиною можливою реакцією держави на порушення її кордону чи заборонених зон в повітряному просторі цивільним повітряним судном є право такої держави *примусити судно-порушника приземлитися*, оскільки в жодному випадку Чиказька конвенція не передбачає права держави застосовувати зброю до цивільного повітряного судна, що порушило повітряний простір держави чи правила польотів в ньому [25].

Таке твердження можливо було б сприйняти, як беззаперечне, оскільки в практиці міжнародних повітряних сполучень мали місце непоодинокі випадки застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, і держави, що її застосовували, послалися на норми міжнародного права, які, з їх точки зору, виправдовували такі дії.

Зокрема, радянський науковець Є. А. Коровін зазначав, що навіть якщо судно є за призначенням цивільним, то його використання може свідчити про військові цілі. На цій підставі таке судно втрачало ознаки цивільного об'єкту і, відповідно, виключалося з під дії Женевського протоколу та Чиказької конвенції 1944 року, а тому виникало необмежене право держави застосовувати зброю до такого судна [25].

Як реакція на таку теорію та наслідки її застосування в міжнародному праві, – збиття рейсу 007, про який йшлося вище, – до Чиказької конвенції 1944 року було внесено зміни Протоколом про зміну Конвенції з міжнародної цивільної авіації, що був підписаний в Монреалі 10 травня 1984 року (надалі – Протокол 3 bis), ним доповнено Чиказьку конвенцію 1944 року статтею 3 bis. Вказаний протокол набрав чинності у травні 1998 року після ратифікації 102 державами.

У преамбулі протоколу зазначено, що держави визнають право на виключний суверенітет держав над повітряним простором, з метою недопущення порушення повітряного простору держав *та використання повітряних суден, у спосіб який не відповідає принципам конвенції*, однак зважаючи на зобов'язання держави забезпечувати належне ставлення до безпеки цивільної авіації та навігації з метою розвитку авіації в безпечний спосіб, держави ще раз підтвердили *визнання принципу незастосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті* [26].

Відповідно до частини (а) Протоколу 3 bis, держави повинні утримуватися від використання зброї до цивільного повітряного судна в польоті. Перехоплення ж судна повинно здійснюватися у спосіб, що не несе загрози пасажирам та повітряному судну. Положення цього пункту не може тлумачитися таким чином, щоб змінювати права чи зобов'язання держав, які передбачені статутом ООН [26].

Пунктом (b) Протоколу 3 bis закріплено, що реалізуючи суверенітет, держава може змусити судно-порушника здійснити посадку чи вимагати припинити порушення правил польотів. З цією метою *держава може вдатися до будь-яких заходів, які узгоджуються з вимогами міжнародного права*, в тому числі з вимогами, які наведені в пункті (а) цього Протоколу [26].

Пунктом (с) передбачено, що кожна держава зобов'язана забезпечити, щоб вимоги, які висувуються перед повітряним судном-порушником, ним в обов'язковому порядку дотримувалися, а в п. (d) вказано, що ті оператори суден, які не виконують обов'язкових вимог, зазначених в п. (с), та використовують цивільні повітряні судна у спосіб, що суперечить цілям Чиказької конвенції, можуть бути піддані забороні діяльності [26].

Не можна залишити поза увагою те, що положення Протоколу **3 bis** неодноразово піддавалися критиці через нарікання, що його положення є суперечливими та незрозумілими [27]. Однак необхідно зазначити, що у вказаному протоколі держави ще раз підтвердили загальний принцип міжнародного права про незастосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті. Зважаючи на широке коло учасників Протоколу **3 bis**, не може бути заперечень про те, що його було прийнято як універсальний принцип міжнародного права. Наступні положення протоколу, на нашу думку, деталізують зобов'язання держав, які впливають з принципу незастосування зброї до цивільних повітряних суден.

Так пунктом (а) Протоколу **3 bis** держави зобов'язалися утримуватися від використання зброї до цивільного повітряного судна в польоті, *однак відсутня чітка заборона застосування зброї*. Водночас, положення пункту (b) вказаного протоколу передбачають, що з метою припинення порушення правил польотів держава може застосувати, реалізуючи суверенітет, будь-які заходи, які не суперечать вимогам міжнародного права та пункту (а) вказаного протоколу. Тобто держава може вдатися до таких заходів: вимагати припинення порушення правил польотів; застосувати перехоплення повітряного судна; змусити повітряне судно до посадки та інших дій, але вказані дії відповідно до пункту (а) протоколу мають бути вчинені у спосіб, що не загрожує безпеці пасажирів та повітряному судну.

Важливо відзначити, що вказані дії мають відповідати вимогам міжнародного права, як зазначено в Протоколі **3 bis**, це необхідно тлумачити таким чином, що вказаний протокол відсилає, з метою встановлення правомірності застосування зброї до цивільного повітряного судна, до необмеженого кола норм міжнародного права, зокрема до: Статуту ООН, Додаткового протоколу до Женевської конвенції 1949 року, Чиказької конвенції 1944 року, міжнародної практики, стандартів та правил, вироблених ІКАО щодо безпеки польотів, та рішень міжнародних судових установ.

Причому ІКАО, згідно зі статтею 37 Чиказької конвенції, розробила практичні рекомендації для перехоплення цивільних повітряних суден. Згідно з ними перехоплення цивільного повітряного судна дозволяється, як *екстраординарна дія*, з метою примушення до виконання цивільним повітряним судном вимог правил польотів, однак тільки тієї держави, в повітряному просторі якої знаходиться повітряне судно.

Перехоплення, відповідно до п. 4.1.2., полягає у здійсненні безпечних маневрів на відстані не ближче 300 метрів від судна, яке перехоплюється, однак не передбачає застосування зброї до цивільного повітряного судна [28]. Водночас, правила перехоплення та пункти (с) та (d) Протоколу **3 bis** зобов'язують судно порушника (пілота судна) та, відповідно, в його особі – державу прапора цивільного повітряного судна дотримуватися вимог правил польотів держави, чий повітряний простір порушено.

Іншими словами, держава прапора цивільного судна відповідальна за виконання повітряним судном вимог правил польотів та вимог, які може висувати держава, повітряний простір якої порушує таке цивільне повітряне судно. І реалізуючи такий обов'язок, держава прапора цивільного повітряного судна, що не виконувало вимоги правил польотів в тому числі і вимоги, що впливають з перехоплення, не припинило їх порушення, уповноважена на підставі пункту (d) Протоколу **3 bis** заборонити діяльність таких операторів.

У цій частині також слід вказати, що оскільки обов'язок держави прапора повітряного судна впливає з пункту (с) Протоколу **3 bis**, що вимагає від неї забезпечення повітряним судном виконання правил польотів, то у випадку не виконання такого обов'язку держава може вважатися такою, що не виконала свій міжнародно-правовий обов'язок, що може спричинити настання міжнародно-правової відповідальності такої держави. Практика підтверджує вірність тлумачення вказаних норм, якщо згадати збиття південнокорейського літака над територією СРСР, в результаті чого Президент Південної Кореї вибачився перед СРСР, як згадувалося вище.

Однак, повернемося до проблеми невиконання повітряним судном вимоги держави, чий кордон таке судно порушило, навіть після вичерпання всіх заходів, передбачених Протоколом **3 bis**, міжнародною практикою, правилами ІКАО з перехоплення.

Чи можливо в такому випадку застосувати зброю до цивільного повітряного судна та за яких умов?

Деякі автори стверджують, що якщо повітряне судно не дотримуватиметься таких вимог щодо припинення порушень правил польотів, то скоріше за все державою буде обґрунтовано вважатися, що *цивільне повітряне судно використовується в цілях, які суперечать цілям Чиказької конвенції*, то з дотриманням норм міжнародного права, держава посилаючись на положення п. (а) статті **3 bis** Чиказької конвенції, може дозволити застосування зброї до цивільного повітряного судна, як самооборону, за статтею **51** Статуту ООН [29].

Поряд із тим, у другій частині пункту (а) Протоколу **3 bis** зазначено, що положення цього пункту не може тлумачитися таким чином, щоб змінювати права чи зобов'язання держав, які передбачені статутом ООН.

Статтею **51** Статуту ООН передбачено, що цей Статут жодним чином не обмежує невід'ємне право на індивідуальну чи колективну самооборону, якщо буде мати місце *збройний напад* на члена Організації, до тих пір, поки Рада Безпеки не застосовує заходів для підтримання миру та безпеки [30].

Зі Статуту ООН випливає, що за державою визнається право на дії у відповідь, тобто на самооборону, однак у випадку *збройного нападу*. З чого можливо допустити, що підставою для застосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті, крім іншого зазначеного вище, є обґрунтоване припущення, що цивільне повітряне судно використовується в цілях, що суперечать Чиказькій конвенції та становить за своїм характером *збройний напад*.

Такий висновок знаходить своє підтвердження в міжнародній практиці. Зокрема, **24 травня 2001 року** учень льотної школи з Лівану на повітряному судні **Cessna 125 (Cessna 125)** порушив заборонену для польотів зону над територію Ізраїлю. Відразу після вторгнення в повітряний простір Ізраїлю вертольоти та військові літаки почали відслідковувати політ вказаного судна. Ізраїль встановив радіозв'язок з пілотом судна та неодноразово намагався з ним зв'язатися. Пілот, натомість, відмовився підтримувати зв'язок та ідентифікувати себе. Пілот військового літака Ізраїлю встановив візуальний контакт з цивільним судном та здійснив попереджувальний постріл перпендикулярно курсу руху судна-порушника. І за декілька хвилин після неможливості повторно налагодити радіозв'язок, при наближенні цивільного судна до місця *зі значним скупченням людей*, зважаючи на значний рівень терористичної небезпеки, літак-порушник вогнем з військового літака Ізраїлю був збитий та здійснив аварійну посадку. Вказані дії Ізраїлю не викликали жодного протесту ні Лівану, ні ІКАО [31].

Отже, вичерпавши всі розумно можливі заходи попередження цивільного повітряного судна про порушення правил польоту в повітряному просторі Ізраїлю, після намагання встановити контакт та перехопити повітряне судно, після попередження вогнем про можливість застосування сили, та тільки за умови *терористичної небезпеки*, фактично реальній загрози життям людей на землі цивільне повітряне судно було збито. У вказаному випадку можливо допустити, що цивільне повітряне судно не тільки було використано всупереч цілям Чиказької конвенції **1944 року**, а фактично могло вважатися таким, що несе загрозу та має за мету здійснити збройний напад.

Отже, підсумовуючи викладене вище, необхідно вказати, що міжнародним правом обмежено право держав застосувати зброю до цивільних повітряних суден в польоті, що ґрунтується на обов'язках: забезпечити безпечну навігацію цивільної авіації, не застосовувати зброю до цивільних об'єктів та вдаватися до перехоплення повітряного судна тільки як виключний захід, а до цього вдаватися до попередження повітряного судна про допущені ним порушення та вимагати їх найскорішого припинення.

Відповідно, ми дійшли висновку, що не є необґрунтованими твердження науковців про те, що міжнародне право не містить чіткої заборони застосування зброї до цивільного повітряного судна, однак, застосування зброї до цивільного повітряного судна можливе лише як

виключний, надзвичайний, екстраординарний захід та єдиний можливий засіб запобігти небезпеці, яку потенційно може становити цивільне повітряне судно для держави, об'єктів на поверхні та населення, але тільки в тому випадку, якщо буде обґрунтовано встановлено, що повітряне судно *використовується в цілях, що суперечать Чиказькій конвенції 1944 року*, чим створює загрозу загальній безпеці та його дії можуть бути обґрунтовано визнано збройним нападом.

Після терористичних актів у 2001 році в США значно посилилися боротьба з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації. ІКАО ухвалило низку резолюцій про посилення запобігання терористичним загрозам, було доповнено Додаток 17 до Чиказької конвенції 1944 року заходами, спрямованими на забезпечення безпеки цивільної авіації.

У 2010 році в Пекіні було ухвалено нову конвенцію «Про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації» [32]. Конвенція визнавала злочинами та актами незаконного втручання (АНВ) в безпеку цивільної авіації випадки використання повітряного судна як зброї, з метою нанесення шкоди особам на поверхні, розпилення хімічної, біологічної зброї та радіоактивних матеріалів. Положення вказаної конвенції закріплювали обов'язок держав притягувати до відповідальності осіб, які вчинили такі злочини, водночас дії держав як заподіювачів вказаних АНВ залишали поза сферою регулювання конвенції. У статті 6 конвенції було закріплено, що вона не регулює дії, які вживаються офіційними збройними силами держав з метою виконання їх офіційних функцій, оскільки вони регулюються іншими нормами міжнародного права.

У міжнародно-правовій літературі зустрічається твердження, що якщо цивільне повітряне судно використовується з метою завдання шкоди, то в такому випадку цивільне повітряне судно змінює свій правовий статус з транспортного засобу на зброю масового враження, – тож відповідно до нього не застосовуються положення статті 3 bis Чиказької конвенції та може бути застосована зброя для відвернення небезпеки [33].

Практика держав доводить певну обґрунтованість вищевказаних тверджень, оскільки в 2005 році в повітряному просторі США над Вашингтоном, в зоні, забороненій для польотів, було збито одномоторний цивільний літак, який помилково влетів в зону, що мала такий правовий режим [34].

Парламент Німеччини ухвалив закон, надавши негайне право збройним силам застосувати зброю до цивільного повітряного судна, яке використовується в якості зброї [29], хоча вказаний закон і був визнаний неконституційним, оскільки було обґрунтовано, що не може бути надано законодавчо закріплене право вбивати людей з метою попередження небезпеки [35].

Аналогічний закон був ухвалений Францією, де повітряним силам було надано право вживати всі необхідні заходи для запобігання вторгненню до повітряного простору Франції. Аналогічні законодавчі акти діють в інших державах-членах Європейського Союзу [36].

У свою чергу Україна, підтвердивши зобов'язання привести своє законодавство у відповідність до міжнародного права, є учасником Статуту ООН, Чиказької конвенції 1944 року та Протоколу про зміну Конвенції з міжнародної цивільної авіації, підписаного в Монреалі 10 травня 1984 року, а також Додаткового протоколу до Женевської конвенції 1949 року. Виходячи з поведінки України в справі збитого над Чорним морем літака Ту 154 Російської авіакомпанії «Сибір», – сплати загиблим компенсації *ex gratia*, є всі підстави стверджувати, що Україна визнає міжнародно-правові обов'язки, що випливають з принципу незастосування зброї до цивільних повітряних суден.

Водночас, питання застосування зброї до цивільного повітряного судна, яке порушує державний кордон України чи не виконує вимоги положень повітряних правил, та становить небезпеку, регулюються низкою актів повітряного законодавства України. Зокрема, Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року в загальному вигляді визначає можливість згідно положень його статей 32 і 87, в разі порушення правил польотів та наявності загроз, застосувати відповідні заходи з метою виконання повітряних правил та запобігти небезпеці, однак не наводить випадки та умови застосування зброї до цивільних повітряних суден [37].

Положенням про використання повітряного простору України, затвердженим Постановою КМУ № 954 від 6 грудня 2017 року, в пунктах 45 і 46 визначено, які дії повітряного судна можуть вважатися порушенням повітряних правил, зокрема до таких віднесено: порушення державного кордону, знаходження в забороненій зоні без дозволу, неідентифікування себе повітряним судном. Поряд з тим, порушенням правил польотів не визнається порушення вимоги компетентного органу припинити порушення повітряних правил чи невідкорення вимогам літального апарату, що здійснює перехоплення [38].

Як впливає з Постанови КМУ № 153 від 7 лютого 2007 року «Про затвердження взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі України» [39], судно-порушник – це судно, яке несе загрозу безпеці життю чи здоров'ю людини, заповдіння значної майнової шкоди чи настання інших тяжких наслідків у зв'язку з його можливим використанням для вчинення терористичного акту. Поряд з тим, в наведеному положенні не вказано, що таке судно повинно порушувати правила польотів, і в цьому випадку воно визнається судном-порушником. Тут також запроваджено двоступеневу систему критеріїв визначення небезпеки, яку несе таке судно, потенційну та реальну загрозу. З цією метою порядок передбачає здійснення низки необхідних дій, які компетентні органи мають вжити з метою визначення, чи повітряне судно представляє загрозу. Згідно з пунктом 4 вказаної постанови, повітряне судно: а) має порушити повітряний простір; б) повинно бути відсутня інформація про повітряне судно, що влетіло в повітряний простір; в) має бути встановлено невиконання без причин вимог органів керування повітряним рухом; г) має бути встановлено втрату радіозв'язку з повітряним судном або надсилання повідомлення екіпажем такого повітряного судна про те, що виникла аварійна ситуація, або повідомлення екіпажу, що судно захоплено та наявна інформація про вибухівку на борту повітряного судна чи намір вчинити терористичний акт з використанням судна. За наявності встановлених вказаних обставин, компетентний орган має право прийняти рішення про заборону використання повітряного простору України таким судном, а компетентний орган – збройні сили (Міністр оборони) має право приймати рішення про припинення порушень таким судном правил польотів.

Необхідно звернути увагу на ту обставину, що правилами польотів не визначено вичерпний перелік випадків, які є порушенням правил польотів, а Постанова КМУ № 153 в основу неправомірності використання повітряного простору покладає функціональний критерій, іншими словами за відсутності чітких нормативних вимог до повітряного судна, які дії саме є порушенням правил польотів у повітряному просторі України, законодавство визначає дії, які можуть вжити компетентні органи держави у відповідь на гіпотетичну загрозу, що несе повітряне судно, суть яких чітко нормативно не встановлена.

Також, Постановою КМУ № 377 від 26 травня 2005 року «Про затвердження порядку виконання завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час» [40] передбачена можливість застосування зброї до військових літальних апаратів без попередження та у виключних випадках, без зазначення виду повітряних суден застосування зброї з попередженням (пострілів з гармат), з метою примушення до виконання суднами вимог правил польотів чи вимог з перехоплення, в тому числі приземлення, однак тільки суден, які є викраденими. Тобто, вказані правила не передбачають можливість застосування зброї до цивільного повітряного судна, якщо воно використовується в цілях, передбачених Чиказькою конвенцією 1944 року і не є захопленим чи викраденим.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що положення чинного законодавства України, які передбачають можливість застосування зброї до цивільних повітряних суден, свідчать, що Україна в повній мірі визнає міжнародно-правової зобов'язання щодо незастосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, що впливає з принципу незастосування зброї до цивільних повітряних суден. Поряд з тим нормативний масив внутрішнього законодавства в профільній сфері є достатньо суперечливим, хоча в цілому відповідає міжнародній практиці застосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті, якщо оцінювати всі нормативні положення в сукупності. Також, на нашу думку, з метою більш чіткого

орієнтування в наведених питаннях відносно того, які випадки становлять порушення повітряного простору України, – потребують доповнення не стільки наведені акти КМУ, скільки сам Повітряний кодекс України, з метою забезпечення роз'яснення, з'ясування, зрозумілості, тлумачення положень законодавства, які визначають дії, що є такими, що порушують правила польотів. Крім того, в законодавстві України необхідно передбачити чіткі підстави та випадки застосування зброї до цивільних повітряних суден, із встановленням обов'язкового обмеження відносно того, що зброя може бути застосована тільки як останній засіб у порядку статті 51 Статуту ООН. В якості основи подальшого розвитку та вдосконалення національного законодавства можливо застосувати положення Протоколу про зміну Конвенції з міжнародної цивільної авіації, підписаного в Монреалі 10 травня 1984 року, та доповнити його на підставі міжнародної практики, розробивши відповідні інструкції та правила щодо застосування зброї до цивільних повітряних суден, які мають бути чіткими та недвозначними, оскільки мова йде про життя людей.

Необхідно відзначити, що міжнародне право та національні законодавства, в тому числі, законодавство України визнають використання цивільних повітряних суден у якості зброї масового враження діями, що є несумісними з принципами застосування цивільної авіації у відповідності до Чиказької конвенції 1944 року, тобто відповідно ворожим актом, що надає можливість застосувати зброю в порядку самооборони.

Водночас, окрім існування проблеми терористичної загрози, в міжнародному праві існує низка інших проблем, які пов'язані із застосуванням зброї до цивільних повітряних суден. Зокрема, в Латинській Америці є непоодинокими випадки такого застосування зброї компетентними органами Перу та Колумбії до цивільних повітряних суден, які сприяють транзиту та торгівлі наркотиками. Підставою застосування зброї було посилення вказаних держав на міжнародно-правовий звичай, в якому наголошувалося, що повітряне судно було використано в цілях, що не відповідають Чиказькій конвенції, та може вважатися таким, що загрожує безпеці державі [41].

Наведена практика свідчить, що саме кваліфікаційну ознаку – чи використовується цивільне повітряне судно у спосіб, що відповідає цілям Чиказької конвенції, – ставлять в основу правового обґрунтування застосування зброї до цивільного повітряного судна. Поряд з тим, визначення таких ознак – чи загрожує таке використання суден безпеці держави в розумінні статті 51 Статуту ООН – є достатньо спірним та потребує окремого наукового дослідження, що становить окремий його перспективний напрямок.

Водночас, кожен випадок застосування зброї до цивільного повітряного судна з великою ймовірністю може спричинити загибель невинних людей: пасажирів та екіпажу. Відповідно до статті 2 Європейської Конвенції із захисту прав людини і основоположних свобод 1950 року [42], право кожного охороняється законом. Застосовуючи положення статті 2, Європейський суд з прав людини вказав, що перше речення п. 1 статті 2 Конвенції зобов'язує державу не тільки утримуватися від умисного або незаконного позбавлення життя, але також вживати відповідні заходи для захисту життя тих, хто знаходиться під її юрисдикцією [43]. Із вказаного слідує, що будь-яке застосування сили до цивільного повітряного судна збройними силами держави з метою знищення повітряного судна, запобігаючи терористичній небезпеці, є таким, що позбавляє державу права посилатися на те, що особи були позбавлені життя з легітимною метою, тобто в будь-якому випадку держава порушуватиме міжнародно-правове зобов'язання з непорушності права на життя.

Вказане припущення знаходить своє підтвердження і в літературі, зокрема зазначається, що держава, застосовуючи зброю до цивільного повітряного судна, має вибрати, яке зобов'язання виконувати: свідомо не позбавляти життя пасажирів та членів екіпажу чи забезпечити безпеку іншим особам на поверхні, а оскільки держава не вправі вибрати, яке зобов'язання виконувати, то в будь-якому випадку застосування зброї до цивільного повітряного судна буде незаконним [44].

Висновки. Отже, з викладеного вище можливо зробити наступні висновки:

- в міжнародному праві на підставі багаторічної практики склався міжнародно-правовий звичай, який через широке своє визнання та практичне застосування оформився в прин-

цип незастосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті, який був вдало кодифікований Протоколом про зміну Конвенції з міжнародної цивільної авіації, підписаним в Монреалі 10 травня 1984 року;

- потрібно визнати, що міжнародне право встановило універсальну заборону негайного, безпідставного, тобто некваліфікованого права застосування зброї державою до цивільного повітряного судна тільки в силу самого факту порушення правил польотів в повітряному просторі певної держави;

- водночас, як екстраординарний захід, держави можуть застосувати зброю до цивільного повітряного судна, однак з метою запобігання реальної небезпеки у відповідності до положень статті 51 Статуту ООН, за умови що цивільне повітряне судно використовується всупереч цілям, встановленим в Чиказькій конвенції, після вжиття всіх інших заходів, з метою примушення судно-порушника виконувати правила польотів в повітряному просторі та запобігання імовірній загрози, що несе таке судно-порушник;

- новітні загрози використання повітряного судна як зброї масового враження зумовило доповнення міжнародної практики та національних законодавств ряду держав, в тому числі України, положеннями про можливість застосування зброї до цивільного повітряного судна в разі обґрунтованого припущення, що воно може бути використано як зброя масового враження;

- однак з огляду на обов'язки держав, що впливають зі статті 2 Європейської конвенції про захист прав людини і основоположних свобод 1950 року, кожний випадок застосування зброї до цивільного повітряного судна має вважатися неправомірним актом, що тягне відповідальність держави, до того часу поки держава не доведе, що вона не мала розумної можливості запобігти реальній небезпеці, що становить цивільне повітряне судно-порушник об'єктам на поверхні та людям, що своєю чергою не виключає настання відповідальності держави за невиконання обов'язку щодо вжиття заходів для захисту життя тих, хто знаходиться під її юрисдикцією.

Список використаних джерел:

1. Стратегічний план розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року: Наказ Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 року № 564. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Стратегічний%20план%20Наказ%20546.pdf>.

2. Brian E. Foont. Shooting down Civilian Aircraft: Is There an International Law, 72 J. Air L. & Com. 695 (2007). URL: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol72/iss3/10>.

3. Герасимов Р.О. Развитие международно-правовых принципов и норм в сфере обеспечения гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 2008. 20 с.

4. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. М. : Международ. отнош., 1986. 240 с.

5. Рыжий В.И. Международно-правовые последствия актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 1983. 11 с.

6. William J. Hughes. Aerial Intrusions by Civil Airliners and the Use of Force, 45 J. Air L. & Com. 595 (1980). URL: <https://scholar.smu.edu/jalc/vol45/iss3/3>

7. Corfu Channel Case, [1949] I.C.J. 4.

8. Garcia Case (Mexico v. United States) 4 R. Int'l Arab. Awards 119 (1928).

9. ICAO Council Resolution of June 4, 1973, ICAO Bulletin 13 (July, 1973).

10. Craig A. Morgan. The Downing of Korean Air Lines Flight 007, 11 Yele J. Int'l L. (1985). URL: <http://digitalcommons.iaw.yale.edu/yjil/vol11/iss1/12>

11. Diplomatic Note from the U.S. Department of State, Sept. 16, 1983, reprinted in 22 I.L.M. 1196 (1983).

12. U.N. Doc. S/15966/Rev.1 (1983), reprinted in 22 I.L.M. 1148 (1983).

13. Resolutions adopted by the Extraordinary Session of the Council of the ICAO on September 16, 1983 reprinted in 22 I.L.M. 1150 (1983).

14. Oliver J. Lissitzyn. Some legal implication of the U-2 and RB-47 incidents, American journal of international law, Vol. 56 Issue 1. URL: <https://www.cambridge.org/core/journals/american->

journal-of-international-law/article/some-legal-implications-of-the-u2-and-rb47incidents/EF3BFC9B45E842B3A5B2 98D120DBE241

15. McDougal M. Law and Public Order in Space 259-60 (1960).
16. Додатковий протоколу до Женевської конвенції 1949 року, що стосується захисту жертв міжнародних збройних конфліктів (Протокол I) від 8 червня 1977 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_1990
17. Black's law dictionary/[ред.-упоряд. Bryan A. Garner,]. 8th ed. Ch., 2004. 876 p.
18. Mark W. Janis. An introduction to international law 61 (2d ed. 1993).
19. Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118
20. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038
21. 107 Cong. Rec. A633, A634-35 (1961) (report of J.C. Cooper. «Flight-Space Law»).
22. Угода про транзит по міжнародним повітряним лініям від 7 грудня 1944 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_146.
23. Конвенція про відкрите море 1958 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180/print
24. Конвенція ООН з міжнародного морського права від 10 грудня 1982 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057/print
25. Коровин Е.А. Воздушный шпионаж и международное право. *Международная жизнь*. 1960. № 6. С. 46.
26. Article 3 bis Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation Signed at Montreal on 10 May 1984 [Article 3bis]. URL: <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/montreal1984.pdf>
27. Bing Cheng. The Destruction of KAL Flight KE 007, in Ari Worthy, *Liber Amicorum Honouring Prof. Diederiks Verschoor*, 47-74 (J.W.E. Storm van's Gravesande & A. van der Veen Vonk end., 1985).
28. ICAO Doc. 9433-AN/926
29. Robin GeiB. Civil Aircraft as Weapons of Large – Scale Destruction: Countermeasures, Article 3 BIS of the Chicago Convention, and the Newly Adopted German «Luftsicherheitsgesetz», 27 Mich. J. Int'l. 227(2005). URL: <http://repository.law.umich.edu/mjil/vol27/iss1/5>
30. Статут Організації Об'єднаних Націй 1945 року. URL: http://www.un.org.ua/images/UN_Charter_Ukrainian.pdf
31. Brent Sadler. Israel Shoot Down Light Aircraft, CNN.com, may 24.2001. URL: <http://archives.cnn.com/2001/WORLD/meast/05/24/isral.plane/index.html>
32. Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 10 сентября 2010 года). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013
33. Maj Anne de Luca. Using the Air Force against Civil Aircraft. URL: https://www.airuniversity.af.mil/Portals/10/ASPJ_French/journals_E/Volume-03_Issue-3/deLuca_e.pdf
34. Intruding pilots released without charges (May 12, 2005). URL: <http://www.cnn.com/2005/US/05/11/evacuation>
35. Anne S.- Millet-Devalle. Lois sur la sécurité aérienne et terrorisme: Chroniques des faits internationaux [Laws on air safety and terrorism: Chronicles of international facts]. *Revue générale de droit international public* 110, no. 3 (2006): 689.
36. On cross-border air safety cooperation, see Gen S. Abrial, «Place et missions de l'armée de l'Air dans l'exercice de la souveraineté» [The air force's role and missions in the exercise of sovereignty], *Penser les ailes françaises*, no. 10 (June 2006): 43.
37. Повітряний кодекс України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/print>
38. Положення про використання повітряного простору України: Постанова КМУ від 6 грудня 2017 року № 954. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF>.
39. Про затвердження взаємодії з припинення протиправних дій повітряних суден, які можуть використовуватися для вчинення терористичних актів у повітряному просторі

України : Постанова КМУ від 7 лютого 2007 року № 153. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/153-2007-п>.

40. Про затвердження порядку виконання завдань черговими силами з протиповітряної оборони Збройних Сил у мирний час : Постанова КМУ від 26 травня 2005 року № 377. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/377-2005-п>

41. Walter Dellinger. United States Assistance to Countries that Shoot Down Civil Aircraft Involved in Drug Trafficking, Memorandum for Jamie S. Gorelick, Deputy Attorney General (July 14, 1994). URL: [http:// https://www.justice.gov/sites/default/files/olc/opinions/1994/07/31/olc-v018-0148.pdf](http://https://www.justice.gov/sites/default/files/olc/opinions/1994/07/31/olc-v018-0148.pdf)

42. Конвенція з захисту прав і основоположних свобод 1950 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004

43. Справа «Гонгадзе проти України» (Заява N 34056/02), Страсбург, 8 листопада 2005 року. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/980_420

44. Gábor Sulyok. An assessment of the destruction of rogue civil aircraft under international law and constitutional law. URL: <http://fundamentum.hu/sites/default/files/05-e-01.pdf>

** Маловацький Олексій Володимирович – здобувач Інституту законодавства Верховної Ради України.*

Стаття надійшла до редакції 3 вересня 2018 р.

УДК 341.1/8(477)

Василь Остапенко *

МІЖНАРОДНІ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ УКРАЇНИ ЯК ЧЛЕНА РАДИ ЄВРОПИ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ ЛЮДИНИ НА СВОБОДУ СОВІСТІ І ВІРОСПОВІДАННЯ

У статті розглянуто зобов'язання України у сфері забезпечення прав людини на свободу совісті і віросповідання, взяті під час вступу до Ради Європи. Проаналізовано зміни національного законодавства, здійснені відповідно до вимог Ради Європи. Відзначено проблеми, які потребують врегулювання на законодавчому рівні.

Ключові слова: Рада Європи, міжнародні зобов'язання, закон, права людини, свобода совісті і віросповідання.

Остапенко В. А. Международные обязательства Украины как члена Совета Европы в сфере обеспечения прав человека на свободу совести и вероисповедания.

В статье рассмотрены обязательства Украины в сфере обеспечения прав человека на свободу совести и вероисповедания, взятые при вступлении в Совет Европы. Проанализированы изменения национального законодательства, совершенные в соответствии с требованиями Совета Европы. Отмечено проблемы, требующие урегулирования на законодательном уровне.

Ключевые слова: Совет Европы, международные обязательства, закон, права человека, свобода совести и вероисповедания.

Ostapenko V. O. International obligations of Ukraine as a member of the Council of Europe in the field of ensuring human rights to freedom of conscience and religion.

The article deals with the obligations of Ukraine in the field of ensuring human rights to freedom of conscience and religion, taken at the time of joining the Council of Europe. The changes of the national legislation carried out in accordance with the requirements of the Council of Europe are analyzed. There are problems that need to be resolved at the legislative level.

Keywords: Council of Europe, international obligations, law, human rights, freedom of conscience and religion.