

Олексій Маловацький

*Інститут законодавства Верховної Ради України,
член Вищої Ради Правосуддя України*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ ЗА ЗНИЩЕННЯ ЦИВІЛЬНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА В РЕЗУЛЬТАТІ ЗАСТОСУВАННЯ ЗБРОЇ

Oleksii Malovatskyi

*Legislation Institute of the Verkhovna Rada of Ukraine,
Member of the High Council of Justice of Ukraine*

RESPONSIBILITY OF THE STATE FOR THE CIVIL AIRCRAFT DESTRUCTION AS A RESULT OF THE USE OF WEAPONS

The article analyzes the doctrinal and normative approaches of states and an international community of states to determine, codify, consolidate and legalize the responsibility of a state for damage to a civilian aircraft due to the use of weapons, problems associated with it and the ways of their solution. The institute of state responsibility in international law, which remains customary, is explored, notwithstanding the fact that the obligation of states not to use weapons for civilian aircraft is universally recognized and codified by the 1944 Chicago Convention on International Civil Aviation. It is concluded that at the present stage of development of international relations there are no international treaties that would establish the responsibility of a state for violating the obligation of non-use of weapons to civilian aircraft, but the practice of the UN Court, the UN Security Council and the individual conduct of separate states testify to the recognition of the obligation of states to bear responsibility for this unlawful actions.

Keywords: state, international legal responsibility, act of unlawful interference with civil aviation safety, international air law, civil aviation.

Проблематика теми. Рада Безпеки ООН своєю Резолюцією від 21 липня 2014 року засудила збиття літака компанії «Малайзійські авіалінії», який виконував рейс MH17 з Амстердаму (Нідерланди) до Куала-Лумпур (Малайзія) через територію України, що спричинило загибель 298 пасажирів та членів екіпажу. Вказаною Резолюцією Рада Безпеки закликала держави-члени ООН притягнути до відповідальності винних та звернула увагу учасників Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року на необхідність неухильного дотримання міжнародних норм, стандартів і практики щодо безпеки цивільної авіації, для того щоб не допустити повторення подібних інцидентів, та вимагала, від всіх держав та інших суб'єктів утримались від актів насильства до цивільних повітряних суден¹.

Не зважаючи на інтенсифікацію співпраці у боротьбі з насильницькими діями щодо цивільних повітряних суден, після терористичних актів 2001 року в США, в рамках Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) з розробки правових та організаційних заходів, з метою подолання та запобігання актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, такі акти продовжують загрожувати безпеці цивільної авіації, а від так, ІКАО та Рада ІКАО вважають, що питання безпеки цивільної авіації має надзвичайно важливе значення².

¹ Резолюція Ради Безпеки № S/RES/2166 (2014). <[https://uk.wikisource.org/wiki/96_S/RES/2166_\(2014\)>](https://uk.wikisource.org/wiki/96_S/RES/2166_(2014)>) (2018, лютий, 15).

² The convention on International Civil Aviation. Annexes 1 to 18. International Civil Aviation Organisation. <https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf> (2018, лютий, 15).

Поряд з тим, останні події свідчать, що не поодинокі випадки, коли держави вдаються до насилля стосовно цивільних повітряних суден, які загрожують їх безпеці, а негативні наслідки, використовуються як засіб отримання геополітичних переваг. З огляду на вказане, проблема відповідальності держави за вчинення актів насилля, які загрожують безпеці цивільної авіації, на теперішньому етапі розвитку науки і практики міжнародного права залишається беззаперечно актуальною.

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 відповідальності держави за знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї.

Тому, **метою цієї статті** є спроба визначити нормативний масив норм міжнародного права які регулюють питання відповідальності держави за спричинення пошкодження або знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї, встановити норми міжнародного права які передбачають відповідальність держави та визначити умови та наслідки відповідальності держави за такі дії, якщо вони передбачені чинним міжнародним правом.

Виклад основного змісту. Проблема відповідальності держави в міжнародному праві не є новою, поряд з тим, питання відповідальності держави за застосування зброї до цивільного повітряного судна фрагментарно досліджувалися в науці міжнародного права, однак ґрунтовні, системні та комплексні дослідження до цих пір є відсутніми.

Однією з причин такого стану справ є те, що доктрина міжнародного права містить значне різноманіття визначення правової сутності міжнародно-правової відповідальності держави. Так, Г. Гроцій вказував, що з завдання шкоди впливає обов'язок, який ґрунтується на природному праві відшкодувати завдану шкоду, якщо вона завдана¹. Е. де Ватель зазначав, що відповідальність – це обов'язок відшкодувати шкоду². Д. Анцилотті стверджував, що протиправний акт, який іншими словами можна назвати порушенням міжнародних зобов'язань, породжує нові правовідносини між державою, яка вчинила такий акт та державою по відношенню до якій вчинено такий акт, а держава-порушник зобов'язана відшкодувати шкоду, в свою чергу, потерпіла держава, має право вимагати відшкодування³. Таким чином, можна зазначити, що парадигмою такої відповідальності є формування відповідного процесуального ланцюжка – «правопорушення – відповідальність з відшкодуванням завданої шкоди».

Вітчизняна доктрина науки міжнародного права щодо відповідальності держави ґрунтується на поглядах, що базуються не тільки і не стільки на видовій характеристиці такої відповідальності держав, скільки на добровільному визнанні державою-правопорушником своєї протиправної поведінки. Так, В. А. Василенко вказує, що міжнародно-правова відповідальність завжди виражається в зобов'язаннях суб'єкта правопорушника, які мають особливі, обумовлені характером правопорушення, форми, а саме: ресторації, сатисфакції, реституції (субституції), репарації; обмеження суверенітету та міжнародно-правової суб'єктності держави, яка скоїла злочин, і. т. ін. Несення державою відповідальності в будь-яких формах, перш за все, є пов'язаним з її власною поведінкою, нехай вимушеною, але вольовим актом самого суб'єкта-правопорушника, яка виражається в ліквідації завданої ним нематеріальної або матеріальної шкоди, або несення обмеження свого суверенітету та своєї міжнародно правової суб'єктності. Це виконання суб'єктом-правопорушником його зобов'язань в рамках охоронюваних міжнародно-правових відносин⁴. В. Г. Буткевич, в свою чергу, вважає, що в разі порушення чи невиконання державою міжнародних зобов'язань у галузі забезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, вона може нести міжнародно-правову відповідальність згідно з приписами норм сучасного міжнародного права⁵. М. О. Баймуратов вказує, що в міжнародному повітряному праві

¹ Гроцій, Г. (1994). *О праве войны и мира*. Москва: Ладомир, 419.

² Эмер де, Ваттель (1959). *Право народов или принципы естественного права, применяемые к поведению и делам наций и суверенов*. Москва: Сдано в набор, 224.

³ Anzilotti, D. (1999). *Cours tu droit international*. Paris: Panthéon-Assas/LGO, 407.

⁴ Василенко, В.А. (1982). *Международно-правое санкции*. Киев: Вища школа, 52.

⁵ Буткевич, В.Г., Войтович, С.А., Григоров, О.М. та ін. (2004). *Міжнародне право. Основні галузі*. Підручник. Київ: Либідь, 470.

має місце відповідальність різних суб'єктів: відповідальність авіаперевізника та відповідальність держави. В переважній більшості вважається, що держави несуть політичну відповідальність за порушення принципів і норм міжнародного повітряного права. Вона виражатися, зокрема, у формі призупинення права голосування в Асамблеї ІКАО (ст. 88 Чиказької конвенції), а юридичну відповідальність держави несуть в разі порушення суверенітету іноземних держав на повітряний простір¹. В. І. Рижий зазначає, що у випадку вчинення державою акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації (далі: АНВ) або не забезпечення безпеки цивільної авіації від АНВ, тобто порушення міжнародних зобов'язань, виникають міжнародно-правові охоронювані відносини між потерпілим суб'єктом міжнародного права і державою-правопорушником, реалізація яких передбачає несення міжнародно-правової відповідальності останнім². Виходячи саме з цього контексту, В. Ф. Антипенко вважав, що «коли ми говоримо про міжнародно-правову відповідальність держави, ми повинні мати на увазі кримінальну відповідальність уособлену живою людською волею та безпосередньо керованого людьми державного апарату управління, який жодним чином не виражає та не може виражати загальну волю, як її не може виражати і відповідно держава»³, та відповідно проводив аналогію між кримінальною відповідальністю держави та особи в міжнародному праві.

В сучасній іноземній доктрині міжнародного права, зокрема автор і доповідач, Статей про відповідальність держави схвалених Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 56/589 від 12 грудня 2001 року, Джеймс Кроуфорд вказує, що основоположний принцип яким характеризується відповідальність держави та який закріплений в статті 1 вказаних Статей полягає в тому, що кожна держава за вчинення неправомірного акту несе міжнародну відповідальність. Причому на відповідальність не впливає чи виникає вона з договору (*ex contractu*) чи з делікту (*ex delicto*)⁴.

Алан Пеллет, в свою чергу, підкреслює, що в іноземній доктрині міжнародного права, розвилось з класичної теорії відповідальності держави, два різних види відповідальності: одна позначається англійським словом *responsibility* – відповідальність за порушення міжнародного зобов'язання та *liability* – відповідальність за вчинення шкідливого діяння не забороненого міжнародним правом⁵.

Узагальнивши доктринальні визначення відповідальності держави в міжнародному праві можливо дійти висновку, що в широкому розумінні:

а) відповідальність держави це обов'язок держави-правопорушника (має місце відсутність альтернативного вибору поведінки держави. – Авт.),

б) саме ця держава допустила порушення зобов'язань, що випливають з норм міжнародного права (має місце явне індивідуалізоване (чи групове) порушення забороняючих приписів норм міжнародного права. – Авт.),

в) саме ця держава повинна добровільно діяти, з метою усунення порушення та відновлення стану, який існував до порушення (в якості заходів відповідальності передбачається як відповідний вид відповідальності, так й реституція, тобто повернення до початкового стану (статус-кво) – Авт.).

В контексті розкриття телеологічних домінант цієї статті значний інтерес становить інцидент, який стався над територією України з літаком, компанії “Малайзійські авіалінії”, рейс МН 17 що слідував з Амстердаму до Куала-Лумпур та був збитий ракетою, запущеною з території України (Донецька область м. Торез), яка тимчасова не контролюється органами державної влади України, в результаті чого було повністю знищено вказане повітряне судно та спричинено загибель 298 пасажирів та членів екіпажу⁶. За попередніми висновками міжнародної слідчої комісії вказане повітряне судно було збито внаслідок застосування військової ракети, випущеної з ракетної установки “Бук” невстановленими особами, які проводять бойові дії проти держави України⁷.

¹ Баймуратов, М.О. (2009). *Міжнародне публічне право*. Харків: Одіссей, 622.

² Рижий, В.І. (2011). *Міжнародне повітряне право*. Київ: Юстініан, 116.

³ Антипенко, В.Ф. (2016). *Теорія уголовної ответственности государства*: монографія. Одеса: Феникс, 85.

⁴ Crawford, J. (2012). *Articles on responsibility of state for internationally wrongful acts*. New York.

⁵ Crawford, J., Pellet, A., Olleson, S. (2010). *The law of international responsibility*. Oxford University Press, 11.

⁶ Збиття Boeing 777 біля Донецька. <https://uk.wikipedia.org/wiki/Збиття_Boeing_777_біля_Донецька>. (2018, лютий, 15).

⁷ *Crash of Malaysia Airline Flight MH-17* / [The report issued by Report of Dutch Safety Board are opened to public] (2015). The Hague.: Duch Safety Boerd, 253.

Розглянемо та проаналізуємо які норми чинного міжнародного права регулюють наслідки таких дій держави.

Є загально визнаним, що в міжнародному праві діє принцип забезпечення безпеки цивільної авіації, існування якого вчені обґрунтовували тлумаченням преамбули Чиказької Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 року (Чиказька конвенція), а саме: «Авіація повинна розвиватися безпечним та впорядкованим способом, а зловживання нею може загрожувати загальній безпеці», і довгий час цей принцип залишався некодифікованим¹. Зазначений принцип є складним, системним, парадигмальним, телеологічно обґрунтованим, аксіологічно мотивованим та гносеологічно визначеним, таким, що має комунікативно-управлінські засади, бо він охоплює різні аспекти безпечного розвитку цивільної авіації від суто технічних, викладених в Додатках до Чиказької Конвенції, які держави добровільно зобов'язалися виконувати, аж до управлінських, економічних, організаційних та звісно суто правових.

В розвиток вказаного принципу було ухвалено низку конвенцій, які становлять основу договірного забезпечення безпеки цивільної авіації в міжнародному праві, зокрема: Токійська конвенція «Про порушення та деякі інші дії вчинені на борту повітряного судна» 1963 року (Токійська конвенція 1963 року), Гаазька конвенції «Про незаконне захоплення повітряних суден» 1970 року (Гаазька конвенція 1970 року) та Монреальська конвенції «Про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації» 1971 року (Монреальська конвенція 1971 року). В 2010 році в Пекіні була прийнята конвенції «Про боротьбу з незаконними актами стосовно міжнародної цивільної авіації» (Пекінська конвенція 2010 року), завданням якої було запобігти поширенню нових видів загроз цивільної авіації, після нападів 2010 року в США, де наведено нові види АНВ в безпеку цивільної авіації, такі як використання повітряних суден в якості зброї, перевезення токсичних та радіоактивних матеріалів на борту повітряного судна, а також встановлено відповідальність не тільки фізичних, але й юридичних осіб.

В контексті дослідження, що нами проводиться, вважаємо за доречно дослідити положення підпункту (b) статті 1 Монреальської конвенції 1971 року, в якій закріплено, що умисне та незаконне пошкодження чи знищення цивільного повітряного судна яке знаходиться в експлуатації або завдає вказаному повітряному судну пошкодження, які виводять його з ладу або можуть загрожувати його безпеці в польоті, є актом незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та кримінальним злочином².

Вказані положення конвенції визначають, що пошкодження чи знищення повітряного судна в польоті є дією протиправною та мають визнаватися злочином. Відповідальність, між тим, за такі дії, як впливає зі статті 6 та 7 Конвенції, несуть фізичні особи, а держава на території якої знаходиться така особа має її затримати та передати компетентним органам для подальшого кримінального переслідування або видана іншій зацікавленій державі.

Отже, Монреальська конвенція 1971 року визнає, що відповідальність за АНВ несуть тільки фізичні особи, які фактично вчинили їх, однак відповідальність держави залишилася поза регулюванням вказаної конвенції, навіть за умови, що держава не виконує обов'язок з розслідування АНВ чи видачі осіб, що їх вчинили. Такий же висновок є повністю застосованим для Токійської конвенції 1963 року, Гаазької конвенції 1970 року, Пекінської конвенції 2010 року, хоча остання допускає відповідальність юридичних осіб.

Системний аналіз Міжнародної конвенції про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999 року та Європейської конвенції про боротьбу з тероризмом (ETS N 90) 1977 року, дають можливість зробити висновок, що саме вони становлять основу договірного регулювання боротьби з тероризмом в світі. Зокрема в статті 2 Міжнародної конвенції про боротьбу з фінансуванням тероризму визначено, що будь-яка особа чинить злочин за змістом Конвенції, якщо вона будь-якими методами, прямо чи опосередковано, незаконно та умисно надає кошти або здійснює їх збір з наміром, щоб вони використовувались, або при усвідомленні того, що вони будуть використані, повністю чи частково, для вчинення будь-якого діяння, яке являє собою злочин відповідно до сфери застосування одного з договорів, перелічених у додатку, та до визначення, що міститься в ньому; будь-якого

¹ Див.: Малеев, Ю.Н. (1986). *Международное воздушное право. Вопросы теории и практики*. Москва: Международные отношения, 33-40.

² Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 року. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_165>. (2018, лютий, 15).

іншого діяння, спрямованого на те, щоб викликати смерть будь-якої цивільної особи або будь-якої іншої особи, яка не бере активної участі у воєнних діях в ситуації збройного конфлікту, або заподіяти їй тяжке тілесне ушкодження, коли мета такого діяння в силу його характеру чи контексту полягає в тому, щоб залякати населення чи змусити уряд чи міжнародну організацію вчинити будь-яку дію або утриматись від неї¹. В додаток до конвенції міститься посилання на Монреальську конвенцію 1971 року «Про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації», згідно з якою, відповідно будь-яка дія спрямована на фінансування умисних незаконних дій, спрямованих на пошкодження чи знищення повітряного судна, як це вказано в підпункті (b) статті 1 даної Конвенції, є злочином і тягне відповідальність відповідно до Конвенції. Статтею 5 Міжнародної конвенції про боротьбу з фінансуванням тероризму передбачено, що кожна держава-учасниця відповідно до принципів свого внутрішнього законодавства вживає необхідних заходів для того, щоб можна було притягнути до відповідальності юридичну особу, яка знаходиться на її території або заснована згідно з її законами, та така відповідальність наступає без шкоди для кримінальної відповідальності фізичних осіб, які скоїли ці злочини.

З вказаного випливає, що злочином, за який наступає відповідальність, Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму визначає, сам факт фінансування, в тому числі, дії, що спрямовано на незаконне знищення чи пошкодження повітряного судна, як це вказано в Монреальській конвенції 1971 року, однак відповідальність за такі дії несуть безпосередні виконавці – фізичні особи та юридичні особи, причому фізичні особи несуть кримінальну відповідальність, тоді як юридичні особи – кримінальну, цивільну та адміністративну, згідно приписів національного законодавства. У питаннях відповідальності держави, як суб'єкта міжнародного права, Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму не дає відповіді та не містить спеціальних положень.

Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90) 1977 року, здебільшого присвячена питанням видачі осіб, які вчинили, в тому числі злочини визначені в Монреальській конвенції 1971 року. Зі змісту статті 1 Конвенції слідує, що незаконне та умисне пошкодження чи знищення повітряного судна (підпункт (b) статті 1 Монреальської конвенції 1971 року), не є злочином, що вчинений з політичними мотивами, а відповідно договірною державою, де знаходиться особа, яка вчинила такий злочин, не може відмовити у її видачі іншій зацікавленій державі, з метою подальшого кримінального переслідування².

Однак у Європейській конвенції про боротьбу з тероризмом 1977 року, є відсутніми будь-які спеціальні норми які передбачають відповідальність держави в разі не видачі особи, яка підозрюється у вчиненні незаконного пошкодження чи знищення повітряного судна.

Загальним міжнародним правом, а саме пунктом 4 статті 2 Статуту ООН закріплено, що всі члени ООН утримуються у міжнародних відносинах від загрози силою чи її застосування як проти територіальної недоторканості чи політичної незалежності будь-якої держави, а також будь-яким іншим способом несумісним з Цілями ООН. Причому пунктом 2 цієї статті Статуту передбачено, що члени ООН добросовісно виконують обов'язки прийняті на себе за Статутом, з метою забезпечення їм повноти всіх права та переваг, які випливають з членства в ООН³. Таким чином, загальне міжнародне право забороняє застосовувати зброю у міжнародних відносинах, однак значний проміжок часу вказані положення Статуту ООН не застосовувалися до випадків застосування зброї по відношенню до цивільних повітряних суден, аж до справи «Локербі», яка буде проаналізована нами нижче.

Поряд з тим, загрозливе збільшення випадків застосування зброї до цивільних повітряних суден мало наслідком ухвалення Монреальського протоколу від 10 травня 1989 року «Про доповнення Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 року статтею 3 bis.

Частиною (a) статті 3 bis Чиказької конвенції 1944 року передбачено, що кожна держава зобов'язана утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті та у випадку перехоплення, життя осіб на борту та безпека повітряного судна не повинна бути

¹ Міжнародна конвенція про боротьбу з фінансуванням тероризму 1999. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_518> (2018, лютий, 15).

² Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90). <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_331> (2018, лютий, 15).

³ Статут ООН. <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_010> (2018, лютий, 15).

поставлено під загрозу. Пунктом (b) цієї ж статті встановлено, що за кожною державою збережено право реалізовувати свій суверенітет та вимагати, щоб повітряне судно яке пролітає без дозволу над територією такої держави, приземлилося в вказаному аеропорту або якщо є обґрунтовані сумніви щодо вказаних фактів або вважати про те, що повітряне судно використовується для цілей які не відповідають цілям наведеним в цій Конвенції; та держава може також надати будь-яку іншу інструкцію та вимагати припинити таке порушення. Для цих цілей держава може вдатися до будь-яких засобів які відповідають відповідним правилам міжнародного права, включаючи відповідні положення Конвенції які визначені в пункті (a) цієї статті¹.

На жаль стаття 3 bis не містить визначення терміну – зброя, однак його скоріше за все можливо, розуміти як будь-який засіб, який сконструйований з метою спричинення шкоди чи вбивства².

Таким чином, вищевказаним Протоколом було визнано, що застосування до цивільних повітряних суден в польоті зброї заборонено, і держави зобов'язані утримуватися від застосування зброї стосовно цивільних повітряних суден. Вказаний Протокол закріпив юридичну підставу відповідальності держави, за порушення обов'язку держави утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, тоді як випадок застосування зброї становить фактичну підставу відповідальності держави. Закріпивши на договірному рівні підстави відповідальності держави за застосування зброї до цивільного повітряного судна, в Протоколі є відсутнім буд-яке визначення самого терміну відповідальності, умови її настання, об'єм, наслідки та дії, що спрямовані на забезпечення несення відповідальності, що значним чином ускладнює визначення та несення відповідальності державою за порушення статті 3 bis Чиказької конвенції 1944 року.

Поряд з тим, доктрина міжнародного права вказує, що відповідальність держави може впливати не тільки з норм міжнародного права, але з іншого юридичного акту, наприклад з рішення Міжнародного Суду ООН або Ради Безпеки ООН, або навіть з одностороннього акту держави³.

Дійсно питання відповідальності держави за застосування зброї до цивільних повітряних суден неодноразово ставало предметом розгляду Міжнародного суду ООН. Основні принципи відповідальності держави в міжнародному праві були сформульовані в справі протоки Корфу, в якій Сполучене Королівство Великої Британії звернулося з позовом до Міжнародного суду ООН проти Албанії, і вимагало визнати, що Албанія є відповідальною за загибель моряків та пошкодження суден мінами, розставленими в територіальних водах Албанії та просило зобов'язати Албанію відшкодувати збитки та виплатити компенсацію за вказані дії. Розглянувши справу, суд дійшов висновку, що встановлення мін без відома Албанії в її територіальних водах було неможливо, а відповідно не повідомлення суден які мали намір пройти через протоку або не вчинення інших дій з метою повідомлення про мінування є недбалістю яка спричиняє відповідальність Албанії⁴. Згодом додатковим Рішенням Суд ООН зобов'язав Албанію сплатити компенсацію за пошкодження суден, однак відмовив в компенсації за втрату людських ресурсів. Неодноразово перед Судом ООН виникали питання щодо спорів про незаконне застосування зброї до цивільних повітряних суден: справа Ізраїль проти Болгарії «Інцидент в повітряному просторі 27.07.1955 року» та Пакистан проти Індії «Інциденту в повітряному просторі 10.08.1999 року», але відповідачі, посилаючись на відсутність компетенції суду, уникали розгляду справ по суті. В справі про «Тлумачення та застосування Монреальської конвенції 1971 року, які виникли щодо повітряного інциденту на Локербі» Лівійська Арабська Джамахірія проти США та Сполученого Королівства Великої Британії, Суд ООН визнав себе компетентним розглядати позов Лівії проти США, однак сторони відкликали позов.

Не залишаючи поза увагою, що Судом ООН неодноразово справи про застосування зброї до цивільних повітряних суден не були розглянуті по суті, поряд з тим, рішення в справі протоки Корфу підтвердило визнання державами звичаєвого обов'язку нести відповідальність за неправомірні дії, а саме рішення Суду ООН було підставою для такого висновку, що набув правового характеру квазіпрецеденту.

¹ ICAO Doc. 7300/9 p. 51.

² Garner, Bryan A. (2004). *Black's Law Dictionary. Eith Edition.* West, a Thomson business, 1624.

³ Буткевич, В.Г. (2002). Міжнародно-правова відповідальність. Буткевич, В.Г. (ред.). *Міжнародне право. Основи теорії*: Підручник. Київ, 65.

⁴ ST/LEG/SER.F/1, 10.

Міжнародно-правова відповідальність також може виникати з рішення Ради Безпеки ООН, що знаходить своє підтвердження в практиці міжнародного права. Так Рада Безпеки, за наслідками інциденту над Локербі, ухвалила Резолюцію 731 від 21 січня 1992 року якою виказала стурбованість випадками знищення цивільних повітряних суден, особливо за участю держав та порекомендувала Лівії надати відповіді на листи США, Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії та Франції щодо їх вимог, та вжити заходів до співпраці з цими державами, а також закликала інші держави посприяти цьому¹.

Свою Резолюцією 748 від 31 березня 1992 року, оскільки Лівія не надала жодних відповідей на вимогу про співробітництво та видачу осіб винуватих в підриві повітряного судна над Локербі та своїми діями відмовляється від виконання обов'язків, покладених на членів ООН положеннями пункту 4 статті 2 Статуту ООН, про незастосування сили в міжнародних відносинах, Рада Безпеки ООН зобов'язала Лівію, в порядку Глави VII Статуту ООН, вжити заходів: відповісти на запити США, Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії та Франції, зупинити будь-яку допомогу в сприянні терористичним актам, підтвердити свої обов'язки з припинення всіх форм тероризму і конкретними діями продемонструвати відмову від тероризму; що до членів ООН то їх було зобов'язано до виконання Лівією вказаних вимог ввести ряд обмежень: призупинити польоти повітряних суден з та на територію Лівії, обмежити діяльність державної авіакомпанії Лівії – «Лібіан араб аерлайнз» на територіях інших держав, обмежити військову та технічну допомогу, зменшити кількість дипломатичних представництв; стосовно країн, які не є членами ООН, рекомендувати проводити консультації щодо вказаних обмежувальних дій². Резолюцією Ради Безпеки ООН 883 від 11 листопада 1993 року було констатовано невиконання Лівією вищевказаних резолюцій протягом двадцяти місяців, та введено санкції щодо повної заборони діяльності державної авіаційної компанії «Лібіан араб аерлайнз» та її представництв в інших державах, припинення обслуговування повітряних суден та заборону постачання обладнання для об'єктів авіаційної інфраструктури та інші економічні обмеження³.

Проаналізувавши текст вказаних резолюцій, можна дійти висновку, що юридичною підставою відповідальності цієї держави було невиконання Лівією обов'язків, покладених на неї статтею 2 Статуту ООН, а фактичною підставою – сприяння у підриві цивільного повітряного судна та відсутність дієвих заходів протягом значного проміжку часу щодо виконання зобов'язань по відновленню становища яке існувало до інциденту – припинення підтримки незаконним актам. Незважаючи на посилання Ради Безпеки ООН на недотримання Лівією положень пункту 4 статті 2 Статуту ООН, саме резолюція Ради Безпеки ООН констатувала порушення норм міжнародного права і фактично стала підставою відповідальності Лівії. Таким чином, можна зробити методологічний висновок про важливий і фактично парадигмальний характер таких документів, що прийняті Радою Безпеки ООН.

Практика свідчить, що на підставі рішення Ради Безпеки ООН в міру положень статті 25 Статуту ООН, які стосуються забезпечення миру та безпеки, – є обов'язковими до виконання, а їх невиконання – спричиняє міжнародно-правову відповідальність, де об'єм та наслідки настання такої, визначаються таким рішенням та забезпечуються санкціями.

Також, як вище згадувалося підставою відповідальності держави може бути індивідуальний акт держави. Зокрема за наслідками інциденту який мав місце 4 жовтня 2001 року над Чорним морем, в якому зазнало руйнування цивільне повітряне судно, яке виконувало рейс з Тель-Авіву (Ізраїль) до Новосибірську (Російська Федерація), загинуло 78 пасажирів. За висновками Міжнародного авіаційного комітету вказане судно було збито зенітною ракетою «С-200», за попередньою версією, випущеною українськими військовими з території бази Чорноморського флоту Російської Федерації, згодом вказані висновки не були підтверджені судами⁴.

Не зважаючи на відсутність офіційного визнання Україною відповідальності за інцидент, характер дій України свідчить про добровільне (ex gratia) несення відповідальності за міжнародним правом, без визнання факту вчинення міжнародного правопорушення. Реалізуючи вказану поведінку,

¹ S/RES/731 (1992). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>> (2018, лютий, 15).

² S/RES/748 (1992). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>> (2018, лютий, 15).

³ S/RES/883(1993). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>> (2018, лютий, 15).

⁴ Катастрофа Ту-154 над Чорним морем. <https://uk.wikipedia.org/wiki/Катастрофа_Ту_154_над_Чорним_морем> (2018, лютий, 15).

Україна виплатила компенсацію потерпілим у інциденті на підставі угоди між Урядом Ізраїлю та України та подібної угоди між Урядом України та Російської Федерації. За умовами вказаних угод після компенсації шкоди Ізраїль та Російська Федерація відмовлялися від юридичного переслідування України чи її посадових осіб¹.

Наведене підтверджує можливість настання відповідальності в міжнародному праві на підставі одностороннього акту держави, що було реалізовано у спосіб укладення двосторонніх міжнародних договорів.

Спираючись на викладене вище, необхідно відзначити, що універсальними міжнародними договорами встановлено обов'язок держав не застосовувати зброю до цивільних повітряних суден, однак не існує уніфікованих норм які б визначали умови виникнення відповідальності за застосування зброї до цивільного повітряного судна, наслідки таких дій та в цілому об'єм відповідальності, міжнародно-правова практика щодо відповідальності держав є різноманітною, а сам інститут відповідальності держави в міжнародному праві залишається звичаєво-правовим², що змушує потерпілі держави шукати різні шляхи вирішення проблеми відповідальності.

Так низка держав, ще в 1978 році ухвалили Боннську декларацію, яка передбачала припинення повітряного сполучення з державами, які не виконували обов'язок, про видачу осіб винних у вчиненні АНВ, однак, на жаль, дана декларація не набула чинності³.

Також, в рамках Комісії ООН з кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного права багаторічна робота над проблемою правового регулювання відповідальності держави, завершилася розробленням Проекту Статей про відповідальність держави за міжнародні протиправні діяння, які було затверджено Резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 56/589 від 12 грудня 2001 року (далі: Статті або Статті про відповідальність). Вказані Статті залишаються єдиним універсальним міжнародним актом рекомендаційного характеру, який реценіював та практично кодифікував звичаєві норми та міжнародну практику щодо регулювання міжнародно-правової відповідальності держав, що потребує дослідження, оскільки втілює останні розробки щодо відповідальності держави в міжнародному праві.

За структурою побудови (архітектонікою), Статі складаються з чотирьох частин: перша – Міжнародні протиправні діяння держави; друга – Зміст міжнародної відповідальності держав; третя – Імплементация міжнародної відповідальності держав; четверта – Загальні положення. Тобто, фактично було розроблено: а) кадастр міжнародних правопорушень держави; б) доктринально-нормативне обґрунтування таких правопорушень; в) проект нормативно-правової легалізації наведених правопорушень держави та засади їх сприйняття національними законодавствами держав-членів ООН; г) тезаурусні та організаційно-технологічні (нормопроектні) питання складання переліку правопорушень держави, що є обов'язковими в процесі їх кодифікації та уніфікації.

Статтею 1 Проекту передбачено, що будь-яке протиправне діяння держави тягне міжнародну правову відповідальність такої держави. Міжнародним протиправним діянням держави визнається дія атрибутовна (attributable) державі та якщо вона становить порушення міжнародно-правового зобов'язання держави. Статтею 12 визначено, що порушенням міжнародно-правового зобов'язання держави має місце в тому випадку, коли діяння держави не відповідає тому, що вимагало від неї таке зобов'язання не залежно від його походження чи характеру⁴.

З наведеного випливає, що будь-яка дія держави, яка не відповідає обов'язку який випливає зі статті 3 bis Чиказької конвенції 1944 року, – утримуватися від застосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті становить міжнародне протиправне діяння, яке тягне за собою відповідальність держави.

¹ Угода між Урядом України та Урядом Держави Ізраїль про врегулювання претензій, які виникли внаслідок повітряної катастрофи, що сталася 4 жовтня 2001 року. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/376_018> (2018, лютий, 15).

² Буткевич, В.Г. (2002). Міжнародно-правова відповідальність. Буткевич, В.Г. (ред.). *Міжнародне право. Основи теорії*: Підручник. Київ, 463.

³ The 1978 Boon Declaration. *Wkly Compilation of Presidential Documents, vol. 14, no. 29, 197.*

⁴ Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two.* <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

Звертає увагу той факт, що завжди коли мова йде про застосування зброї до цивільних повітряних суден, слід перш за все мати на увазі, що держава в міру своєї природи діє – реалізує свої суверенні повноваження через органи, посадових осіб або інших належно вповноважених осіб. З цим пов'язане одне з проблемних питань відповідальності, чи дії окремих осіб та органів може бути визнано діями держави (проблема атрибутивності).

Статті передбачають, що діями держави визнаються дії органів державної влади, незалежно від характеру та їх місця у ієрархії державних органів та функцій (стаття 4), причому органом визначається будь-яка особа, утворення чи інша організація, якщо вони діють з владними повноваженнями або з делегованим повноваженнями (стаття 5), або якщо орган передано іншою державою (стаття 6), або якщо навіть орган діяв з перевищенням повноважень. Діями держави також будуть вважатися дії однієї особи або групи осіб у випадку, коли вони діють по вказівці чи за розпорядженням певної держави (стаття 8)¹.

Статті визнають діями держави, дії які вчиняються певними групами за неможливості органами державної влади реалізовувати державну владу. Статтею 9 передбачено, що діями держави за міжнародним правом будуть визнаватися дії особи чи групи осіб які виконують частину владних повноважень та за відсутності офіційної влади чи неможливості її виконання. По відношенню до аналогічних дій повстанського руху, який стає новим урядом, дії таких рухів визнаються діями держави, яка створюється, і також в тому випадку коли нова держава створюється за рахунок території існуючої держави (Стаття 10)².

Статті не містять вичерпного переліку дій які можуть бути визнані діями держави і вказують, що якщо певні дії не містяться в переліку атрибутованих дій державі, за умови, що держава визнає такі дії як свої, то вони будуть вважатися діями держави в межах її визнання.

Таким чином, дії озброєних груп на території частини Луганської та Донецької областей, що спричинили катастрофу рейсу МН 17, згідно вищевказаного, необхідно кваліфікувати як акт держави, під контролем якої знаходяться такі групи. В той же час, сам факт збиття повітряного судна є ні що іншим як АНВ, відповідно до Монреальської конвенції 1971 року, а держава яка сприяла у вчиненні такого акту, порушила обов'язки, що передбачені в статті 3 bis Чиказької конвенції 1944 року.

У статтях, наведено випадки, які виключають відповідальність держави, за акти самооборони, вжиття контрзаходів, у випадку форс-мажору або бездіяльності потерпілої держави. Однак відповідальність за міжнародне протиправне діяння не може виключатися у випадку коли діяльність держави не відповідає зобов'язанню, що впливає з імперативної норми загального міжнародного права (Стаття 26).

Спираючись на висновки Ради Безпеки ООН в справі «Локербі», про невжиття Лівією дієвих заходів у боротьбі з тероризмом, що було визнано порушенням пункту 4 статті 2 Статуту ООН, аналогічною поведінкою є дії держави, яка підтримує діяльність груп, дії яких призвели до збиття рейсу МН-17, а за умови що такі дії вчинені над територією України, може постати питання про визнання агресії цієї держави, що потребує окремого дослідження та виходить за межі предмету цієї статті.

В статті 28 Проекту визначено юридичні наслідки міжнародного протиправного діяння держави, а саме: зобов'язання держави-порушника виконувати порушенні зобов'язання (реституція); припинити порушення та надати запевнення в тому, що не буде допущено повторного порушення зобов'язань (сатисфакція); якщо це вимагається, відшкодувати моральну та матеріальну шкоду в повній мірі (компенсація). Статті визначають, що наслідки визначені вище, держава-порушник зобов'язана виконати в міру вищевказаних положень, а відмова від виконання обов'язку щодо несення відповідальності не може бути виправдана посиленням на національне законодавство. До того ж, закріплено, що обов'язок нести відповідальність та згадані вище юридичні наслідки держава-порушник зобов'язана по відношенню до постраждалої держави, групи держав чи в цілому

¹ Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

² Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

міжнародного суспільства в залежності від характеру порушеного міжнародно-правового зобов'язання.

Розмірковуючи над застосуванням наведених вище положень Статей, можливо стверджувати, що держава в результаті дій якої було знищено рейс МН17 зобов'язана, була б, без будь-якого примусу в майбутньому припинити порушувати зобов'язання щодо не застосування зброї до цивільних повітряних суден, не сприяти вчиненню таких дій в будь-якій формі, принести свої вибачення за катастрофу МН-17 та в повній мірі відшкодувати шкоду всім державам які понесли збитки та втрати в результаті вказаної катастрофи. Що, з точки зору автора, суперечить пункту 2 статті 2 Статуту ООН де передбачено, що члени ООН добросовісно виконують обов'язки прийняті на себе Статутом, а від так може зароджувати сумнів в дієвості всієї системи сучасного міжнародного права.

Статті визначають, особливі наслідки серйозного порушення державою зобов'язання, що випливають з імперативної норми загального міжнародного права. Серйозним порушенням є грубе чи систематичне невиконання обов'язків які випливають за такого зобов'язання (стаття 40). Не виключаючи інших наслідків, які виникають у зв'язку з вчиненням міжнародно-протиправного діяння, всі держави зобов'язані співпрацювати з метою, щоб правомірними заходами зобов'язати державу порушника виконувати обов'язки, які випливають з імперативної норми загального міжнародного права та не визнавати стану, який склався в результаті правопорушення (стаття 41)¹.

Фактично, необхідно зазначити, що вказані норми закладають міжнародно-правову основу застосування примусу до держави-правопорушника, яка допускає серйозні порушення міжнародного права та не виконує обов'язку з припинення такого порушення. В розрізі катастрофи рейсу МН 17 цю норму можливо застосувати в тій мірі, в якій буде визнано, що дії держави-правопорушника загрожують миру та безпеці, а відповідно світове співтовариство зобов'язано співпрацювати з метою примушення держави-правопорушника до виконання обов'язків, які випливають з імперативної норми міжнародного права та застосування зброї до цивільних повітряних суден, в аналогічних умовах – регіонального конфлікту, не визнавати застосування зброї до цивільних повітряних суден правомірним діянням.

Статті передбачають, що право вимагати нести відповідальність державу-правопорушника має постраждала держава, група держав чи світове співавторство, що залежить який характер мала норма міжнародного права, що була порушена – двостороння, багатостороння чи імперативна норма міжнародного права (Стаття 42-48)².

Вважаємо, що спираючись на вищевказані положення, всі держави, щодо яких було порушено зобов'язання і які ґрунтуються на нормах міжнародного права, в зв'язку зі збиттям МН 17, мають право вимагати від держави-правопорушника нести відповідальність. Що й, зокрема, на підставі усталеної практики було зроблено Урядом Нідерландів по відношенню до Російської Федерації.

Статті передбачають можливість введене обмежувальних дій до держав, які вчинили міжнародне протиправне діяння, та добровільно не вживають дієвих заходів для відновлення порушених зобов'язань та компенсування втрат завданих таким порушенням. Такі дії отримали назву контрзаходи, в силу яких, потерпіла держава може відмовитися виконувати певні зобов'язання по відношенню до держави-правопорушника і є виключно тимчасовим заходом, метою яких є примусити державу-порушника виконати свої зобов'язання та тільки до того часу, поки такі не будуть виконані, а також вони мають бути співмірними (пропорційними) порушенню. До того ж контрзаходи не можуть стосуватися зупинення дії обов'язку не загрожувати силою чи її застосуванням, зупинення дії зобов'язань по захисту прав людини та зобов'язань гуманітарного характеру, чи які забороняють репресалії, або інших зобов'язань, які випливають з імперативних норм загального міжнародного права (стаття 50). Контрзаходи є винятковим заходом, який може бути застосований після направлення вимоги про виконання зобов'язань та після повідомлення

¹ Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

² Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

про намір їх застосувати (стаття 51-52). Окрім контрзаходів, Статтями надано право державам застосовувати колективні примусові заходи (стаття 54)¹.

У випадку з катастрофою МН 17, Україна як держава яка найбільше потерпіла від вказаних дій, в разі набуття чинності Статтями, як міжнародного договору, мала б можливість застосувати контрзаходи та утриматися від виконання міжнародно-правових зобов'язань щодо держави-порушника. В свою чергу, інші держави могли б підтримати аналогічні дії, до того часу, поки держава-порушник не виконає свої обов'язки, які пов'язані з практичним несенням відповідальності.

Висновки. Підсумовуючи вищевказане, необхідно зазначити, що:

– інститут відповідальності держави в міжнародному праві залишається звичаєво-правовим, не зважаючи на ту обставину, що обов'язок держав не застосовувати зброю до цивільних повітряних суден є загальновизнаним та кодифікованим Чиказькою Конвенцією «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 року;

– на сучасному етапі розвитку міжнародних відносин відсутні міжнародні договори які б встановлювали відповідальність держави за порушення обов'язку незастосування зброї до цивільних повітряних суден, однак практика Суду ООН, Ради Безпеки ООН та індивідуальна поведінка держав свідчать про визнання обов'язку держав нести відповідальність за такі неправомірні дії;

– однак в кваліфікації відповідальності держави за порушення обов'язку незастосування зброї до цивільних повітряних суден є відсутнім універсальне договірне регулювання, щодо того, які дії визнаються міжнародним правопорушенням, які наслідки такого правопорушення, які обов'язки правопорушника, що впливають з правопорушення та в яких межах можливо діяти іншим державам, з метою примусити державу-порушника відновити стан міжнародних відносин, які існували до порушення, та в свою чергу, щоб не допустити міжнародного правопорушення, що в цілому може загрожувати миру та міжнародній безпеці;

– з огляду на зазначене, вважаємо, що єдиним вірогідним способом вирішення проблеми невизначеності в питаннях правового регулювання відповідальності держави в міжнародному праві, є розроблення та прийняття спеціального міжнародного договору, з якомога ширшим колом учасників, на основі норм вироблених в Статтях про відповідальність держави за міжнародні протиправні діяння від 2001 року, робота над яким продовжується в рамках Генеральної Асамблеї ООН²;

– звідсіля слід погодитися, що Статті про відповідальність держави за міжнародні протиправні діяння, є новим і якісним поступом в розвитку інститути відповідальності держави в міжнародному праві та мають значні перспективи в практичному застосуванні, однак не здобувши на сьогодні загального визнання, міжнародної легалізації та відповідної імплементації на договірному рівні, вони в повній мірі не вирішують проблему нормативного регулювання відповідальності держави в міжнародному праві.

References:

1. Rezolyutsiya Rady Bezpeky № S/RES/2166 (2014) vid 21.07.2014 [The Security Council Resolution № S/ RES / 2166 (2014) from 07.21.2014]. <[https://uk.wikisource.org/wiki/96_S/RES/2166_\(2014\)](https://uk.wikisource.org/wiki/96_S/RES/2166_(2014))>. [in Ukrainian].
2. The convention on International Civil Aviation. Annex 1 t o 18. *International Civil Aviation Organisation*. <https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf>.
3. Hrotsyy, H. (1994). *O prave voyny y myra* [The Law of War and Peace]. Moscow. [in Russian].
4. Émer de Vattel (1959). *Pravo narodov yly pryntsypy estestvennoho prava, prymenyaemye k povedenyu y delam natsyy y suverenov* [The right of peoples or the principles of natural law applied to the conduct and affairs of the nation and sovereigns]. Moscow: Sdano v nabor. [in Russian].
5. Anzilorri, D. (1999). *Coursu tu droit international* [Course on International Law]. Paris: Panthéon-Assas. [in French].
6. Vasylenko, V.A. *Mezhdunarodno-pravye sanktsyy* [International Legal Sanctions]. Kyiv: Vyshcha shkola. [in Russian].

¹ Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf> (2018, лютий, 15).

² *Resolution adopted by the General Assembly on 13 December 2016*. <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/71/133> (2018, лютий, 15).

7. Butkevych, V.H. (2004). *Mizhnarodne pravo. Osnovni haluzi*. Pidruchnyk [The International law. Basics. Textbook]. Kyiv: Lybid. [in Ukrainian].
8. Baymuratov, M.O. (2009). *Mizhnarodne publichne pravo* [The International Public Law]. Kharkiv: Odissey. [in Ukrainian].
9. Ryzhyy, V.I. (2011). *Mizhnarodne povitryane pravo* [The International Air Law]. Kyiv: Yustinian. [in Ukrainian].
10. Antypenko, V.F. (2016). *Teoryya uholovnoy otvestvennosti hosudarstva: monohrafyya* [The theory of criminal responsibility of the state: monograph]. Odesa: Fenyks. [in Russian].
11. Crawford, J. (2012). *Articles on responsibility of state for internationally wrongful acts*. New York.
12. Crawford, J. (2010). *The law of international responsibility*. Oxford University Press.
13. Zbyttya Boeing 777 bilya Donetska [Shooting down of Boeing 777 near Donetsk]. <https://uk.wikipedia.org/wiki/Zbyttya_Boing_777_bilya_Donets'ka>. [in Ukrainian].
14. *Crash of Malaysia Airline Flight MH-17* (2015) [The report issued by Report of Dutch Safety Board are opened to public]. The Huge.: Duch Safety Boerd.
15. Maleev, Yu.N. (1986). *Mezhdunarodnoe vozdušnoe pravo. Voprosy teoryy y praktyky* [The International Air Law. The issues of theory and practice]. Moscow: Mezhdunarodnye otnosheniya. [in Russian].
16. *Konventsyya pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spryamovanymy proty bezpeky tsyvilnoyi aviatsiyi 1971* [The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation 1971]. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_165>. [in Ukrainian].
17. *Mizhnarodna konventsyya pro borotbu z finansuvannyam teroryzmu 1999 roku* [The International Convention for the Suppression of the Financing of Terrorism of 1999]. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_518>. [in Ukrainian].
18. Yevropeyska konventsyya pro borotbu z teroryzmom (ETS N 90) [The European Convention on the Suppression of Terrorism (ETS N 90)]. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_331>. [in Ukrainian].
19. *Statut OON* [The UN Charter]. <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_010>. [in Ukrainian].
20. ICAO Doc. 7300/9 p. 51.
21. Garner, Bryan A. (2004). *Black's Law Dictionary. Eith Edition*. West, a Thomson business.
22. Butkevych, V.H. (red.) (2002). *Mizhnarodno-pravova vidpovidalnist. Mizhnarodne pravo. Osnovy teorii*: Pidruchnyk. [in Ukrainian].
23. ST/LEG/SER.F/1.
24. S/RES/731 (1992). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>>.
25. S/RES/748 (1992). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>>.
26. S/RES/883(1993). <<http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions>>.
27. Katastrofa Tu-154 nad Chornym morem [The Tu-154 catastrophe over the Black Sea]. <https://uk.wikipedia.org/wiki/Katastrofa_Tu_154_nad_Chornym_morem>. [in Ukrainian].
28. *Uhoda mizh Uryadom Ukrayiny ta Uryadom Derzhavy Izrayil pro vrehulyuvannya pretenziy, yaki vynykly vnaslidok povitryanoyi katastrofy, shcho stalasya 2001* [The Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the State of Israel on the settlement of claims that arose as a result of an air crash occurred in 2001]. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/376_018>. [in Ukrainian].
29. The 1978 Boon Declaration. *Wikly Compilation of Presidential Documents, vol. 14, no. 29, 1308-09*.
30. Draft articles on Responsibility of State for International Wrongful Acts with Comments 2001. *Year Book of International Law Commission, 2001, vol. II Part Two*. <http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf>.
31. *Resolution adopted by the General Assembly on 13 December 2016*. <http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/>.