

ДО ПИТАННЯ ПРО ВІДСУТНІСТЬ ПІДСТАВ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ УКРАЇНИ ЗА ЗАГИБЕЛЬ АВІАРЕЙСУ МН 17

На підставі узагальнення позицій експертів, а також аналізу норм міжнародного авіаційного права, з урахуванням «гібридної» тактики війни Російської Федерації проти України, доводиться адекватність дій українських авіаційних властей щодо обмежень у польотах цивільної авіації над Донецькою областю у період, що передував загибелі рейсу МН 17, та відсутність підстав для встановлення відповідальності України за загибель цього рейсу.

Ключові слова: рейс МН 17, ешелон для польотів, прийнятний ризик, Чиказька конвенція 1944 р., Монреальська конвенція 1971 р., Настанови ІКАО Doc 9554-AN/932, ракетно-зенітний комплекс «Бук».

Постановка проблеми та її актуальність. «Гібридна війна», яку веде Російська Федерація (далі – РФ) проти України та світу в цілому, створює нові загрози багатьом сферам світової безпеки, зокрема, як свідчить загибель авіарейсу МН 17 17.07.2014 р. над Донецькою областю, – також і безпеці цивільної авіації. Як влучно зазначає американський експерт Дж. Ровнер, гібридна війна ґрунтується на лукавстві на державному рівні [1]. Таке лукавство (фактично – контроль за ситуацією, а юридично – «нас там не має») не дає можливості застосувати міжнародні акти у звичний спосіб, оскільки успішне застосування актів ґрунтується на добросовісності. Тому на сьогодні юридична ситуація навколо «відкритих» повітряних коридорів на Донбасі залишається не дослідженою, – таких аналогів не описано навіть в авторитетних та популярних джерелах [2].

Натомість юридична оцінка ситуації має для України не тільки політичне (іміджеве), але й практичне значення. Так, відразу після загибелі рейсу МН 17 проросійськими «експертами» був створений міф з прямолінійним гаслом «Чиє небо – той і винен» [3]. Цю ж ідею використовував представник РФ в Раді Безпеки ООН для обґрунтування вето РФ на створення Міжнародного трибуналу з розслідування даного злочину. При цьому аналогічним чином висловлюються і деякі українські діячі (С. Дацюк [4], С. Каплін [5]), що відразу підхоплюється антиукраїнськими ресурсами. Аналогічні ідеї (з певними застереженнями) висловлюються і деякими експертами, які претендують на

об'єктивність [6]. Юридична легалізація таких претензій може призвести до значних фінансових втрат України [7]. Тому обґрунтування відсутності підстав відповідальності України за загибель авіарейсу МН 17 є актуальним.

Аналіз досліджень і публікацій. Як зазначено вище, юридичний аналіз ситуації, аналогічній обставинам загибелі авіарейсу МН 17, не здійснювався. Питання обговорюється переважно серед журналістів та експертів. У журналістському розслідуванні [8] Ю. Латиніна приходить до однозначного висновку, що авіарейс МН 17 був збитий екіпажем російсько-терористичних військ з ракетно-зенітного комплексу (далі – РЗК) «Бук», наданого РФ. У докладному дослідженні [6] автор повністю виключає враження лайнеру МН 17 з повітря і встановлює, що він був збитий ракетою «земля-повітря», пущеною з РЗК «Бук» з території, яка контролювалася проросійськими бойовиками. Заступник голови відділу нагляду над польотами адміністрації цивільної авіації Литви Р. Дулінскас, зазначає, що «поступове підвищення стелі польоту прекрасно показало, що ніхто не знав, що та чи інша сторона матиме можливість використовувати зброю такого роду («Бук» – *Авт.*). Це і вплинуло на інформацію, яка була оголошена. Я думаю, що якби заздалегідь знали, що у сепаратистів є такого роду озброєння, то відразу б сказали – закривають повітряний простір, оскільки є небезпека. Однак виходячи з інформації, схоже, що українська сторона не знала про це заздалегідь – тобто поки не сталася

катастрофа» [9]. У даній статті автор ставить за мету надати юридичне тлумачення цим питанням.

Виклад основного матеріалу. «Боїнг-777» авіакомпанії Malaysia Airlines загинув 17.07.2014 р. над Донецькою областю, у районі м. Торез. Кандидат технічних наук В. Лукашевич [6] повністю виключає руйнацію літака зсередини, виключає враження лайнера МН 17 з повітря і встановлює, що він був збитий ракетою «земля-повітря», пущеної з РЗК «Бук» з території, яка контролювалася проросійськими бойовиками. Правда, автор делікатно обходить питання походження «Бука» – чи був він наданий бойовикам Росією чи захоплений ними в українській військовій частині. Однак з юридичної точки зору можна розглянути обидва варіанти.

Об'єктивні дані свідчать про те, що, вірогідніше за все, «Бук» був привезений з РФ. Так, останнім часом оприлюднені результати хімічної експертизи, які доводять, що деталі корпусу російського «Бук-М1-2» ідентичні з фрагментами ракети, витягнутими з корпусу збитого малайзійського «Боїнга». Отже, більш вірогідний варіант російського походження «Буку» [10].

З приводу російського походження «Буку» Ю. Латиніна звертає увагу на те, що «є радісні відео, на яких видно, як горить літак, і народ, який записує це відео, говорить «Ах, краса яка!». Народ радіє: «Не дарма везли». «Не дарма везли» – це не дарма везли «Бук», тому що він великий, всім було його видно, куди і як він їхав» [8].

Розглядаючи соціально-політичний аспект питання про те, чому цивільний літак летів над військовою територією, Ю. Латиніна, зокрема, вказує, що це «абсолютно неправомірне питання». Якщо подивитися, вказує вона, маршрути пасажирських лайнерів, «вони прекрасно пролягають над Афганістаном, вони прекрасно пролягають над Пакистаном, навіть над воюючою Сирією, бо вважається, що у місцевих «мавп» немає можливості збити лайнер на висоті 10 кілометрів. І раптом, значить, у людей, у маргіналів на території України така можливість з'явилася... Навіть у палестинських терористів немає «Буків», тому вони не можуть здійснити вікову мрію арабського народу – збити над

Тель-Авівом пасажирський лайнер» [8]. Ю. Латиніна зачіпає також і питання, яке проросійським «експертам» [3] здається риторичним: чому РФ повинна виправдовуватися. «Відповідальність дати таку дубинку («Бук» – *Авт.*) без інформації, без обмежувачів, які накладені на використання такого роду могутніх речей, без стаціонарної РЛС (радіолокаційної станції – *Авт.*), – вона жадлива», – вказує автор [8]. Критично Ю. Латиніна [8] ставиться і до логіки «чис небо – той і винен»: «Але я (*Авт.* [8]) правильно розумію, що згідно цієї логіки, у 1999 році в Москві вибухнули будинки – це Росія винна, бо це сталося на її території? Я правильно розумію, що коли вибухнули вежі-близнюки, це американці винні, бо це сталося на їх території? Взагалі це, звичайно, нове слово у світовій юриспруденції, що якщо Івана Івановича вбили, розпороли живіт і дружину його згвалтували і теж убили, і це сталося у квартирі Івана Івановича, то винен Іван Іванович. Чесно кажучи, я не пригадаю у світовій історії аналогів. Щось схоже було в Середньовіччі європейському, коли місто, на території якого сталося вбивство, вважалось відповідальним за це вбивство у випадку, якщо воно не знаходило вбивцю. Але й це не схоже, тому що у даному випадку Україна якраз готова розшукувати винних. Так що аналогія не підходить» [8].

У публікації [11] експерт, надаючи економічну оцінку ситуації з польотами над зонами ведення бойових дій, вказує, що «польоти над конфліктними регіонами давно стали нормальною практикою для комерційної авіації. Літаки регулярно літають над Сирією, Іраком, Лівією та іншими «гарячими точками»... Офіційно країни закривають своє небо тільки у виняткових випадках... Причина банальна – будь-якій країні вигідно, щоб через її повітряний простір відбувалися міжнародні рейси, оскільки вона отримує від цього транзитні платежі. У той же час авіаперевізникам вигідно вибирати найкоротші маршрути, навіть якщо вони перетинають райони бойових дій. Для авіакомпанії, звичайно, досить відчутні витрати – летіти в обхід. Це додаткові витрати палива, оплата роботи екіпажу. Крім того, це зрушення за розкладом, які чреваті проблемами для пасажирів стику-

вальних рейсів, які можуть просто не встигнути на наступний. Зривається графік обороту самого повітряного судна». В іншій публікації вказується, що значний обліт території може «вбити» економіку рейсу [12]. Отже, як це не сумно звучить, абсолютна безпека дорого коштує. Тому суспільству завжди доводиться вибирати між витратами і ризиком, застосовуючи, звичайно, заходи зниження останнього. Так, у фундаментальному підручнику [13, с. 59] вказується, що вимога абсолютної безпеки підкуповує своєю гуманністю, однак обертається трагедією для людей, тому що забезпечити нульовий ризик в діючих системах неможливо, і людина повинна бути орієнтованою на можливість виникнення небезпечної ситуації, тобто орієнтована на відповідний ризик. Сучасний світ відкинув концепцію абсолютної безпеки і прийшов до концепції «прийнятної» (допустимого) ризику.

Аналіз ситуації з допуском польотів у небі над Донбасом дозволяє стверджувати, що як українська авіаційна влада, так і малайзійський авіаперевізник, у межах наявної у них інформації та виходячи з концепції допустимого ризику, абсолютно правомірно не забороняли польоти на висотах вище 10.000 метрів, враховуючи при цьому небезпеки ураження літаків на нижчих висотах. Так, В. Лукашевич [6] вказує, що з 01.07.2014 р. українська влада закрила повітряний простір над зоною конфлікту для польотів цивільної авіації до висоти 7.900 метрів (ешелон FL260, тобто 26.000 футів). З 08.07.2014 р. Державіаслужба відкликала сертифікати у трьох аеропортів на сході України, але транзит вище ешелону FL260 залишався. Правда, 14.07.2014 р., після знищення українського Ан-26 на висоті до 6500 м, висота повної заборони була піднята до 9.800 метрів (32.000 футів). Відразу після катастрофи МН17 Європейська організація з безпеки повітряної навігації вказала, що на маршруті проходження лайнера простір був закритий українською владою до ешелону FL320, але на ешелоні FL330 (33.000 футів), який передбачався польотним планом МН 17, польоти були дозволені. На 17.07.2014 р. через міжнародний коридор L980 було заплановано 55 рейсів.

Важливо відзначити, що за іронією долі, за 15 днів до катастрофи, було оприлюднено ко-

ментар [12], де представник Міністерства інфраструктури України вказав, що «Державіаслужба закриває, як правило, польоти до 290 ешелону – до 8.000 метрів. Будь-який реактивний літак літає на висоті більше 10.000 метрів. Тому тут літати безпечно». Таким чином, українська авіаційна влада діяла, виходячи з фактичної обстановки, і правомірно оцінювала її як безпечну для польотів на висоті більше 10.000 метрів. На брак інформації для прийняття обґрунтованого рішення щодо повного закриття повітряного простору на Сході України вказує і згаданий вище експерт Р. Дулінскас [9].

Розглянемо, як ці коментарі і дії відповідають вимогам міжнародних авіаційних правил.

Згідно з п. а) ст. 9 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (Чиказька конвенція), кожна Договірна держава може з міркувань військової необхідності або суспільної безпеки обмежити або заборонити на однаковій основі польоти повітряних суден інших держав над певними зонами своєї території за умови, що в цьому відношенні не буде проводитися ніякого розрізнення між зайнятими в регулярних міжнародних повітряних сполученнях повітряними суднами даної Держави і повітряними суднами інших Договірних держав, зайнятих в аналогічних сполученнях. Такі заборонені зони мають розумні розміри і місцезнаходження з тим, щоб без необхідності не створювати перешкод для аеронавігації.

Таким чином, суть цієї норми полягає не в обов'язку заборонити польоти, а у вимогах обережно застосовувати такі заборони на певних умовах, в певних зонах і з виконанням вимоги «без необхідності не створювати перешкод для аеронавігації».

У пунктах 6.3, 10.6 Настанов ІКАО Doc 9554-AN/932 (далі – Настанови) щодо заходів безпеки, що приймаються у зв'язку з військовою діяльністю, потенційно небезпечною для здійснення польотів цивільних повітряних суден, використовуються формулювання відповідно: «у тому випадку, коли цивільним повітряним судам дозволено пролітати через район військової діяльності...» і «якщо польоти цивільних повітряних суден через район конфлікту дозволені...». Це означає,

що заборона на польоти через район військової діяльності не є абсолютною.

За п. 3.2 Настанов, видами військової діяльності, яка може створювати загрозу цивільним повітряним суднам і яка повинна координуватися з органами обслуговування повітряного руху (ОПР), є наступні: а) навчальні стрільби або випробування будь-якого виду зброї класу «повітря-повітря», «повітря-земля», «земля-повітря» або «земля-земля», які здійснюються у даному районі або здійснюються таким чином, що це може зачіпати цивільний повітряний рух; б) деякі дії військових повітряних суден, наприклад повітряні паради, тренувальні польоти чи навмисні скиди предметів або авіадесантників; с) запуск і повернення космічних кораблів; і d) операції в конфліктних районах або в районах потенційних військових конфліктів, якщо вони становлять потенційну небезпеку для цивільного повітряного руху.

Разом з тим, згідно з п. 2.16.1 Настанов, приготування до діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден над територією держав або над відкритим морем, узгоджуються з відповідними повноважними органами ОПР. Ця координація здійснюється досить завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність... Якщо відповідний повноважний орган ОПР знаходиться не в тій державі, де розташована організація, яка планує таку діяльність, координацію спочатку слід здійснювати через повноважний орган ОПР, відповідальний за повітряний простір над державою, де ця організація розташована.

Таким чином, якщо РФ планувала надати бойовикам РЗК «Бук», вона повинна була через свій (російський) ОПР поставити до відома про це український ОПР, який міг би враховувати це при прийнятті чергових рішень про закриття повітряних коридорів. Тому якщо в ході розслідування буде встановлено отримання бойовиками «Бука» з РФ, то це однозначно встановить провину РФ за порушення правил безпеки цивільної авіації, тим більше, що за деякими даними [14], російському ОПР було рекомендовано обмежити висоту польотів 13.000 метрів, про що українська сторона повідомлена не була.

І навіть якщо бойовики незаконно захопили «Бук» в українській військовій частині, відповідальність за це все одно лежить на РФ, оскільки неодноразово встановлено, що держава, яка фактично контролює територію, несе за неї відповідальність [15]. Так, в рішенні по справі «Ліоїзиду проти Туреччини» Європейський суд з прав людини (далі – ЄСПЛ) зазначив, що поняття «юрисдикція» не обмежується національною територією держав-учасниць Конвенції: згідно з відповідними принципами міжнародного права, відповідальність будь-якої держави може виникнути і тоді, коли ця держава в результаті військових дій – законних або незаконних – здійснює ефективний контроль над районом за межами власної території. Згідно з п.п. 341, 382 рішення від 08.07.2004 р ЄСПЛ у справі «Ілашку та інші проти Молдови та Росії», з точки зору Суду, у Молдови було мало шансів встановити контроль над Придністров'ям, враховуючи те, що режим підтримувався РФ економічно, політично і військовими засобами. У світлі всіх цих обставин Суд вважає, що відповідальність РФ настає у зв'язку з незаконними діями придністровських сепаратистів, враховуючи підтримку цих дій з боку РФ.

Згідно з п. 10.3 Настанов, ґрунтуючись на наявній інформації, держава, що відповідає за обслуговування повітряного руху, має визначити географічний район конфлікту, оцінити небезпеку або потенційну небезпеку для виконання польотів цивільних повітряних суден міжнародної авіації і визначити, чи слід уникати польотів в районі конфлікту або через нього, або польоти можуть продовжуватися при дотриманні певних умов.

Отже, українська авіаційна влада, виходячи з наявної інформації, виконала всі зазначені вимоги. Проте ключовою фразою в цій нормі є «ґрунтуючись на наявній інформації». Оскільки РФ, всупереч вимогам п. 2.16.1 Настанов, не проінформувала українську авіаційну владу про наміри застосовувати РЗК «Бук», українська сторона не знала і не могла знати про небезпеки для цивільних суден на висотах польоту більше 10.000 метрів.

До аналогічних висновків можна прийти і виходячи із зобов'язань держав-учасниць Конвенції 1971 р. про боротьбу з незаконними

актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська конвенція). Згідно п. 1 ст. 10 Конвенції, договірні Держави відповідно до міжнародного права і національного законодавства будуть прагнути вживати усіх практично здійсненних заходів з метою запобігання злочинів, згаданих у ст. 1 цієї Конвенції (до таких злочинів відноситься, зокрема, і руйнація повітряного судна, що знаходиться в експлуатації, у тому числі і у польоті). Як свідчать відомості, наведені вище, офіційна влада РФ знала про приготування щодо незаконної стрільби по повітряних цілях з фактично контрольованої РФ території, але нічого не зробила для запобігання цьому злочину.

До речі, Монреальська конвенція певним чином вказує шлях до судового розслідування цієї трагедії в умовах блокування РФ створення Міжнародного трибуналу. Так, згідно п. 1 ст. 14 Конвенції, спір із застосування Конвенції може бути переданий до Міжнародного Суду (далі – МС) ООН в Гаазі. Свого часу МС вже вирішував, що спори з приводу обставин руйнування повітряних суден знаходяться у юрисдикції цього суду [16, с. 16-32]. Правда, при ратифікації цієї Конвенції 19.02.1973 р. СРСР (а тепер РФ), відповідно до п. 2 ст. 14 Конвенції, зробив застереження, що не пов'язаний п. 1 ст. 14 Конвенції. Тим не менш, це все одно краще, ніж створювати паралельні суди, оскільки невідомо, як поставляться до них інші країни. У випадку ж розгляду справи у МС, його рішення визнають усі країни, які не робили застереження за п. 2 ст. 14 Конвенції і які потім зможуть (будуть зобов'язані) виконувати рішення МС та будувати відносини з РФ у межах Конвенції на двосторонньому рівні (ст.ст. 6, 8 Конвенції).

Варто також зазначити, що відразу після загибелі борту МН 17 у російських ЗМІ з'явилася інформація про те, що це саме Україна взяла під контроль «Буків» небо над Донбасом, а «у ополченців такої зброї немає і бути не може» (!). Однак, по-перше, ЗС України не здійснювали дій по ураженню цілей у повітрі на Донбасі, оскільки у цьому не було військової потреби, – адже проросійські бойовики на той момент не атакували українські сили з повітря. Як зазначає

Ю. Латиніна [8], «українцям у зоні АТО попросту ні до чого було використовувати ППО, бо бойової авіації у сепаратистів поки ще немає». По-друге, і це, можливо, найголовніше, у десятках країн РЗК знаходяться на плановому бойовому чергуванні з охорони власного повітряного простору, і це не вважається небезпекою для польотів цивільної авіації. Зазначене пов'язане із тим, що коли ЗРК охороняє власний повітряний простір, то екіпаж такого ЗРК має можливість розпізнати повідомлення транспондери цивільного борта (на запит «свій-чужий»), і це виключає помилкове наведення на цивільний літак, який знаходиться у повітряному просторі даної країни на законних підставах. Якщо ж екіпаж ЗРК потрапляє у склад незаконного озброєного формування та/або потрапляє на чужу територію (як у даному випадку російський «Бук» на території України), то такий екіпаж не має можливості користуватися такою системою розпізнавання, і вірогідність помилки збільшується у сотні і тисячі разів. Тому діяльність українських ЗРК, навіть якщо вона здійснювалася, не є незвичайною, тому не потребувала незвичайних заходів безпеки, а діяльність неукраїнських ЗРК є незаконною, а за тяжкими наслідками – злочинною, тому потребувала запобіжних заходів, як мінімум відповідно до Монреальської конвенції.

Висновки. Невідповідність дій РФ Настановам ІКАО Doc 9554-AN/932 та Монреальській конвенції 1971 р. створила умови, коли українська сторона не могла прийняти об'єктивне рішення про закриття/незакриття повітряного простору на Донбасі, оскільки не знала і не могла знати про плановане злочинне використання потужних РЗК незаконними озброєними формуваннями. Виходячи із своєї фактичної юрисдикції над контрольованими проросійськими бойовиками територіями, РФ не тільки не повинна була заохочувати використання даного озброєння, а прямо запобігати його використанню («прагнути вживати усіх практично здійсненних заходів з метою запобігання злочинів», Монреальська конвенція). За таких умов відсутні жодні правові підстави встановлення будь-якої відповідальності України за загибель авіарейсу МН 17.

Література

1. *Ровнер Дж.* Три причины ядерной войны / Дж. Ровнер // Апостроф [Электронный ресурс]. – 27.08.2015. – Режим доступа: <http://apostrophe.com.ua/article/world/ex-ussr/2015-08-27/tri-prichiny-yadernoy-voynyi-na-zapade-rasskazali-o-para-noye-putina-i-tom-kak-ego-ostanovit/2161>
2. *Бордунов В. Д.* Международное воздушное право: учебное пособие. – М.: НОУВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.
3. *Птичкин С.* Чье небо – тот и виноват / С. Птичкин // Российская Газета RG.RU [Электронный ресурс]. – 25.07.2014. – Режим доступа: <http://www.rg.ru/2014/07/24/boing.html>
4. *В Киеве* открыто признали вину Украины за сбитый Боинг / С. Дацюк // ПолитНавигатор-Киев [Электронный ресурс]. – 30.07.2015. – Режим доступа: <http://www.politnavigator.net/v-kieve-otkryto-priznali-vinu-ukrainy-za-sbityjj-boing.html>
5. *Киев* причастен к уничтожению Boeing МН-17 / С. Каплин // ПолитЭксперт [Электронный ресурс]. – 28.08.2015. – Режим доступа: <http://politexpert.net/1499-nardep-ukrainy-kiev-prichasten-k-unichtozheniyu-boeing-mn-17.html>
6. *Лукашевич В.* Как и почему погиб рейс МН17. – Ч. 4. Роковая ошибка / В. Лукашевич // Буран.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.buran.ru/hm/mh17_4.htm
7. *Известны* фамилии 6 человек, причастных к крушению Боинга МН-17 / В. Вовк // INFORESIST [Электронный ресурс]. – 27.08.2015. – Режим доступа: <http://inforesist.org/vovk-izvestny-familii-6-chelovek-prichastnyh-k-krusheniyu-boinga-mn-17/>
8. *Латынина Ю.* «Бук» и обезьяны / Ю. Латынина // След.net.ua [Электронный ресурс]. – 22.07.2014. – Режим доступа: <http://sled.net.ua/buk/i/obezyani/latinina/blog/2014/22/07>
9. *Самошкайте Э.* Гибель 298 пассажиров: почему самолет летел над востоком Украины? / Э. Самошкайте // RU.DELFI [Электронный ресурс]. – 24.07.2014. – Режим доступа: <http://ru.delfi.lt/news/live/gibel-298-passazhirov-pochemu-samolet-letel-nad-vostokom-ukrainy.d?id=6537355>
10. *Детали* корпуса российского «Бук-М1-2» идентичны с фрагментами ракеты, извлеченными из корпуса сбитого малайзийского «Боинга» / Ю. Бутусов // ЦЕНЗОР.НЕТ [Электронный ресурс]. – 07.08.2015. – Режим доступа: http://censor.net.ua/news/346911/detali_korpUSA_rossiyiskogo_buk_m12_identichny_s_fragmentami_rakety_izvlechennymi_iz_korpUSA_sbitogo
11. *Доспехова Е.* Как защитить пассажирские самолеты от обстрелов в зонах боевых действий? / Е. Доспехова // Деловая столица [Электронный ресурс]. – 23.07.2014. – Режим доступа: <http://www.dsnews.ua/world/kak-zashchitit-passazhirskie-samolety-ot-obstrelov-v-zonah-23072014123200>
12. *Кацило Д.* Опасное небо: гражданские самолеты облетают Донбасс стороной / Д. Кацило // ЛІГАБізнесІнформ [Электронный ресурс]. – 02.07.2014. – Режим доступа: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2781787-opasnoe-nebo-grazhdanskіe-samolety-obletayut-donbass-storonoy.htm>
13. *Надежность* технических систем и техногенный риск: Учебное пособие / В. А. Акимов, В. Л. Лапин, В. М. Попов и др. – М.: ЗАО ФИД «Деловой экспресс», 2002. – 368 с.
14. *Руководство* РФ знало, что с 14 июля они будут сбивать самолеты / Ю. Бутусов // ЦЕНЗОР.НЕТ [Электронный ресурс]. – 12.08.2015. – Режим доступа: http://censor.net.ua/news/347483/rukovodstvo_rf_znalo_chno_s_14_ilyulya_oni_budut_sbivat_samolety_rassledovanie
15. *Белкін Л. М.* Проблемы социальных выплат на Донбасі у контексті рішення Європейського Суду з прав людини / Л. М. Белкін // Юридична газета. – 09.12.2014. – № 42-43 (436-437). – С. 36-37.
16. *Краткое* изложение решений, консультативных заключений и постановлений Международного Суда 1997-2002 годы. – Нью-Йорк: ООН, 2006. – 300 с.
17. *ВС Украины* не совершали действий по поражению целей в воздухе / ТАСС [Электронный ресурс]. – 17.07.2014. – Режим доступа: <http://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1325208>

Л. М. Белкин

К вопросу об отсутствии оснований для ответственности Украины за гибель авиарейса МН 17

На основании обобщения позиций экспертов, а также анализа норм международного авиационного права, с учетом «гибридной» тактики войны Российской Федерации против Украины, доказывається адекватность действий украинских авиационных властей относительно ограничений на полёты гражданской авиации над Донецкой областью в период, предшествовавший гибели рейса МН 17, и отсутствие оснований для установления ответственности Украины за гибель этого рейса.

Ключевые слова: рейс МН 17, эшелон для полётов, приемлемый риск, Чикагская конвенция 1944 г., Монреальская конвенция 1971 г., Руководство ИКАО Doc 9554-AN/932, ракетно-зенитный комплекс «Бук».

L. Belkin

On the absence of grounds for liability for the death of the Ukrainian flight MN 17

On the basis of summarizing the positions of experts, and analysis of international aviation law, taking into account the «hybrid» tactics of the war of the Russian Federation against Ukraine, proved the adequacy actions of the Ukrainian aviation authorities regarding restrictions on flights of Civil Aviation of the Donetsk region in the period preceding the death of Flight MN 17, and there were no grounds to establish responsibility for the deaths of Ukraine this flight.

Key words: flight MN 17, train to fly, acceptable risk, the Chicago Convention of 1944, Montreal Convention 1971, Manual ICAO Doc 9554-AN/932 anti-aircraft missile complex «Buk».