

## **ЗАГИБЕЛЬ РЕЙСУ МН17 В НЕБІ ДОНБАСУ: СПРОСТУВАННЯ ПРОВИНИ УКРАЇНИ НА ОСНОВІ МІЖДИСЦИПЛІНАРНОГО ПІДХОДУ**

Загибель 17.07.2014 малайзійського лайнера Боїнг-777, рейс МН17, в небі Донбасу, замість ретельного і об'єктивного розслідування, стало ще одним приводом для інформаційного протистояння. Так, відразу після загибелі літака проросійськими «експертами» був створений міф із прямолінійним гаслом «Чие небо – той і винен» [1]. Такий підхід не тільки покладає на Україну необґрунтовані звинувачення, але й перешкоджає формулюванню належних висновків для запобігання таких інцидентів у майбутньому. А. Цират [2] звертає увагу, що позови родичів загиблих пасажирів проти України все ще перебувають на розгляді в Європейському Суді з прав людини, і є загроза, що вони можуть бути задоволені. Тобто проблема допуску/недопуску цивільних повітряних суден у небо України над Донбасом залишається актуальною.

Тому в даній статті зроблена спроба на підставі міждисциплінарного підходу (теорія ризиків, економіка, право) привести докази того, що в умовах відомого для російської сторони запланованого використання ракетно-зенітного комплексу «Бук» у небі Донбасу остання не повідомила авіаційну владу України про такі стрільби. Разом із тим, згідно Настанов ІКАО Doc 9554-AN/932 щодо заходів безпеки, що приймаються у зв'язку з військовою діяльністю, потенційно небезпечною для здійснення польотів цивільних повітряних суден (ІКАО, 1990) [3], військові власті країни, які планують здійснювати діяльність, що підпадає під визначення «військова», повинні повідомити про це органи обслуговування повітряного руху своєї країни, які, в свою чергу, повідомляють про це органи суміжних країн. Дане дослідження буде сприяти об'єктивному розслідуванню інциденту і сприяти попередженню таких подій у майбутньому.

В основу методології даної роботи покладено міждисциплінарний підхід, заснований на поєднанні теорії ризиків, економічного аналізу, права. Теорія ризиків у поєднанні з економічним підходом слугують обґрунтуванням того, що не будь-

який ризик може бути підставою для закриття повітряного простору, а тільки обґрунтований ризик. Зайва надійність дорого коштує. Необґрунтовані обмеження на польоти в певних зонах викликають необхідність їх обльотів, що «вбиває економіку рейсів» [4, 5]. Наприклад, обліт неба Донбасу піднімає ціну рейсу не менше, ніж на 10 % [4]. Обліт неба над Іраном, введений після загибелі 08.01.2020 під Тегераном літака Боїнг-737 авіакомпанії МАУ, обходяться авіакомпаніям від 600 тис. рублів (\$ 7.800) до 3 млн. рублів (\$ 39.000) за один рейс [5].

Згідно п. а) ст. 9 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписаної в Чикаго 07.12.1944 року («Чиказька конвенція»), кожна Договірна держава може з причин військової необхідності або суспільної безпеки обмежувати або забороняти одноманітно повітряним суднам інших держав здійснювати польоти над певними районами її території. Таким чином, закрити небо для польотів повітряних суден – не обов'язок, а право держави.

Згідно з підпунктом 2.18.1 пункту 2.18 Додатку 11 до Чиказької конвенції, приготування до діяльності, що створює потенційну небезпеку для цивільних повітряних суден над територією держав або над відкритим морем, узгоджуються з відповідними повноважними органами обслуговування повітряного руху (ОПР). Ця координація здійснюється досить завчасно для забезпечення своєчасної публікації інформації про таку діяльність... Якщо відповідні органи влади 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.

На сьогоднішній день практично ні у кого немає сумнівів, що Боїнг МН17 був збитий російським ракетно-зенітним комплексом (РЗК) «Бук», який належить (належав) Збройним Силам Російської Федерації. І саме вони повинні були почати процес координації спочатку з органом ОПР своєї країни, який повинен був встановити відповідний контакт і проінформувати орган ОПР України. При цьому в цитованих нормах чітко вказується, що така координація повинна початися, по-перше, завчасно, по-друге, з метою інформування зацікавлених осіб. Оскільки такої інформації не мав ні орган ОПР України, ні малайзійський авіаперевізник, вони абсолютно обґрунтовано, виходячи з наявної інформації та принципу допустимого ризику, погоджувалися використовувати повітряні коридори в небі над Донбасом на висотах більше 10.000 м.

Отже, викладене свідчить про те, що саме Збройні Сили Російської Федерації допустили пряме порушення Правил ІКАО, особливо, Настанов ІКАО Doc 9554-AN/932 [3]. Авіаційна влада України і малайзійський авіаперевізник абсолютно обґрунтовано, виходячи з наявної інформації та принципу допустимого ризику, погоджувалися використовувати повітряні коридори в небі над Донбасом на висотах більше 10.000 м. В умовах відсутності інформації про передбачувані ракетні стрільби по цілям на висоті понад 10.000 м у авіаційних властей України не було підстав закривати повітряні траси вище зазначеної висоти.

#### *Література*

1. Птичкин С. Чье небо – тот и виноват. Российская Газета RG.RU. 25.07.2014. URL: <http://www.rg.ru/2014/07/24/boing.html>
2. Цират А. Катастрофа MH17: какие выводы сделаны Украиной? 20.06.2018. URL: <https://blog.liga.net/user/atsirat/article/30340>
3. Manual Doc 9554-AN/932 Concerning Safety Measures Relating to Military Activities Potentially Hazardous to Civil Aircraft Operations (ICAO, 1990). URL: <http://www.wing.com.ua/images/stories/library/ovd/9554.pdf>
4. Кацило Д. Опасное небо: гражданские самолеты облетают Донбасс стороной. ЛІГА Бізнес Інформ. 02.07.2014. URL: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/2781787-opasnoe-nebo-grazhdanskie-samolety-obletayut-donbass-storonoy.htm>
5. Андреев И. Закрытое небо над Ближним Востоком принесет авиаперевозчикам колоссальные убытки. 10.01.2020. URL: [https://radiokp.ru/zakrytoe-nebo-nad-blizhnim-vostokom-prineset-aviaperevozchikam-kolossalnye-ubytki\\_nid8345\\_au3203au?page=7](https://radiokp.ru/zakrytoe-nebo-nad-blizhnim-vostokom-prineset-aviaperevozchikam-kolossalnye-ubytki_nid8345_au3203au?page=7)

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Волонець Д.Ф.**, аспірант,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ДЕКЛАРУВАННЯ ЯК ОДИН ІЗ ВАЖЛИВИХ ПРИМУСОВИХ ЗАХОДІВ ПОПЕРЕДЖЕННЯ КОРУПЦІЇ НА ТРАНСПОРТІ**

Сьогодні корупція в нашій країні є однією з ключових причин гальмування прогресивних реформ в Україні на шляху її Європейської інтеграції. Вона породжує кризові стани у різних галузях суспільного розвитку нашої держави, у тому числі це стосується політики, економіки, публічного управління, соціальної інфраструктури тощо.

За результатами дослідження міжнародної організації Transparency International за останні роки за світовим Індексом