

усіма суб'єктами авіаційної діяльності, контролю за дотриманням основних принципів, положень і вимог стосовно функціонування ефективної системи нагляду за безпекою польотів як ключового елементу державної політики у галузі безпеки цивільної авіації.

УДК 341.226.2+347.82.42

Бєлкін Л. М., к.т.н., ст. науковий співробітник,
директор консалтингової фірми «Аналітик»,
м. Краматорськ, Донецька область

ОБҐРУНТУВАННЯ ВІДСУТНОСТІ ПІДСТАВ ДЛЯ ВСТАНОВЛЕННЯ 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 (РФ) 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. Актуальність цієї проблеми полягає у тому, що як відверто ворожі проросійські «експерти» [1, 2], так і ті, що претендують на об'єктивність [3], та навіть деякі українські автори [4, 5], вигадали концепцію «Чис небо – той і винен», обґрунтовуючи її тим, що Україна своєчасно не закрила свій повітряний простір для польотів цивільної авіації. З цього приводу критично висловлюється Ю. Латиніна [6]: «Але я (*Авт.* [6]) 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...».

Насправді, міжнародні авіаційні правила не абсолютизують обов'язку країни закривати свій повітряний простір. 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». Отже, 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». Наприклад, у публікації [7] 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...».

Згідно з п. 2.16.1 Настанов ІКАО Doc 9554-AN/932, 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.

У детальному дослідженні [3] автор повністю виключає враження лайнеру МН 17 з повітря і встановлює, що він був збитий ракетою «земля-повітря», пущеної з РЗК «Бук» з території, яка контролювалася проросійськими бойовиками, і яка, скоріш за все, надана РФ. 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. Наприклад, литовський експерт 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.*)...» [8]. Тому якщо в ході розслідування буде встановлено отримання бойовиками «Бука» з РФ, то це однозначно встановить провину РФ за порушення правил безпеки цивільної авіації, оскільки українська сторона не була повідомлена належним чином (згідно Настанов ІКАО) про застосування такої небезпечної зброї.

Література

1. 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>
2. У РФ все придумали: У катастрофі малайзійського Боїнга винен «не той, хто збив» / Українська правда [Електронний ресурс]. – 09.10.2015. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news/2015/10/9/7084302/>

3. Лукашевич В. Как и почему погиб рейс МН 17. – Ч. 4. Роковая ошибка / В. Лукашевич // Буран.РУ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.buran.ru/htm/mh17_4.htm

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. Каплін // ПолитЭксперт [Электронный ресурс]. – 28.08.2015. – Режим доступа: <http://politexpert.net/1499-nardep-ukrainy-kiev-prichasten-k-unichtozheniyu-boeing-mn-17.html>

6. 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>

7. 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>

8. 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=65373550>

УДК 447.8:351.814(043.2)

Гончарук С. Т., к.ю.н., професор,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАХОДІВ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРИМУСУ У ГАЛУЗІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Забезпечення належного рівня громадської безпеки і громадського порядку в галузі повітряного транспорту має досить важливе значення з урахуванням того, що цей вид транспорту пов'язаний з переміщенням повітрям великої кількості людей та значних вантажопотоків. У зв'язку з цим у цій галузі поряд з іншими заходами забезпечення авіаційної безпеки широко використовуються й відповідні заходи адміністративного примусу.

В адміністративно-правовій літературі сукупність заходів адміністративного примусу традиційно поділяють на три групи, а саме: заходи адміністративного попередження (профілактично-запобіжні); заходи адміністративного припинення та заходи покарання –