

**ІНСТИТУТ ЗАКОНОДАВСТВА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ**

**МАЛОВАЦЬКИЙ ОЛЕКСІЙ ВОЛОДИМИРОВИЧ**

УДК 342.951:351.82

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВИ ЗА  
ЗНИЩЕННЯ ЦИВІЛЬНОГО ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

12.00.11 – міжнародне право

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Київ – 2019

Дисертацією є рукопис

Робота виконана у відділі європейського права та міжнародної інтеграції  
Інституту законодавства Верховної Ради України

**Науковий керівник:** доктор юридичних наук, професор,  
заслужений діяч науки і техніки України  
**БАЙМУРАТОВ МИХАЙЛО ОЛЕКСАНДРОВИЧ,**  
Інститут законодавства Верховної Ради України,  
головний науковий консультант відділу європейського  
права і міжнародної інтеграції

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор  
член-кореспондент Національної академії  
правових наук України  
**БУРОМЕНСЬКИЙ МИХАЙЛО ВСЕВОЛОДОВИЧ,**  
Інститут міжнародних відносин Київського національного  
університету імені Т.Г. Шевченка,  
професор кафедри міжнародного права,

кандидат юридичних наук  
**ФІСУН ЮЛІЯ ЮРІЇВНА,**  
Український центр міжнародних гуманітарних програм,  
директор юридичного департаменту

Захист відбудеться «26» вересня 2019 року о 11.00 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.867.01 Інституту законодавства Верховної Ради України, за адресою: 04053, м. Київ, Несторівський провулок, 4.

Із дисертацією можна ознайомитися в бібліотеці Інституту законодавства Верховної Ради України, за адресою: 04053, м. Київ, Несторівський провулок, 4.

Автореферат розіслано «23» серпня 2019 року

**Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради**

**О. М. Биков**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** В Резолюції 71/133 Генеральної Асамблеї ООН (далі – ГА ООН) від 13 грудня 2016 р. наголошено, що не існує більш важливого питання міжнародного права ніж відповідальність держави для відносин між державами. Сучасна доктрина міжнародного права відповідальність держави ототожнює з наслідками неправомірного акту держави, що становить загальновизнаний принцип міжнародного права. В міжнародному повітряному праві згаданий принцип реалізується в низці міжнародних договорів: Монреальській конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., Конвенції про шкоду завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні 1952 р., Монреальській конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р. (далі – Монреальська конвенція) та ін., які регулюють цивільну та кримінальну відповідальність фізичних осіб. Проте, відповідальність держави за неправомірні акти – знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, нормами міжнародного договірного права не врегульована. Більш того, термінологічний апарат міжнародного повітряного права не визначав, такі акти незаконним втручанням в безпеку цивільної авіації, а характеризує їх, як акти, що суперечать *«гуманності»* та *«повазі до елементарних норм міжнародного спілкування»*, та називає їх: державним піратством, саботажем або актами тероризму. Хоча, знищення та пошкодження цивільного повітряного судна в польоті суперечить принципу безпеки цивільної авіації, закріпленому Чиказькою конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. (далі – Чиказька конвенція) та вимогам утримуватися від застосування зброї до цивільного повітряного судна в польоті, встановлених Протоколом щодо змін Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1984 р. (далі – Монреальський протокол), такі акти здобули загрозливого поширення. Так у 2014 р. військовими засобами було знищено цивільне повітряного судна Малайзійських авіаліній, рейс МН-17 над територією України. Особливої актуальності проблема відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті набуває для України, яка потерпає від агресивних дій Російської Федерації, а інцидент з рейсом МН-17 є лише проявом таких дій. Не зважаючи на вказане, у міжнародному праві відсутні договірні норми, які регулюють правові наслідки для держави, що брала участь у знищенні чи пошкодженні цивільного повітряного судна в польоті. Інститут відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти залишається звичаєвим, хоча певна кодифікація норм проведена у Статтях про відповідальність за міжнародні неправомірні акти 2001 р., схвалених Резолюцією ГА ООН № 56/589 від 12 грудня 2001 р. (далі – Статті).

Незадовільний рівень нормативно-правової регламентації міжнародної відповідальності держав, детермінований низьким рівнем наукових досліджень в цій сфері, об'єктивно потребує: а) поглибленого аналізу терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації»; б) можливості поширення такого терміну на неправомірні акти держави; в) дослідження змісту відповідальності держави за них; г) визначення наслідків порушення зобов'язань з несення відповідальності, – та на цій підставі реалізації необхідності формулювання пропозицій щодо удосконалення інституту відповідальності держави за неправомірні акти проти цивільної авіації.

В різні періоди науковими дослідженнями міжнародної відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти займалися такі вчені-міжнародники: Р. Аберанте, М.О. Баймуратов, В. Д. Бордунов, М. В. Буроменський, В. А. Василенко, С. П. Демпсі, Ю. М. Колосов, О.Л. Копиленко, А. Касесе, С. Кроуфорд, О. Дж. Ліссіцін, І. І. Лукашук, Ю. М. Малеев, Ю. В. Пірадов, А. Пелле, В. І. Рижий, Ю. Ю. Фісун, М. Шоу та ін.

**Зв'язок роботи із науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження є складовою науково-дослідної роботи відділу європейського права та міжнародної інтеграції Інституту законодавства Верховної Ради України за наступними темами: «Проблеми правового забезпечення виконання Україною міжнародних зобов'язань» (державний реєстраційний номер 0111U000578) та «Правові механізми інтеграції України до європейського правового простору» (державний реєстраційний номер 0111U000579).

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертації є формування теоретичних знань щодо поняття «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації», правової природи та нормативного змісту інституту міжнародно-правової відповідальності держави за неправомірні акти – знищення чи пошкодження державою цивільного повітряного судна в польоті.

Зазначена мета зумовлює вирішення таких **завдань**:

- здійснити теоретично-семантичний аналіз поняття «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації» на підставі норм сучасного міжнародного права;
- визначити основні міжнародно-правові зобов'язання держави з забезпечення безпеки цивільної авіації;
- здійснити правовий аналіз відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті (підстави, умови та наслідки) на підставі норм міжнародного права;
- дослідити міжнародно-правові наслідки порушення державою виконання своїх зобов'язань, що випливають з феноменології її відповідальності в профільній сфері;

**Об'єктом дослідження** є міжнародні правовідносини між держави, що виникають унаслідок вчинення державою знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті.

**Предметом дослідження** є сукупність міжнародно-правових норм, що встановлюють міжнародно-правову відповідальність за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті.

**Методологічна база** обрана з урахуванням мети і завдань, а також об'єкта та предмета дослідження. У дисертації використовувалася сукупність загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання.

Найбільш широко в процесі дослідження був використаний *діалектичний* метод – його застосування надало можливість провести аналіз інституту відповідальності держави за міжнародним правом та визначення поняття відповідальності держави за міжнародний неправомірний акт (підрозділ 1.1), дослідити правову базу, щодо зобов'язань держави відносно забезпечення безпеки цивільної авіації (підрозділ 1.2), визначити термін «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації» (підрозділ 1.3); *компаративний (порівняльно-правовий)* метод застосовувався при визначенні акту незаконного втручання у безпеку цивільної авіації у порівнянні з аналогічними правовими явищами – актом

тероризму та актом агресії (підрозділ 1.3); *історико-правовий* метод – при аналізі розвитку доктрини інституту відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти (підрозділ 1.1); *формально-догматичний* метод – для аналізу норм міжнародного права, що регулюють відносини, пов'язані з наслідками вчинення державою міжнародного неправомірного акту (розділ 2); *формально-юридичний і прогностичний* методи – з метою виявлення проблем та подальших перспектив розвитку інституту відповідальності держави (підрозділи 3.1, 3.2); *функціональний* метод – у дослідженні діяльності міжнародних інституцій, що забезпечують несення державою міжнародно-правової відповідальності (підрозділи 3.2, 3.3).

*Теоретичною основою* дисертаційного дослідження стали праці іноземних та вітчизняних вчених, присвячені інституту міжнародно-правової відповідальності держави за вчиненням міжнародного протиправного діяння.

*Інформаційною та емпіричною основою* дисертації є норми Статуту ООН, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами спрямованими проти безпеки цивільної авіації 1971 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами стосовно міжнародної цивільної авіації 2010 р., інші міжнародно-правові акти, що спрямовані проти боротьби з тероризмом, Резолюції ГА ООН, Ради Безпеки (далі – РБ) ООН, Рішення та консультативні висновки Міжнародного суду ООН, Статті про відповідальність держав за міжнародні протиправні акти 2001 р. та постатейні тлумачення до них, схвалені Резолюцією ГА ООН № 56/589 від 12 грудня 2001 р., стандарти, практика та рекомендації ІКАО, рішення Європейського суду з прав людини, що є профільними для даного дослідження.

**Наукову новизну** даної дисертаційної роботи характеризує те, що вона є одним із перших у сучасній науці міжнародного права комплексним дослідженням інституту відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільних повітряних суден в польоті.

У підсумку проведеного дослідження в роботі формулюються положення і висновки, що становлять наукову новизну та певний внесок у міжнародно-правову науку. Зокрема,

***уперше:***

*визначено* поняття «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації»;

*проаналізовано* сучасні міжнародно-правові зобов'язання держав щодо забезпечення безпеки цивільної авіації та визначено юридичні та фактичні підстави їх відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті;

*з'ясовані і охарактеризовані* умови відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, розкрито правовий зміст атрибутивності, неправомірності та обставин, що виключають неправомірність актів держави, наявність чи відсутність яких створює умови несення державою міжнародної відповідальності;

*узагальнені* міжнародно-правові наслідки вчинення державою знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті.

***удосконалено:***

*розуміння* відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, що покладає на державу-порушника обов'язок добровільно діяти з метою відновлення становища міжнародних відносин, яке існувало до порушення міжнародних зобов'язань.

*алгоритм* правових дій потерпілої держави, у випадку знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, який потребує ініціювання відповідальності держави-порушника, а у випадку серйозного порушення міжнародного права, – постановки питання про вжиття негайних примусових заходів через механізм міжнародних організацій.

***дістали подальшого розвитку:***

*визначення* поняття «акт тероризму» – знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, що вчинено з метою створити режим загального страху та зневіри в безпечність цивільної авіації;

*визначення* поняття «акт агресії» – застосування державою зброї до цивільного повітряного судна в польоті з метою його пошкодження або знищення над територією іншої держави, з порушенням меж права на самооборону, передбаченого статтею 51 Статуту ООН;

*розуміння* принципу убезпечення цивільної авіації, який включає обов'язок держав співпрацювати з метою запобігання вчиненню актів незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, що формує міжнародно-правовий обов'язок держав не вчиняти акти незаконного втручання в безпеку цивільної авіації;

**Практичне значення одержаних результатів** дисертаційної роботи полягає у тому, що вони становлять як науково-теоретичний, так і практичний інтерес та можуть бути використані:

*у науково-дослідній діяльності* – як основа для подальших наукових досліджень із відповідної проблематики;

*у правотворчій діяльності* – для розроблення пропозицій про внесення змін до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. щодо відповідальності держави за вчинення акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та вдосконалення нормативно-правових засад інституту міжнародно-правової відповідальності держав за міжнародні протиправні акти щодо цивільної авіації;

*у навчальному процесі* – для викладання у вищих навчальних закладах дисциплін «Міжнародне право», «Міжнародне повітряне право», «Право міжнародно-правової відповідальності», а також під час підготовки підрозділів підручників і навчальних посібників із відповідного навчального курсу;

*у правозастосовній діяльності* – для її доктринально-теоретичного супроводження та праксеологічного забезпечення в контекстуалізації профільних питань.

**Апробація результатів дисертації.** Результати дисертаційного дослідження обговорювалися на засіданнях відділу європейського права та міжнародної інтеграції Інституту законодавства Верховної Ради України.

Результати дисертації були оприлюднені на міжнародних науково-практичних конференціях: «Юридична наука в сучасному світі: здобутки та перспективи» (м. Одеса, 21 вересня 2018 р., тези опубліковано); «Нове міжнародне право та національне законодавство – нові завдання юридичної науки» (м. Київ, 9-10 листопада 2018 р., тези опубліковано); «Тенденції розвитку юридичної науки в інформаційному суспільстві» (м. Одеса, 28 грудня 2018 р., тези опубліковано); «Правова доктрина: міжнародний досвід та практична реалізація в Україні» (м. Маріуполь, 22 травня 2019 р., тези опубліковано).

**Публікації.** Основні положення та результати дисертації викладено у 9 наукових працях, чотири з яких – у наукових фахових юридичних виданнях України, одна – у

іноземному юридичному виданні, а також у 4 тезах доповідей на міжнародних науково-практичних конференціях.

**Структура та обсяг роботи.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які містять дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг основного тексту дисертації становить 189 сторінок. Список використаних джерел налічує 462 позиції.

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертації, представлено аналіз стану дослідження теми дисертації; показано зв'язок роботи з науковими програмами, планами і темами; визначено мету і завдання дослідження, його об'єкт та предмет; охарактеризовано використані методи дослідження; сформульовано наукову новизну одержаних результатів та розкрито їх практичне значення; надано інформацію про апробацію результатів дисертації та публікації на тему дослідження, його структури та обсягу.

**Розділ 1. «Теоретико-доктринальні та нормативні питання міжнародно-правової відповідальності держави»** складається з трьох підрозділів, у яких досліджено правову категорію «відповідальність держави в міжнародному праві за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті», її сутність, ознаки, правове регулювання, міжнародні зобов'язання держави щодо боротьби з актами незаконного втручання (далі – АНВ) в безпеку цивільної авіації та здійснено спробу дати визначення терміну «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації».

У **підрозділі 1.1. «Доктрина, визначення та регулювання міжнародно-правової відповідальності держави»** досліджено доктринальні позиції представників міжнародно-правової доктрини з профільного питання. Зазначається, що у класичному міжнародному праві *communio opinio* здобуло твердження Гуго Гроція: «...із завдання шкоди випливає обов'язок відшкодувати завдану шкоду (іноземному підданому. – Авт.), який ґрунтується на природному праві». Заперечуючи наведений алгоритм дій, інші представники доктрини стверджували, що відповідальність виникає унаслідок вчинення державою неправомірного акту (*wrongful act*), чим порушується право іншої держави та спричиняється шкода міжнародному правопорядку, що, своєю чергою, створює обов'язок для держави-порушника відновити *status quo* («повернення до вихідного стану») (Д. Анцилотті). Пізніше, стверджувалось, що відповідальність випливає, з самого факту порушення норм міжнародного права, що порушує міжнародні зобов'язання держав (Я. Броунлі). Одночасно вважалось, що міжнародно-правова відповідальність – це юридичні наслідки порушення норм міжнародного права, як то: відшкодування шкоди чи санкції (Г. І. Тункін). Водночас вказувалось, що відповідальність держави полягає у виконанні суб'єктом-правопорушником зобов'язань в рамках охоронюваних міжнародно-правових відносин (В. А. Василенко). Отже, можна стверджувати, що відповідальність держави в доктрині міжнародного права першої та другої половини ХХ століття, насамперед, ототожнювалося з негативними наслідками для держави-порушника, які виникають внаслідок порушення нею норм міжнародного права.

У сучасній національній доктрині міжнародного права міжнародно-правова відповідальність визначається як правовідносини, які виникають після міжнародного правопорушення (В. Г. Буткевич); як зобов'язання суб'єкта міжнародного права зазнати

певні обставини негативного характеру, внаслідок заподіяння шкоди іншому суб'єкту міжнародного права, як у результаті вчинення міжнародного правопорушення, так і в результаті правомірної поведінки (М. В. Буроменський); міжнародно-правова відповідальність держави – як загальновизнаний принцип міжнародного права, що реалізується в міжнародних правоохоронних відносинах (М. О. Баймуратов). Звідси, можна стверджувати, що сучасна національна доктрина міжнародного права відповідальність держави детермінує як відносини, що виникають після вчинення державою правопорушення або правомірного акту та реалізуються у правоохоронних відносинах, однак вказаний інститут залишається звичаєвим.

Спеціальні доповідачі Комісії з міжнародного права ООН, суттєво вплинули на формування новітнього визначення міжнародної відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти. Так, Р. Аго, вказував, що міжнародно-правова відповідальність – це вторинні правовідносини, які виникли внаслідок вчинення міжнародного неправомірного діяння (порушення первинних зобов'язань), що полягають у зобов'язанні відновити попередній стан чи здійснити компенсацію, яка може забезпечуватися примусовими діями. Дж. Кровфорд до цього додав, що відповідальність держави виникає у випадку вчинення міжнародного неправомірного акту, заперечивши умови: спричинення шкоди та вини. Систематизоване доктринальне розуміння відповідальності держави за міжнародні неправомірні акти міститься у Статтях, – згідно зі ст. 1, яких: «Кожен міжнародний неправомірний акт держави породжує міжнародну відповідальність цієї держави». На думку Дж. Кровфорда, це і є основоположний принцип, згідно з яким кожна держава несе відповідальність за неправомірний акт.

Звідси дисертант робить висновок, що сучасна національна та іноземна доктрина міжнародного права відповідальність держави ототожнює з правовідносинами, які виникають у результаті вчинення державою акту, що не відповідає її міжнародним зобов'язанням. Змістовна наповненість такої відповідальності полягає у добровільних діях держави-порушника, спрямованих на відновлення стану, який існував до порушення нею своїх міжнародних зобов'язань. Вказане, може бути спрощено до нормативно-діяльничої парадигми «вчинення правопорушення» – «відновлення status quo».

У підрозділі 1.2. «**Міжнародно-правові зобов'язання держави щодо боротьби з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації**», обґрунтовується що, у відповідності до преамбули Чиказької конвенції, в міжнародному праві загального визнання здобув *принцип убезпечення (забезпечення безпеки) цивільної авіації*, який сформував узагальнений обов'язок держав забезпечити безпечний та сталий розвиток цивільної авіації, в технічному аспекті (safety) та в аспекті боротьби з актами незаконного втручання в безпеку цивільної авіації (security). Вказаний обов'язок деталізується нормами Додатку 17 до Чиказької конвенції та Конвенцією про правопорушення та деякі інші дії, які вчинені на борту повітряного судна, підписаною в Токіо 14 вересня 1963 р. (далі – Токійська конвенція), Конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, вчинену в Гаазі 16 грудня 1970 р. (далі – Гаазька конвенція), Монреальською конвенцією 1971 р. (далі – Монреальська конвенція) та протоколами до них. Наведені конвенції зобов'язують держави співпрацювати у боротьбі з АНВ в безпеку цивільної авіації та визначити в національних законодавствах, що такі акти є злочинами, які вимагають від держав-учасників розслідування та покарання винних або їх видачі (зобов'язання «*видай або покарай*»). Вказані зобов'язання були доповнені зобов'язаннями «*попередь або запобіжи*» акту, що загрожує безпеці цивільної авіації, що закріплено у



Пекінській конвенції про боротьбу з незаконними актами щодо міжнародної цивільної авіації ухвалена 10 вересня 2010 р. (далі – Пекінська конвенція).

Вказується, що з цією метою Монреальським протоколом 1984 р. текст Чиказької конвенції 1944 р. був доповнений статтею 3 bis, яка зобов'язує держави утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, та допускає застосування зброї у виключних випадках.

Австрією, підписаною 1 березня 1991 р., Міжнародною конвенцією про боротьбу з фінансуванням тероризму від 16 вересня 2001 р., Міжнародною конвенцією про боротьбу з бомбовим тероризмом від 15 грудня 1997 р., – встановлені зобов'язання держав запобігати проявам тероризму, в тому числі, АНВ в безпеку цивільної авіації, а у випадку їх вчинення – зобов'язання щодо видачі чи покарання винних.

Отже, зазначається, що реалізуючи принцип забезпечення безпеки цивільної авіації, міжнародними договорами закріплені зобов'язання держав: співпрацювати у боротьбі та запобіганні АНВ в безпеку цивільної авіації, що зобов'язує держави визнавати такі акти злочинами, розслідувати їх та карати винних або видавати їх для переслідування чи покарання. Доводиться, що вказаний принцип також реалізується через встановлення зобов'язання держав утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, за виключенням надзвичайних обставин – самооборони, згідно зі ст. 51 Статуту ООН.

**У підрозділі 1.3. «Визначення терміну акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та його застосування до аналогічних актів вчинених державою»,** досліджується доктринальне визначення терміну «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації», який в науковій літературі, ототожнюють з повітряним піратством, актом саботажу, диверсією, терористичним актом та навіть актом агресії.

Встановлено, що відсутність загальновизнаного терміну АНВ в безпеку цивільної авіації створює значні проблеми в теорії та практиці. Так, Токійська конвенція 1963 р. та Монреальський протокол до неї 2014 р. не містять конвенційного визначення АНВ в безпеку цивільної авіації. Гаазька конвенція 1970 р. та Пекінський протокол до неї від 10 вересня 2010 р., також не визначають термін АНВ, однак ототожнюють його з актом захоплення цивільного повітряного судна. У Монреальській конвенції 1971 р., використано термін *акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації*, якому не дано визначення, однак його ототожнюють, крім іншого, з *руйнуванням чи пошкодженням повітряного судна в експлуатації, що може загрожувати його безпеці*. Пекінська конвенція 2010 р., не дає визначення терміну АНВ в безпеку цивільної авіації, однак суттєво доповнює перелік таких актів.

Дисертант, проаналізувавши наведені міжнародні договори, доктрину та практику, вважає, що під *АНВ в безпеку цивільної авіації*, потрібно розуміти навмисний кримінально-караний акт, вчинений фізичною чи юридичною особою, що порушує міжнародно-правові та національні норми, ухвалені з метою забезпечення безпеки польотів та навігації в аспекті “security”, який несе потенційну небезпеку для життя людини, повітряного судна, об'єктів інфраструктури, об'єктів на поверхні та навколишньому природному середовищу, може завдавати значних матеріальних збитків, має наслідком порушення нормального функціонування цивільної авіації та підриває віру народів світу у безпечність цивільної авіації. Звідси, аналогічні дії вчинені державою, через їх змістовну однаковість та

неправомірність, *стиповлять АНВ в безпеку цивільної авіації, вчинений державою* за виключенням випадку в здійсненні державою самоборони – однак навіть в такому випадку вказаний акт не звільняє державу від позитивного обов'язку поваги до життя людини. Такий же акт, вчинений державою обґрунтовано внаслідок *актом міжнародного тероризму*, тоді коли він вчинений з політичних мотивів, та скерований на позбавлення людей життя, з метою створення режиму загального страху та зневіри в безпечність цивільної авіації, це загрожує загальному миру та безпеці. Вказаний акт також можливо вивначити *актом агресії* тоді, коли було застосовано зброю до цивільного повітряного судна державою на території іншої держави, всупереч ст. 51 Статуту ООН. Оскільки, зазначається, що знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті в результаті застосування зброї, усупереч положенням ст. 51 Статуту ООН становить загрозу миру та безпеці та може називатися: АНВ в безпеку цивільної авіації, актом тероризму та актом агресії.

**Розділ 2. «Актуальні питання міжнародно-правового регулювання відповідальності держави»** присвячений нормативно-діяльнісному аналізу підстав, умов та об'єму відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті.

У підрозділі 2.1. «Підстави (юридичні та фактичні) відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті», досліджуються нормативно-правові (юридичні) та фактичні підстави міжнародної відповідальності.

Пропонується під нормативно-правовими підстави міжнародної відповідальності розуміти сукупність юридично обов'язкових міжнародно-правових актів, на підставі яких певна поведінка суб'єкта або утримання від неї кваліфікується як міжнародне правопорушення. Під фактичними підставами – певну поведінку (дію) чи бездіяльність, яка становить різницю між поведінкою, яка вимагається міжнародними зобов'язаннями та яка здійснюється суб'єктом.

Доведено, що заборона застосовувати зброю до цивільного повітряного судна в польоті впливає з положень ст. 2 Статуту ООН, якою держави зобов'язані утримуватися в міжнародних відносинах від загрози сили чи її використання. Резолюцією 3314 (XXIX) ГА ООН від 14 грудня 1974 р. на держави покладено обов'язок не нападати на морські та повітряні флоти (судна) інших держав, оскільки це є агресією. Чиказькою конвенцією 1944 р., Додатком 17 до неї, Монреальською конвенцією 1971 р. та Пекінською конвенцією 2010 р. – держави зобов'язані попереджати та запобігати АНВ в безпеку цивільної авіації. Статтею 3 bis Монреальського протоколу від 10 травня 1989 р. закріплено зобов'язання держави утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден. Також Декларацією про принципи міжнародного права, які стосуються дружніх відносин і співробітництва між державами у відповідності до Статуту ООН ухвалено резолюцією 2625 (XXV) ГА ООН від 24 жовтня 1970 р., держави зобов'язані стримуватися від застосування сили та допирання до прав людини та основних свобод, які вивані Загальною декларацією прав людини та Міжнародним пактом про громадянські та політичні права, де право на життя та безпеку людини є основоположним правом яке підлягає захисту. Гарантування прав людини на життя та створення безпечного середовища, від актів тероризму забезпечується Конвенцією про маркування пластикових вибухових речовин з метою їх виявлення, підписаною 1 березня 1991 р., Міжнародною конвенцією про боротьбу з фінансуванням тероризму від 16 вересня 2001 р., Міжнародною конвенцією про боротьбу з бомбовим тероризмом від 15 грудня 1997 р., якими на держави покладено обов'язок запобігати актам тероризму, а у випадку їх вчинення – видати чи покарати осіб, які їх вчинили. Наведені договори створили нормативно-правову підставу міжнародно-правової відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Тому стверджується, що держави зобов'язані не вчиняти АНВ в безпеку цивільної авіації, в тому числі, з застосуванням зброї та не порушувати право людини на

життя, – відхилення від таких зобов'язань становить міжнародний неправомірний акт держави.

Вказується, що фактичною підставою відповідальності є вчинення акту знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, в тому числі, в результаті застосування зброї. Знищення чи пошкодження, за аналогією з національним законодавством можливо розуміти, як *повне конструктивне знищення чи пошкодження у такий спосіб, що його неможливо використовувати*, а оскільки знищення відбувається під час використання повітряного судна, то це загрожує безпеці самого повітряного судна, пасажиром, а також особам та об'єктам на поверхні. Вчинення такого акту, в результаті застосування зброї державою, в міжнародному праві презюмується неправомірним, якщо не буде доведено державою, яка застосувала зброю, що повітряне судно використовується *в цілях, що суперечать* Чиказькій конвенції 1944 р.

Отже, Статут ООН, Чиказька конвенція 1944 р. та Монреальський протокол 1989 р. створюють нормативно-правові підстави відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, а сам акт знищення чи пошкодження цивільного повітряного у польоті (під час використання) – у спосіб, що виключає можливість його використання, – становить фактичну підставу відповідальності держави.

**У підрозділі 2.2. «Умови відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті»**, досліджено умови міжнародно-правової відповідальності держави, що є обставинами, з якими норми інституту міжнародно-правової відповідальності пов'язують виникнення відповідальності держави.

Вказується, що інститут міжнародно-правової відповідальності залишається звичаєвими, його систематизовану основу становлять Статті 2001 р., системний аналіз змісту яких дає можливість виокремити умови відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті: *атрибутивність; неправомірність; умови, що виключають відповідальність*. За загальним правилом, *атрибутивність* це умова відповідальності, яка полягає у наявності *певного правового зв'язку* між особою, групою осіб, органом, які безпосередньо вчинили міжнародний неправомірний акт та державою, через наявність певних фактичних обставин, а саме: реалізація владних повноважень органом державної влади, навіть з перевищенням повноважень (*ultra veris*); вчинення акту будь-якою особою, групою осіб, організацією чи органом, що ефективно контролюється та інструктується певною державою; приналежність державі неправомірного акту, через її поведінку. *Неправомірність* – відхилення у поведінці держави від поведінки, яка вимагається добросовісним виконанням міжнародного зобов'язання. Саме тому, знищення чи пошкодження державою цивільних повітряних суден в польоті, у результаті застосування зброї, є неправомірним актом, оскільки такі її дії суперечать зобов'язанням, що закріплені у Чиказькій конвенції 1944 р. та Монреальському протоколі 1984 р., а також зобов'язанням держави вживати всі практично можливі заходи з метою запобігання АНВ в безпеку цивільної авіації згідно зі ст. 10 Монреальської конвенції 1971 р. та ст. 16 Пекінської конвенції 2010 р., що також порушує загальновизнаний принцип поваги до прав людини, зокрема права на життя. *Вину та шкоду*, на сучасному етапі розвитку науки, не визнають умовами відповідальності, через сприйняття відповідальності як правовідносин, що виникають як наслідок відхилення від виконання міжнародних зобов'язань, що не обумовлена жодними суб'єктивними

обставинами. *Обставини що виключають відповідальність* – це фактичні обставини: згода держави на порушення, правомірні контрзаходи – застосування зброї в порядку ст. 51 Статуту ООН, форс-мажор та потерпання від біди, що мали місце під час вчинення міжнародного неправомірного акту та виключають неправомірність такого акту, однак не відповідальність держави в цілому, оскільки, на державу-порушника покладено обов'язок виконувати порушені зобов'язання (якщо це можливо) та відшкодувати збитки. Отже, зроблений висновок, що умовами виникнення міжнародно-правової відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна є: атрибутивність такого акту державі, неправомірність акту, що може бути виключена певними обставинами, зокрема вжиттям правомірних контрзаходів – застосуванням зброї, що не звільняє державу-порушника від виконання порушених зобов'язань (за можливості) та відшкодування збитків.

**У підрозділі 2.3 «Об'єм, види та форми відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті»** визначено наслідки знищення чи пошкодження державою цивільного повітряного судна в польоті на підставі норм міжнародних договорів, звичаєвих норм та рішень міжнародних судових установ.

Встановлено, що фізичні особи несуть кримінальну відповідальність, а юридичні особи фінансову чи адміністративну відповідальність за знищення чи пошкодження цивільних повітряних суден в польоті за національним законодавством, притягнення до якої, забезпечується державами-учасниками з метою виконання зобов'язань, що передбачені Монреальською конвенцією 1971 р. та Пекінською конвенцією 2010 р. Держави, за такі ж акти (дії), несуть міжнародну відповідальність, яка є звичаєвою та деталізується Статтями 2001 р., у яких застосовано поділ відповідальності: за вчинення звичайного порушення та серйозного порушення норм міжнародного права.

Вказується, що *звичайне порушення міжнародного права*, створює у держави-порушника зобов'язання добровільно: зупинити порушення норм міжнародного права, продовжити виконувати порушені зобов'язання (якщо це можливо), вчинити реституцію, репарацію, компенсацію та провести сатисфакцію. Тобто, держава-порушник зобов'язана добровільно вжити тих заходів (нести відповідальність), які *забезпечать відновлення становища, що існувало до вчинення міжнародного неправомірного акту*. У випадках знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна, як правило, це компенсація збитків та відшкодування шкоди за загибель людей (компенсація), запевнення у неповторені аналогічних дій (сатисфакція) та притягнення винуватих посадових осіб до відповідальності (репарація).

*Серйозне порушення міжнародного права* – це порушення зобов'язань (*erga omnes*), що ґрунтуються на імперативних нормах загального міжнародного права (*jus cogens*), які загрожують загальному миру та безпеці, наприклад, агресія чи геноцид. Наслідками вчинення таких актів, окрім характерних для звичайного порушення міжнародного права, є виникнення права у будь-якої держави вимагати припинення серйозного порушення. Більш того, всі держави зобов'язані співпрацювати з метою припинення таких актів та зобов'язані не визнавати ситуації, яка склалася в результаті такого порушення та не надавати допомоги, з метою підтримання такої ситуації. Зазвичай, співпраця держав, задля припинення серйозного порушення міжнародного права здійснюється через міжнародні організації, в тому числі, РБ ООН яка реагує на серйозні порушення міжнародного права, які загрожують миру та безпеці. Наприклад, у справі «Локербі» РБ ООН закликала Лівію

відмежуватися від актів тероризму, які загрожують безпеці, – знищення цивільного повітряного судна в польоті. Отже, за знищення чи пошкодження державою цивільного повітряного судна в польоті, особи які діяли від імені держави несуть кримінальну, фінансову чи адміністративну відповідальність, а держава несе міжнародну відповідальність, яка полягає у зобов'язанні припинити порушення та відновити стан, який існував до порушення, у тій формі яка задовольняє таку мету. У випадку серйозного порушення, РБ ООН може вжити заходів для припинення серйозного порушення міжнародного права.

**Розділ 3. «Міжнародно-правові механізми забезпечення міжнародно-правової відповідальності держави»** складається з трьох підрозділів, у яких досліджено процесуальні питання ініціювання міжнародної відповідальності держави, діяльність міжнародних органів щодо імплементації відповідальності держав та проблему примусових заходів за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті.

У підрозділі **3.1. «Порушення (ініціювання) питання про відповідальність держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті»** досліджено процесуальні аспекти порушення питання про відповідальність (ініціювання відповідальності), що виключають згоду потерпілої держави на порушення її прав.

Автор зазначає, що термін *«ініціювання відповідальності» (invocong responsibility)* не визначений ані в доктрині, ані в практиці міжнародного права, однак з аналізу норм Статей 2001 р., його можна визначити, як *звернення потерпілої держави з вимогою до держави-порушника чи до компетентної міжнародної установи, з вимогою: а) припинити порушення міжнародного зобов'язання, продовжити його виконання; б) відновити стан який існував до порушення, що може передбачати проведення реституції, репарації, компенсацію чи сатисфакції та ін.; в) така вимога може містити її правове обґрунтування.* Загальновизнано, що тільки потерпіла держава наділена правом ініціювати відповідальність держави-порушника, якщо порушення не має характеру серйозного. Статті 2001 р., передбачили, що держава, чії громадяни потерпіли від порушення міжнародних зобов'язань, має право звернутися з вимогами до держави-порушника про відповідальність, у порядку дипломатичного захисту. До такого держави вдаються у випадку знищення чи пошкодження цивільних повітряних суден в польоті, як, наприклад, це було у спорі між Іраном та США, щодо збиття США рейсу 556 у 1988 р.

Звідси, дисертант доходить висновку, що потерпіла держава, чії громадяни чи сама держава потерпіла від знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, має право ініціювати відповідальність держави-порушника, а якщо такий акт буде визнаний таким, що загрожує миру та безпеці, то таку відповідальність може ініціювати будь-яка держава. Ініціювання відповідальності виключає мовчазну згоду з неправомірним актом, що виключає його неправомірність.

У підрозділі **3.2. «Діяльність міжнародних органів щодо імплементації відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті»**, досліджується ініціювання відповідальності перед міжнародними організаціями.

З аналізу Чиказької конвенції 1944 р. вбачається, що держава може порушувати питання про реалізацію відповідальності у випадку наявності розбіжностей, щодо *тлумачення* або *застосування конвенції*. Тому, у випадку знищення чи пошкодження державою цивільного повітряного судна в польоті, спір, як правило, виникає через тлумачення та застосування

положень Чиказької конвенції 1944 р. Повноваження органу вирішувати спір щодо тлумачення та застосування певного міжнародного договору називають *компетенцією*. Якщо орган, наділений компетенцією встановлювати факт порушення міжнародних зобов'язань, то такий орган є уповноваженим встановлювати наслідки такого порушення. Вказаний принцип був застосований у рішенні по справі «Фабрики Черзов» 1927 р., та є загальновизнаним принципом у міжнародному праві. Водночас, загальноприйнята формула «*вирішення суперечностей щодо тлумачення та застосування договору*» створює проблему компетенції органу, яка не презюмується, а має бути доведена потерпілою державою, що також пов'язано з вимогою довести існування міжнародного спору та виконати вимогу про прийнятність для розгляду спору. Наявність спору, у практиці визнається навіть тоді, коли держави по різному розуміють свої міжнародні зобов'язання, до такого висновку Міжнародний Суд ООН дійшов у справі між Індією та Пакистаном, з оскарження рішення Ради ІКАО щодо права транзитного прольоту 1972р. Вимога про прийнятність є більш комплексною, вона вимагає від постраждалої держави доведення неспроможності самостійно вирішити питання про відповідальність, через переговори та безрезультатність передання спору арбітражу, а також доведення факту вичерпання національних засобів правового захисту, якщо мова йде про захист державою своїх громадян. Проте, за виключних обставин, вимога про вичерпання національних засобів правового захисту може не застосуватися, якщо держава-порушник системно порушує права осіб. Такий підхід був застосований Європейським судом з прав людини у справі «Данія проти Туреччини» 2000 р. Відповідно, повноваженням реалізувати міжнародну відповідальність наділені арбітражі створені державами для вирішення суперечностей, Міжнародний Суд ООН, який наділений компетенцією розв'язувати будь-які юридичні суперечності між державами, регіональні спеціальні суди, зокрема Європейський суд з прав людини, а в галузі цивільної авіації такими повноваженнями наділена Рада Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ІКАО). Міжнародні кримінальні трибунали уповноважені розглядати справи про міжнародні злочини вчинені фізичними особами. Водночас, у випадку серйозного порушення міжнародного права РБ ООН, у порядку розділу VII Статутом ООН, наділена повноваженнями вживати заходи в інтересах всього міжнародного співтовариства. Як реакція на знищення американського цивільного повітряного судна в польоті над Локербі (Ірландія) у 1988 р. на вимоги США, Франції, Великої Британії та Ірландії, РБ ООН ухвалила Резолюцію 731, якою визнала, що участь Лівії в актах міжнародного тероризму загрожує миру та безпеці, а тому Лівія, зобов'язана дієво відмежуватися від вказаних актів та видати осіб, винуватих у вчиненні вказаного акту. Лівія заперечила такі вимоги та звернулася до Міжнародного Суду ООН, однак суд визнав, що зобов'язання, які випливають з Резолюцій РБ ООН, домінують над зобов'язаннями, які випливають з інших міжнародних договорів. Водночас, у аналогічній справі про збиття рейсу МН-17 механізм РБ ООН себе не виправдав, через позицію Російської Федерації, у резолюції 2166 (2014) знищення рейсу МН-17 не було визнано актом, який загрожує миру та безпеці, що потребує подальшого удосконалення.

Отже, робиться висновок, що міжнародні організації наділені повноваженнями реагувати на випадки знищення цивільного повітряного судна в польоті, за ініціативою потерпілої держави, з посиланням на існування спору про застосування та тлумачення норм Чиказької конвенції 1944 р. До форм такого реагування можна віднести арбітраж, створений згідно з положеннями вказаної конвенції, Раду ІКАО, Міжнародний Суд ООН

та РБ ООН, коли існує загроза миру та безпеці. Також слід мати на увазі, що держава не позбавлена можливості звернутися до спеціальної судової установи, до таких як кримінальні трибунали та Європейський суд з прав людини.

У підрозділі 3.3 «Примусові міжнародно-правові засоби забезпечення виконання державою зобов'язань щодо несення відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті» досліджено проблему застосування примусу в міжнародному праві.

Встановлено, що у сучасному міжнародному праві на підставі звичаєвих норм визнано, що через невиконання державою зобов'язань (вторинних) щодо несення відповідальності, потерпіла держава має право вжити примусові заходи: *контрзаходи чи санкції*. *Контрзаходи* – це дії постраждалої держави у відповідь на порушення державою зобов'язань з несення міжнародної відповідальності. У Статтях 2001 р. передбачені межі до яких можуть вдаватися держави у контрзаходах, а саме: *контрзаходи мають бути пропорційними, тимчасовими та відповідати імперативним нормам сучасного міжнародного права, що забороняють припинення виконання зобов'язань, які з них випливають*. Контрзаходи у будь-якому випадку є заходами, що порушують міжнародні зобов'язання, однак їх неправомірність виключається неправомірною поведінкою держави-порушника. У випадку необґрунтованого застосування контрзаходів сама потерпіла держава стає порушником.

Правову основу контрзаходів становить ст. 51 Статуту ООН, щодо права на самооборону. Іншим видом примусових заходів, є *санкції* – примусові заходи, що можуть передбачати застосування сили, які застосовуються міжнародними організаціями до держав, що порушили міжнародні зобов'язання, які випливають з імперативних норм сучасного міжнародного права, що загрожує миру та безпеці. Виключно РБ ООН наділена повноваженнями вживати санкції у випадку загрози миру та безпеці. Хоча Міжнародним Судом ООН було визнано, що зобов'язання, які випливають з Резолюцій РБ ООН, щодо загрози миру та безпеці, превалюють над іншими зобов'язання держав, однак повноваження РБ ООН, щодо застосування *санкцій*, обмежені Статутом ООН, нормами сучасного міжнародного права та функціональною компетенцією Міжнародного Суду ООН, який хоча безпосередньо Статутом ООН не був вповноважений на контроль за діяльністю РБ та санкційного механізму, однак з метою дотримання міжнародного правопорядку, зобов'язаний під час розгляду справ або надання консультативних висновків перевіряти, чи санкції не порушують норми міжнародного права, є обґрунтованими та чи не прийняті вони з перевищенням повноважень. ІКАО також наділена повноваженнями застосувати санкції у випадку невиконання державами-учасниками її рішень, щодо дотримання рекомендацій з безпеки, що може мати наслідком санкції, у вигляді: заборони перевізникам здійснювати міжнародні перевезення або взагалі призвести до санкцій РБ, якщо таке невиконання рекомендаційних норм загрожує миру та безпеці, що становить феномен створення нормами «м'якого права» обов'язкових міжнародних зобов'язань.

Поряд з тим, згідно зі ст. 49 Статуту ООН та ст. ст. 87 та 88 Чиказької конвенції 1944 р., центральне місце в реалізації санкцій, як і контрзаходів, відведено державам, оскільки вони зобов'язані співпрацювати з метою забезпечення дієвості санкцій на підставі національного законодавства та виконувати зобов'язання, які випливають з санкцій та домінують над іншими зобов'язання держав у міжнародному праві. Однак, необхідно враховувати, що механізм примусу в міжнародному праві є вельми складним для

застосування, він недостатньо кодифікований, що породжує суттєві труднощі та значні суперечності щодо визначення правомірності санкцій, як правового явища.

Звідси робиться висновок, що примусовий механізм забезпечення виконання державою зобов'язань щодо несення відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті є звичаєвим, епізодично регулюється судовими рішенням та практикою, є складним та неузгодженим і потребує подальшої кодифікації та технологічної модернізації.

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та вирішено наукове завдання, що полягає в поглибленій правовій характеристиці відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Відповідно до поставленої мети та сформульованих завдань, на основі проведеного аналізу, було зроблено такі висновки:

1. Сучасна національна та іноземна доктрина міжнародного права ототожнює відповідальність держави з правовідносинами, які виникають у результаті вчинення державною акту, що не відповідає її міжнародним зобов'язанням. Зміст же відповідальності полягає у добровільних діях держави-порушника, скерованих на відновлення стану, який існував до порушення нею своїх міжнародних зобов'язань. Вказане, може бути спрощено до діяльній парадигми «вчинення правопорушення» – «відновлення status quo».

2. Міжнародне повітряне право нормативно закріпило принцип убезпечення цивільної авіації, який зобов'язує держави вчиняти всі необхідні дії, як технічного, так і юридичного характеру, з метою забезпечення безпеки цивільної авіації, що, окрім іншого, деталізується у зобов'язанні співпрацювати у запобіганні актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та терористичним актам, та обов'язку визнати такі акти злочинами, розслідувати їх та карати винних або видати підозрюваних для переслідування чи покарання, а також містить позитивне зобов'язання держав утримуватися від застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті, за виключенням надзвичайних обставин – самооборони згідно зі ст. 51 Статуту ООН.

3. Знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті державою в тому числі, в результаті застосування зброї, становить акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, за виключенням випадків застосування зброї у виняткових випадках, як самооборона передбачена у ст. 51 Статуту ООН, однак, навіть в такому випадку, вказаний акт не звільняє державу від позитивного обов'язку поваги до життя людини.

4. Під актом незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, потрібно розуміти навмисний кримінально-караний акт, вчинений фізичною чи юридичною особою, що порушує міжнародно-правові та національні норми, ухвалені з метою забезпечення безпеки польотів та навігації в аспекті “security”, який несе потенційну небезпеку для життя людини, повітряного судна, об'єктів інфраструктури, об'єктів на поверхні та навколишньому природному середовищу, може завдавати значних матеріальних збитків, має наслідком порушення нормального функціонування цивільної авіації та підриває віру народів світу у безпечність цивільної авіації.

5. Зобов'язання держав не знищувати та не пошкоджувати цивільне повітряне судно в польоті визнано та закріплено в цілій низці універсальних міжнародних договорів,



центральне місце серед яких займають Статут ООН, Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та Монреальський протокол від 10 травня 1984 р. «Про доповнення Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію» 1944 р.» ст. 3 bis», які створюють нормативно-правові підстави відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, а сам акт знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна, який загрожує безпеці цивільного повітряного судна, складає фактичну підставу відповідальності держави.

6. Умовами виникнення міжнародно-правової відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна є: атрибутивність такого акту державі, неправомірність акту, що може бути виключена певними обставинами, зокрема вжиттям правомірних контрзаходів – застосування зброї, однак, тільки в тих випадках коли, не застосування таких заходів загрозувало б безпеці держави чи її населенню.

7. За знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті державою, особи які діяли від імені держави, несуть кримінальну відповідальність, а держава зобов'язана припинити порушення зобов'язань та відновити стан який існував до порушення, у тій формі яка задовольняє таку мету. У випадку серйозного порушення і не припинення його державою-порушником, РБ ООН може вжити заходів для виконання державою таких обов'язків.

8. Держава, що потерпіла через порушення щодо неї міжнародних зобов'язань, які впливають з принципу убезпечення безпеки цивільної авіації, має право ініціювати питання про відповідальність держави-порушника, у випадку знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Ініціювання питання відповідальності, щодо порушення прав пасажирів на життя, у випадку знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна, належить державі, що здійснює дипломатичний захист.

9. Держава, яка потерпіла від акту знищення цивільного повітряного судна в польоті, має можливість порушити питання про відповідальність держави-порушника перед цілою низкою міжнародних інституцій, зокрема, Радою ІКАО, спеціально створеним арбітражем (ad hoc), у порядку передбаченому Чиказькою Конвенцією 1944 р., Міжнародним Судом ООН, або Європейським судом з прав людини. А також може звертатися до РБ ООН, пославшись на те, що знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті загрожує миру та безпеці, що є беззаперечним.

10. Примусовий механізм забезпечення виконання державою зобов'язань щодо несення відповідальності за вчинення знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті є звичаєвим, епізодично регулюється судовими рішенням, є складним у своїй реалізації та об'єктивно потребує подальшої кодифікації та модернізації.

11. Відповідальність держави в міжнародному праві за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті залишається звичаєвою, епізодично регульованою нормами договірного міжнародного права, що потребує удосконалення, – шляхом розроблення окремого міжнародного договору, який би регулював відповідальність держави у випадках знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, в тому числі через застосування зброї, що забезпечить реалізацію принципу відповідальності держави за міжнародний неправомірний акт задля збереження і досягнення міжнародного правопорядку.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Статті у фахових періодичних виданнях:*

1. Маловацький О. В. Поняття акту незаконно втручання в безпеку цивільної авіації. *Держава і право: Зб. наук. праць*. 2017/1 № 2(76). С. 202-218.
2. Маловацький О. В. Відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна в результаті застосування зброї. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2018. Vol. 5, Iss. 2. P. 25-36.
3. Маловацький О. В. Міжнародно-правова відповідальність держави за міжнародні неправомірні акти: актуальні теоретико-доктринальні підходи до визначення та розуміння. *Evropsky politicky a pravni diskurz*. 2018. Vol. 5, Iss. 4. P. 25-46.
4. Маловацький О. В. Проблема правомірності застосування зброї до цивільних повітряних суден в польоті: сучасне міжнародне-правове регулювання та практики застосування. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018, № 5. С. 47- 62.
5. Маловацький О. В. Міжнародно-правові зобов'язання України у галузі забезпечення безпеки цивільної авіації: сучасність та перспективи. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2018, № 6. С. 66- 80.

*Опубліковані праці апробаційного характеру:*

1. Маловацький О. В. До питання визначення акту незаконного втручання в безпеку цивільної авіації. *Юридична наука в сучасному світі: здобутки та перспективи*: Матер. Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 21 вересня 2018 р./ за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: О.В. Дикий, Ю.Д. Батан. – Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С.151-154.
2. Маловацький О. В. До питання про міжнародно-правову відповідальність держави за міжнародні неправомірні акти. *Нове міжнародне право та національне законодавство – нові завдання юридичної науки*: Матер. Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 9-10 листопада 2018 р. К.: Центр прав. наук. дослідж., 2018. С.117-120.
3. Маловацький О. В. До питання юридичної природи стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації. *Тенденції розвитку юридичної науки в інформаційному суспільстві*: Матер. Міжнар. наук.-практ. конф., (м. Одеса, 28 грудня 2018 року) / за ред. Г. О. Ульянової; уклад.: О.В. Дикий, Ю.Д. Батан. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2018. С. 208-211.
4. Маловацький О. В. Доктринальні підходи до визначення відповідальності держави в міжнародному праві. *Правова доктрина: міжнародний досвід та практична реалізація в Україні*: Матер. Міжнар. наук.-практ. конф., (м. Маріуполь, 22 травня 2019 р.). Маріуполь: МДУ, 2019. С. 138-147.

**АНОТАЦІЇ**

**Маловацький О. В. Міжнародно-правова відповідальність держави за знищення цивільного повітряного судна.** – *Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 «Міжнародне право». – Інститут законодавства Верховної Ради України, Київ, 2019.

У дисертації комплексно досліджено норми міжнародного права, що складають правовий інститут відповідальності держави в міжнародному праві за міжнародний

неправомірний акт – знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. У роботі послідовно викладаються теоретико-методологічні підходи, які використовувалися при визначенні відповідальності держави, досліджений сучасний стан міжнародно-правового регулювання відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті. Виходячи з отриманих висновків, запропоновані різні підходи, як наукові, так і практичні, щодо вирішення проблеми відповідальності держави за міжнародний неправомірний акт щодо цивільної авіації. Надана характеристика міжнародно-правового регулювання відповідальності держави за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна. Визначене поняття «акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації». Сформульоване поняття «акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації». Виявлені проблеми нормативного змісту міжнародно-правової відповідальності держави за акти незаконно втручання в безпеку цивільної авіації, обґрунтована необхідність упорядкування та систематизації норм міжнародного права, які визначають відповідальність держави в міжнародному праві та її наслідки для міжнародного правопорядку. Обґрунтована пропозиція Комісії з міжнародного права ООН, що неправомірний акт спричиняє відповідальність держави, як вторинний обов'язок, що в рівній мірі застосується і до актів незаконно втручання держави в безпеку цивільної авіації. Запропоновано вирішення проблеми несення державою відповідальності за знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, у спосіб модернізації механізму Ради Безпеки ООН та внесення змін до міжнародних договорів. Здійснено аналіз міжнародної практики, щодо застосування примусових заходів до держави-порушника, яка не виконує свої міжнародні зобов'язання з несення міжнародної відповідальності та сформульовані пропозиції для України, щодо правової реакції на знищення цивільного повітряного судна у 2014 році над територією України, що виконувало рейс МН-17.

**Ключові слова:** міжнародно-правова відповідальність, акт незаконного втручання в безпеку цивільної авіації, акт незаконного втручання держави в безпеку цивільної авіації, знищення чи пошкодження цивільного повітряного судна в польоті, ініціювання відповідальності, міжнародно-правові наслідки, Міжнародний Суд ООН, Рада Безпеки ООН, ІКАО, контрзаходи, санкції.

**Маловацький О. В. Международно-правовая ответственность государства за уничтожение гражданского воздушного судна. – Квалификационный научный труд на правах рукописи.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.11 «Международное право». – Институт законодательства Верховной Рады Украины, Киев, 2019.

В диссертации комплексно исследованы нормы международного права, составляющие правовой институт ответственности в международном праве за международный неправомерный акт – уничтожение или повреждение гражданского воздушного судна в полете. В работе последовательно излагаются теоретико-методологические подходы, которые использовались при определении ответственности государства, исследовано современное состояние международно-правового регулирования ответственности за уничтожение или повреждение гражданского воздушного судна в полете. Исходя из полученных выводов, предложены различные подходы, как научные, так

и практические, для решения проблемы ответственности за международный неправомерный акт против гражданской авиации. Дана характеристика международно-правового регулирования ответственности за уничтожение или повреждение гражданского воздушного судна. Определено понятие «акт незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации». Сформулировано понятие «акт незаконного вмешательства государства в безопасность гражданской авиации». Выявлены проблемы нормативного содержания международно-правовой ответственности за акты незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации, обоснована необходимость упорядочения и систематизации норм международного права, устанавливающих ответственность государства в международном праве и ее последствия для международного правопорядка. Обосновано предложение Комиссии по международному праву ООН о том, что неправомерный акт влечет ответственность государства, как вторичное обязательство, в равной степени применимое и к актам незаконного вмешательства государства в безопасность гражданской авиации. Предложено решение проблемы несения государством ответственности за уничтожение или повреждение гражданского воздушного судна в полете, через модернизацию механизма Совета Безопасности ООН и внесения изменений в международные договоры. Осуществлен анализ международной практики по применению принудительных мер к государству-нарушителю, за выполнение своих международных обязательств по несению международной ответственности и сформулированы предложения для Украины, по правовой реакции на уничтожение гражданского воздушного судна в 2014 году над территорией Украины, выполнявшего рейс МН-17.

**Ключевые слова:** международно-правовая ответственность, акт незаконного вмешательства в безопасность гражданской авиации, акт незаконного вмешательства государства в безопасность гражданской авиации, уничтожения или повреждения гражданского воздушного судна в полете, инициирование ответственности, международно-правовые последствия, Международный Суд ООН, Совет Безопасности ООН, контрмеры, санкции.

**Malovatskyi O. V. The State's international legal responsibility for the destruction of a civilian aircraft.** – Qualifying scientific work on the rights of manuscripts.

Thesis for the degree of candidate of legal sciences in the specialty 12.00.11 “International law”. – Institute of Legislation of the Verkhovna Rada of Ukraine, Kyiv, 2019.

The dissertation examines in detail the norms of international law, which constitute the legal institute of state responsibility in international law for an international unlawful act - the destruction or damage of a civilian aircraft in flight. The theoretical and methodological approaches that were used in determining the responsibility of the state, the present state of international legal regulation of the state's responsibility for the destruction or damage of a civilian aircraft in flight were studied in the work. Based on the findings, various approaches, both scientific and practical, are proposed to solve the problem of the state's responsibility for the international unlawful act of civil aviation. The characteristic of international legal regulation of the responsibility of the state for the destruction or damage of a civilian aircraft is given. The notion of an act of unlawful interference with the safety of civil aviation is defined. Notion of an act of unlawful interference with the safety of civil aviation committed by the state is formulated. Problems of the international legal content of the international legal responsibility of the state for the acts of unlawful interference with the safety of civil aviation have been identified, the

necessity of streamlining and systematization of the norms of international law, which determine the responsibility of the state in international law and its consequences for the international law and order, is substantiated. The proposal of the International Law Commission of the United Nations that the unlawful act has caused the responsibility of the state as a secondary obligation, which is equally applicable to acts of unlawful interference with civil aviation security committed by the state, is substantiated. The solution of the problem of bearing state responsibility for the destruction or damage of a civilian aircraft in flight, in the way of modernizing the mechanism of the UN Security Council and amending international treaties is proposed. Analysis of international practice concerning the use of forced to an offender who does not fulfill its international obligations of international responsibility and formulated proposals for Ukraine regarding the legal response to the destruction of civil air in 2014 over the territory of Ukraine, which performed the flight of the MN- 17.

**Keywords:** international responsibility, act of unlawful interference with civil aviation safety, act of unlawful state intervention in the safety of civil aviation, destruction or damage to a civil aircraft in flight, invoking responsibility, international legal consequences, UN International Court of Justice, UN Security Council, ICAO, countermeasures, sanctions.