

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ (ИКАО)
СОВЕТ ИКАО

АВСТРАЛИЯ И КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ

v. _
РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
(2022)

**ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ВОЗРАЖЕНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

относящееся к заявлению Австралии и
Королевства Нидерландов
от 14 марта 2022 года,
именуемое
“Разногласия по толкованию и применению Конвенции о международном
гражданском праве”
Авиация в соответствии со статьей 84”

(Подписано)

Представитель Российской Федерации
Г. С. КИРИЧЕНКО

28 июля 2022 г.

Содержание

КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ...

1. ПРОЦЕДУРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ... ..6

2. ВВЕДЕНИЕ И ИЗЛОЖЕНИЕ ФАКТОВ.....9

3. НЕДОСТАТОЧНАЯ КОМПЕТЕНТНОСТЬ СОВЕТА ИКАО.....19

б) Совет ИКАО не обладает компетенцией решать вопрос, поднятый Заявителями потому что Совет ИКАО не является судом, в том числе уголовного характера27

с) _Заявка Австралии и Королевства Нидерландов не может быть удовлетворена рассмотрено из-за отсутствия в разбирательстве государств, чьи прямые интересы затронуты Заявкой (принцип “монетарного золота” или “незаменимой стороны”) – Украина не является стороной в этих разбирательствах.....34

г) Заявители не выполнили требование о проведении переговоров.....35

е) Действия Совета ИКАО, которых добиваются Заявители, несовместимы с Существующие полномочия Совета в соответствии с Чикагской конвенцией42

**4. ЗАПРОС В СОВЕТ
ИКАО.....48 Вложения.....49**

КЛЮЧЕВЫЕ МОМЕНТЫ

17 июля 2014 года самолет малайзийских авиалиний, выполнявший рейс МН17 из амстердамского аэропорта Схипхол в Куала-Лумпур, был уничтожен в небе над восточной Украиной во время вооруженного конфликта. Самолет потерпел крушение в воздушном пространстве Украины, которое было открыто для гражданской авиации, несмотря на активные боевые действия, затронувшие значительную часть территории этого государства, в которых украинские вооруженные силы принимали активное участие. На борту находились граждане Нидерландов, Малайзии, Австралии, Индонезии, США Королевства, Германии, Бельгии, Филиппин, Канады и Новой Зеландии.¹

В то время Россия, которая также пережила болезненные трагедии в результате потери гражданских самолетов, разделила горе пострадавших в результате катастрофы. Соболезнования выразили президент Российской Федерации², Премьер-министр Российской Федерации³ и другие официальные лица.

С самого начала Россия призывала к тщательному и объективному расследованию всех обстоятельств авиакатастрофы; он призвал сделать все возможное для обеспечения безопасности международных экспертов, работающих на месте трагедии, и призвал к участию все, кто желает и может помочь установить истину. Россия принимала активное участие в разработке и поддержала принятие резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций от 21 Июля 2014 года, в котором содержался призыв к “полному, тщательному и независимому расследованию инцидента”.⁴ Однако расследование, соответствующее этим критериям, так и не было организовано.

23 июля 2014 года Украина решила делегировать техническое расследование авиационного инцидента в Совет безопасности Нидерландов (NBH).⁵ Россия неоднократно обращала внимание на серьезные недостатки в организации и проведении технического расследования. В любом случае, это расследование касалось только технических аспектов инцидента и не касалось вопросов ответственности за трагедию или установления причастных лиц.

7 Августа 2014 года некоторые из затронутых государств – Австралия, Бельгия, Нидерланды, Украина – решили, не дожидаясь завершения технического расследования, создать закрытая совместная следственная группа (JIT) по расследованию трагедии (Малайзия присоединилась к команде позже). Россия не была приглашена для участия в этой группе. Наша просьба включить российских представителей было отклонено в 2015 году. Состав команды и методы ее работы вызывают серьезные вопросы о ее независимости и беспристрастности. В частности, Украина – государство с прямым стремление избежать ответственности за потерю воздушного судна над своей территорией – имеет силу для

1 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., стр. 27, пункт 2.2 [Приложение 32].

2 См., например, соболезнования премьер-министру Малайзии Наджибу Разаку, 17 июля 2014 г., официальный сайт Президента Российской Федерации, <http://kremlin.ru/events/president/news/46242>. Смотрите, например, соболезнования премьер-министру Нидерландов Марку Рютте, 18 июля 2014 г., официальный сайт Президента Российской Федерации [Федерация, http://kremlin.ru/events/president/news/46244](http://kremlin.ru/events/president/news/46244).

3 Премьер-министр Российской Федерации выразил соболезнования в связи с крушением малайзийского авиалайнера, 17 июля 2014 г., информационное агентство "Интерфакс", <https://www.интерфакс.ru/amp/386455>.

4 Резолюция 2166 (2014), принятая Советом Безопасности на его 7221-м заседании 21 июля 2014 года, S/RES/2166 (2014), **para. 3** [Приложение 36].

5 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., стр. 14, пункт 1.1 [Приложение 32].

блокирует решения группы. На сегодняшний день расследование JIT все еще не завершено.⁶ В марте 2020 года в Нидерландах было начато национальное судебное разбирательство против группы лиц который, по мнению нидерландской прокуратуры, мог быть причастен к крушению Boeing MH17. Этот судебный процесс также до сих пор не завершен.

Для оказания помощи в установлении истины Россия неизменно предоставляла как голландский Совет по безопасности, ответственный за техническое расследование, так и Объединенную следственную группу, отвечает за все еще безрезультатное уголовное расследование, располагая имеющимися данными, и даже провел ряд технических тестов и рассекретил военные документы. Весь этот важный материал был проигнорирован без каких-либо на то оснований.

Таким образом, ни техническое расследование, ни тем более уголовное расследование, проведенное группой заинтересованных государств, соответствует стандартам, изложенным в резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности.

Через восемь лет после трагедии два из двенадцати заинтересованных государств⁷ – Австралия и Королевство Нидерландов (Заявители), не дожидаясь результатов уголовного дела расследование и судебный процесс подали в Совет ИКАО Заявление и Меморандум с просьбой привлечь Российскую Федерацию (Ответчика) к ответственности за авиакатастрофу и нарушение статьи 3 бис Конвенции о международной гражданской авиации 1944 года (Чикагская конвенция).

Незадолго до этого, в июле 2020 года, один из заявителей, Нидерланды, подал жалобу против Российской Федерации в Европейский суд по правам человека (ЕСПЧ), в котором он сформулировал свои претензии в связи с авиакатастрофой как нарушение права на жизнь, нарушение запрета пыток и нарушения права на эффективное средство правовой защиты.⁸ В то же время, Украина, которая не участвует в настоящем разбирательстве, пытается посредством Международного суда ООН возложить на Россию ответственность за крушение самолета в ее собственном воздушном пространстве определив трагическое событие как террористический акт.⁹

22 июля 2021 года Российская Федерация независимо подала межгосударственную жалобу в ЕСПЧ против Украины. Одним из нарушений, послуживших основанием для подачи этой жалобы, была “авария рейс MH17 авиакомпании Malaysian Airlines 17 июля 2014 года из-за отказа украинских властей закрыть воздушное пространство над зоной боевых действий и гибели 298 человек – всех пассажиров и экипажа члены”.¹⁰ Россия считает важным, чтобы вопрос о поведении Украины, решившей не делать этого закрывать свое воздушное пространство для гражданских самолетов, несмотря на активное участие ее вооруженных сил в вооруженном конфликте на ее территории, включая использование военной авиации и ракет класса "земля-воздух", должен быть разрешен

6 Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 2.78. 7 Десять государств, граждане которых погибли в результате авиакатастрофы, включая Малайзию как государство регистрации воздушного судна, а также США – государство-производитель самолета - и Украину, в воздушном пространстве которой произошла авиакатастрофа.

8 Королевство Нидерландов против Российской Федерации, ЕСПЧ, жалоба 2020 года №.28525/20.

9 Применение Международной конвенции о борьбе с финансированием терроризма и Международной конвенции о ликвидации всех форм расовой дискриминации (Украина против Российской Федерации), Международный суд ООН, 2017.

10 Заявление Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 22 июля 2021 года – “Российская Федерация подала межгосударственную жалобу против Украины в Европейский суд по правам человека” // Официальный сайт Генеральная прокуратура Российской Федерации, <https://epp.epp.genproc.gov.ru> (дата обращения 1 июня 2022 года). **[Добавление 19].**

судебная оценка. Однако это именно то, чего Украина, а также Заявители пытаются избежать.

Совет ИКАО не компетентен выносить решение по существу дела в отношении следующего Площадки.

Все требования заявителей, включая их суждения о предполагаемой необходимости информировать Украинские власти заявляют о риске для гражданской авиации и о закрытии собственного воздушного пространства Российской Федерации пункты 11 основаны на статье 3 бис Чикагской конвенции.

1. Статья 3 бис Чикагской конвенции, принятая отдельным протоколом, вносящим поправки в Конвенцию о международной гражданской авиации 1984 года (Протокол), регулирует ситуацию в мирное время и не распространяется на потерю гражданского воздушного судна во время вооруженного конфликта, как это было в случае с самолетом Малайзийских авиалиний. Это также подтверждается историей ее возникновения и практикой организации – Совет ИКАО никогда не рассматривал вопрос о государстве ответственность за потерю воздушного судна во время вооруженного конфликта.

2. В форме Заявления и Меморандума Заявители, по сути, предоставил Совету образец документов по безрезультатно расследованному уголовному делу которое ведется национальными властями государства и которое пытаются приписать Совет - функция уголовного суда, которая не присуща Совету и не предусмотрена в статье 84 Чикагской конвенции: установить лиц, ответственных за эту трагедию, и проводить экспертизу доказательств, не имеющих отношения к вопросам гражданской авиации.

3. Два государства-заявителя из двенадцати затронутых государств требуют решение Совета ИКАО, которое определило бы права и обязанности всех государств, пострадавших от катастрофы, и в этом процессе предопределяет проблему отсутствия ответственности Украины за потерю самолета в собственном воздушном пространстве. Украина не участвует в этом процессе, равно как и девять других стран, другие государства, пострадавшие от трагедии. Более того, не все затронутые государства даже являются участниками Протокола.

4. Заявители не выполнили требования по проведению переговоров. Консультации между Россией, Нидерландами и Австралией, на которые ссылались Заявители также никоим образом не касались толкования и применения статьи 3 бис теоретически или, тем более, в практическом применении к катастрофе Malaysia Airlines. В любом случае, эти консультации были прерваны односторонним решением Нидерландов передать этот вопрос на рассмотрение Европейский суд по правам человека.

5. Иск Совета ИКАО, которого добиваются Заявители, несовместим с Существующими полномочиями Совета в соответствии с Чикагской конвенцией.

Расследование потери воздушного судна во время вооруженного конфликта и установление лиц, ответственных за это, является юридическим процессом, который должен проходить строго в рамках закона и проводиться компетентными органами. Совет ИКАО в данном случае не является компетентным органом, который не касается вопросов гражданской авиации, но относится к сфере международного гуманитарного права и связанных с ним уголовного права и процедуры. Согласие рассмотреть дело по существу, представленное Заявители коренным образом изменили бы компетенцию Совета, как это сформулировано в Чикагском

11 См., например, пункт 4.35 Меморандума между Австралией и Соединенным Королевством Нидерландов.

Конвенции и превратить ИКАО в организацию, призванную установить ответственность за гибели воздушных судов, в том числе во время вооруженных конфликтов.

Это, среди прочего, значительно подорвало бы всю нынешнюю систему ИКАО технически ориентированных расследований, которые не направлены на установление доли вины или ответственность, оказывающих непосредственное влияние на эффективность будущих исследований и, следовательно, полет безопасность. Это было бы не в интересах ИКАО и международной гражданской авиации в целом.

Следует подчеркнуть, что Совет ИКАО никогда, ни в какой период своей истории, не рассматривал ответственность государств за потерю воздушного судна, не говоря уже о том, чтобы сослаться на статью 84 Чикагского соглашения Конвенция для этой цели. Рассмотрение ИКАО инцидентов (вне контекста вооруженных конфликтов) всегда ограничивалось техническими аспектами, имеющими отношение к гражданской авиации. 12

Участие России в этом деле и предварительные возражения Российской Федерации представленные ниже никоим образом не затрагивают вопрос о непричастности России к произошедшей трагедии .

1. ПРОЦЕДУРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Письмом от 17 марта 2022 г., ссылка. SG 2613/22, г-н Дж. К. Салазар, генеральный секретарь ИКАО проинформировала государства-члены ИКАО о том, что вербальной нотой от 14 марта 2022 года делегации Австралии и Нидерландов при ИКАО представили Организации совместный Заявление и связанный с ним Меморандум об урегулировании разногласий. В письме разъяснялось, что заявление подается в соответствии со “Статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве” Авиационная (Чикагская конвенция), соответствующие приложения и Правила урегулирования разногласий (Doc 7782/2) (‘Правила’)” и определил Российскую Федерацию в качестве ответчика. В письме также отмечалось, что Заявление и соответствующий Меморандум касались “толкования и применение Чикагской конвенции” после “уничтожения рейса МН17 ЗРК "Бук" Запуск ракеты класса ”земля-воздух” над востоком Украины 17 июля 2014 года, который”, по мнению Заявителей, “юридически приписывается Российской Федерации и представляет собой нарушение статьи 3 bis Чикагской конвенции”.

Письмом от 21 марта 2022 г., ссылка. LE 6/8.CONF, президент Совета ИКАО, Г-н С. Шакчитано проинформировал государства-члены ИКАО о том, что в соответствии со статьей 28(3) согласно Правилам, он решил дать Ответчику 12 недель на подачу своего контрмеморандума, другими словами, не позднее 13 июня 2022 года.

В своем письме от 5 мая 2022 года, ссылка 157/22, на имя Президента Совета ИКАО, Г-н С. Шакчитано и Генеральный секретарь ИКАО Дж. К. Салазар просили: 1) чтобы Заявление и Меморандум (вместе с приложениями) Заявителей должны быть переведены на Русский язык; 2) чтобы крайний срок подачи Контрмеморандума был установлен только после

12 Рувантисса Абейратне, *Конвенция о международной гражданской авиации. Комментарий*, 2014, стр. 665 (“Один из отличительной чертой Совета ИКАО, которая стала очевидной в ходе его обсуждений, была решимость Совета решить он обсуждает чисто технические вопросы, относящиеся к инциденту [Iran Air 1988], при этом строго избегая политических вопросов и дипломатических ловушек. Это, безусловно, верно в отношении всех рассмотренных выше инцидентов, когда Совет ограничил сферу своей деятельности техническими вопросами, применимыми к принципам, воплощенным в Чикагской конвенции”). [Приложение 52].

заявление и Мемориал (с приложениями – “составляющие часть этого Мемориала”¹³) Австралии и Нидерланды были получены Россией на русском языке; 3) установить срок не менее 24 недель для представления Контрмеморандума.

Письмом от 10 мая 2022 г., ссылка. В документе LE 6/8.CONF г-н Дж. К. Салазар, генеральный секретарь ИКАО передала Представительству Российской Федерации при ИКАО перевод на русский язык заявление и Меморандум заявителей без приложений.

В своем ответном письме от 12 мая 2022 г., ссылка 169/22, Представительство России при ИКАО проинформировал Генерального секретаря ИКАО о том, что отказ перевести часть Меморандума с Австралии и Королевства Нидерландов на русский язык, как того требует статья 29, пункт 1 Правил может рассматриваться как ограничение права Российской Федерации на использование русского языка в качестве рабочего языка ИКАО и, таким образом, поставит стороны разбирательства в явно неравные ситуации.

На своем заседании 1 июня 2022 года Совет ИКАО рассмотрел Рабочий документ C-WP/15421 по вопросу о предельных сроках, представленный Генеральным секретарем Организации. После его рассмотрения Совет принял решение C-DEC 226/5 от 2 июня 2022 года, определив, что 12-недельный срок представления контрмеморандума должен начинаться с 10 мая 2022 года, дата получения Россией текста Заявления и Меморандума в Русский. Соответственно, крайний срок представления контрмеморандума установлен на 2 Августа 2022 года.

В этой связи Российская Федерация хотела бы подчеркнуть, что рассматриваемое решение не принимает во внимание тот факт, что 10 мая 2022 года Россия получила лишь частичный перевод мемориала, поскольку непереведенные приложения к мемориалу являются его неотъемлемой частью. Кроме того, 12-недельный срок представления контрмеморандума, который остался без изменений, не отражает сложности вопросов, поднятых в меморандуме, и объема этого документа документ, требующий серьезного рассмотрения, и, следовательно, не предоставляет достаточного времени для Российской Федерации на подготовку или формирование необходимой юридической команды. Таким образом, было затронуто процессуальное право Российской Федерации на надлежащее представительство в судебном разбирательстве отрицательно.

В соответствии со статьей 5 (1) Регламента, если Ответчик ставит под сомнение юрисдикцию Совет для рассмотрения вопроса, представленного Заявителем, он или она должен подать предварительное возражение с изложением оснований для возражения.

Российская Федерация считает, что по причинам, изложенным ниже, Совет ИКАО не обладает компетенцией для рассмотрения Заявления и Меморандума, представленных Заявителями. На в то же время Российская Федерация считает, что Совет ИКАО должен отказать в рассмотрении Заявления заявителей и Меморандума, сочтя их неприемлемыми по причинам, изложенным ниже.

Российская Федерация хотела бы, однако, разъяснить, что настоящий документ не представляет собой контрмеморандум Российской Федерации по смыслу статьи 4

¹³ Меморандум Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 1.29

к Регламенту. Настоящий документ представляет собой предварительное возражение, как предусмотрено в статье 5 Регламента.

В соответствии со статьей 27 (1) Правил Галина Сергеевна Кириченко, заместитель представителя Российской Федерации при ИКАО, назначается агентом, уполномоченным представлять Российскую Федерацию в данном случае. Адрес для корреспонденции: 999, бульвар Робер-Бурасса, Люкс 16.25, Монреаль, Квебек, Канада, H3C 5J9, Россия@icao.int.

2. ВВЕДЕНИЕ И ИЗЛОЖЕНИЕ ФАКТОВ

2.1 Обстоятельства крушения рейса МН17 и проведение расследования

17 июля 2014 года самолет Boeing 777 Малайзийских авиалиний, выполнявший рейс 9М-MRD, выполнял рейс МН17 из Амстердама в Куала-Лумпур. Воздушное судно вылетело из терминала Н аэропорта Схипхол в 10:14 UTC и вылетело в 10:31 UTC (14:31 по московскому времени).

Полет до границы с Украиной был выполнен на высоте FL310 (9450 метров), за которым последовал FL330 (10 050 метров). В 12:53 UTC, когда воздушное судно вошло в зону ответственности Днепропетровская область, согласно плану полета, оно должно было набрать высоту до FL350 (10 650 метров), но он отклонил просьбу авиадиспетчера набрать высоту, оставаясь на высоте FL330, что означало что авиадиспетчеру пришлось поднять другой самолет на высоту FL350. Уровень FL330, на котором выполнялся рейс МН17, был открыт для международных транзитных полетов над украинской территорией.

Примерно в 16:20 по местному времени (13:20 UTC), находясь над зоной боевых действий между ополченцами Донецкой Народной Республики и Вооруженными силами Украины на юго-востоке Страны Украина, самолет потерпел крушение недалеко от города Торез Донецкой области. 283 пассажира и 15 членов экипажа погибли.

Обломки самолета были разбросаны на площади более 15 квадратных километров. Район поисков охватывал более 34 квадратных километров, включая населенные пункты Московское, Рассыпное, Грабово, Стрюково и Грабовское водохранилище.

Следует отметить, что 22 апреля 2014 года самолет Ан-30Б Государственного авиационного управления был сбит в воздушном пространстве Украины. Это был первый военный самолет украинских Вооруженных сил, сбитый во время вооруженного конфликта на юго-востоке Украины.¹⁴

Инцидент с самолетом Ан-30Б и многочисленные случаи крушения военных самолетов и вертолетов последовавшие за этим события наглядно продемонстрировали, что вооруженный конфликт начинает представлять реальную угрозу безопасности полетов над восточными областями Украины.

В то же время ограничения, введенные Украиной на использование воздушного пространства в связи с с военной деятельностью¹⁵ были направлены только на обеспечение безопасности полетов украинской военной авиации.

Таким образом, крушение рейса МН17 произошло в воздушном пространстве Украины в разгар вооруженный конфликт на территории Украины.

С момента первого крушения военного самолета Ан-30Б 22 прошло тринадцать недель Апрель 2014 года до крушения рейса МН17 17 июля 2014 года. За этот период еще 15 военных самолеты и вертолеты были потеряны Вооруженными Силами Украины в ходе активных боевых действий операций ¹⁶.

¹⁴ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (на английском языке версия), 13 октября 2015 г., стр. 182. [Приложение 32].

¹⁵ Там же.п. п.179–180.

¹⁶ Там же, стр. 182.

В период с апреля по июль 2014 года Украина наращивала свои сухопутные войска и усилила интенсивность полетов своих ВВС в небе над Донбассом. 12 июля 2014 года было опубликовано заявление пресс-секретарь антитеррористической операции Украины Владислав Селезнев опубликовал на Facebook, 17 об усилиях по приведению сил противовоздушной обороны Украины к уровню боевой готовности 1, наивысший уровень готовности к действиям.

16 июля 2014 года Центральная телерадиостудия Министерства обороны Украины передала сообщения о том, что Украина развернула зенитные комплексы "Бук" ракетные комплексы в зоне конфликта для контроля воздушного пространства над районом проведения антитеррористической операции в восточной части Украины¹⁸.

Таким образом, Украина планировала использовать на Донбассе не только военную авиацию, но и средства противовоздушной обороны оборудование, способное уничтожать самолеты, летящие на больших высотах. Судя по приведенным фактам, выше Украина была полностью готова применить тяжелое вооружение в зоне вооруженного конфликта, включая зенитно-ракетный комплекс "Бук", тем самым поставив под угрозу безопасность полетов.

21 июля 2014 года власти Донецкой Народной Республики передали бортовые самописцы бортовые самописцы рейса МН17 официальному представителю Малайзии. После дальнейшего расследования в связи с авиакатастрофой Совет безопасности Нидерландов пришел к выводу, что не было никаких доказательств или признаков того, что с бортовыми самописцами манипулировали.¹⁹

23 июля 2014 года в Киеве, "Соглашение между Национальным бюро авиационных происшествий и расследований инцидентов с гражданскими воздушными судами (NBAAI) Украины и Советом безопасности Нидерландов" Нидерландов о делегировании расследования в отношении авиационного происшествия с участием Boeing 777-200, регистрация: 9M-MRD "Рейс МН17 авиакомпании Malaysia Airlines" был подписан, что содержало ссылку на пункт 5.1 Приложения 13 к Чикагской конвенции.²⁰ С этой даты голландский Совет по безопасности (DSB) стал ответственным органом за техническое расследование. Пункт пункт 3.1 настоящего Соглашения гласит: "Целью расследования аварий или инцидентов в соответствии с приложением 13 является предотвращение аварий и инцидентов. Это не является целью такого расследование для распределения вины или ответственности".

25 июля 2014 года DSB пригласила Российскую Федерацию принять участие в расследовании крушения рейса МН17.²¹

28 июля 2014 года в соответствии со стандартом 5.23 Приложения 13 к Чикагской Конвенции, которая дает право государству, которое по запросу предоставляет информацию, средства или экспертов, назначить аккредитованного представителя для участия в расследовании, Российская Федерация назначил аккредитованного представителя.

¹⁷ <https://www.facebook.com/vladislav.seleznev.94/posts/467802786689783?pnref=story>.

¹⁸ <https://www.youtube.com/смотреть?v=Q3M0mхNHnUA>, фрагмент между 4:48 и 4:54.

¹⁹ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (версия на английском языке), 13 октября 2015 г., раздел 2.11.1, стр. 44-45 [Приложение 32].

²⁰ Документ "МН17. О расследовании". Совет безопасности Нидерландов. Октябрь 2015 г., Приложение D. [Приложение 33]. ²¹ Там же, Добавление F.

31 июля 2014 года в Киеве состоялась первая встреча российских экспертов с экспертами из Нидерландов и Украины.

В ходе расследования и в соответствии со стандартом 5.23 Приложения 13 к Чикагской конвенции Российская Федерация представила ОРС следующую информацию по запросу:²²

(a) данные радаров, зарегистрированные российскими радиолокационными станциями;

(b) данные о характеристиках оружия.

Уголовное расследование авиакатастрофы было начато властями Нидерландов, Австралии и Украины. Для расследования обстоятельств гибели людей 7 августа 2014 года была сформирована Объединенная следственная группа (JIT) в составе представителей Австралии, Бельгия, Нидерланды, Украина и, впоследствии, Малайзия. Состав этой группы и методы ее работы вызывают серьезные вопросы относительно ее независимости и беспристрастности. Таким образом, правом блокировать решения группы обладает Украина, государство, непосредственно заинтересованное в избежании ответственности за потерю воздушного судна над своей территорией.

JIT управляется прокуратурой Нидерландов. Несмотря на запросы, сделанные Российской Федерацией, в состав JIT не включены российские представители. Данные и доказательства, предоставленные российской стороной в рамках взаимной правовой помощи JIT, в значительной степени проигнорировано; запросы, поданные Российской Федерацией в Национальную прокуратуру Нидерландов Офис не обрабатывается каким-либо значимым образом.

Полные обстоятельства авиакатастрофы пока не установлены.

2.2 Роль Российской Федерации в расследовании в соответствии с Приложением 13 к Чикагской Конвенции.

В соответствии со стандартом 5.25 Приложения 13 к Чикагской конвенции, участие Российской Федерации, как государства, отличного от государства регистрации, государства Оператора, Состояние конструкции и состояние производства были ограничены в расследовании катастрофы рейса МН17 теми вопросами, которые давали ему право участвовать в соответствии со стандартом 5.23 Приложения 13 к Чикагская конвенция.

У Российской Федерации не было возможности:

1) посетить место происшествия (пункт 5.25 (a) Приложения 13);

2) как можно скорее получить полный доступ ко всем относящимся к делу доказательствам (пункт 5.25 (d) Приложения 13);

3) участвовать в следственных действиях за пределами места происшествия, таких как тестирование и моделирование (пункт 5.25 (g) Приложения 13);

4) получить информацию о свидетеле и предложить области для допроса (пункт 5.25 (c) Приложение 13).

²² Там же, подраздел 1.3.4, стр. 15.

(1) Доступ на место происшествия

С 3 по 8 августа 2014 года российские специалисты находились в Киеве и были готовы в любой момент присоединиться к работе на месте крушения рейса МН17. В августе 2014 года и после этого никто из российских специалистов не был приглашен специалисты были приглашены для участия в работе на месте крушения.

(2) Доступ к вещественным доказательствам.

Российская Федерация не имела доступа ко всем материальным доказательствам, лежащим в основе Выводы DSB о сбитии рейса МН17 ракетой, выпущенной из ЗРК "Бук" класса "земля-воздух" ракетный комплекс (ЗРК),²³ и о роли украинских авиационных властей в соблюдении Стандарты ИКАО в обеспечении безопасности полетов в их суверенном воздушном пространстве.

11 августа 2015 года, после завершения процедуры консультаций, предусмотренной Стандартом 6.3 Приложения 13 к Чикагской конвенции, с государствами, участвующими в предшествующем расследовании публикуя окончательный отчет, DSB публично объявила, впервые с начала расследования, информацию об обнаружении частей ракеты среди обломков самолета и продемонстрировал несколько фотографий.²⁴

Российским экспертам было отказано в возможности непосредственно осмотреть обломки ракеты. Где и когда были обнаружены фрагменты ракеты, остается неизвестным по сей день, несмотря на заверения Нидерландов в том, что: "[...] обломки самолета были снабжены маркировкой, сфотографированы и зарегистрированы в базе данных. Когда части были переданы на различные объекты, они были осмотрены с использованием этой регистрации"²⁵ и "по прибытии в военно-воздушные силы база, 26 все отдельные фрагменты крушения были снова проверены, зарегистрированы и сфотографированы с использованием установленной процедуры, а затем подвергнуты судебно-медицинской экспертизе".²⁷

(3) Участие в исследованиях и моделировании

Российские эксперты не участвовали в разработке и обсуждении программ исследований, они также не участвовали в проведении симуляций для определения типа оружия, которым был сбит рейс МН17. Доступ специалистов Российской Федерации к обломкам самолета ограничился визуальным осмотром и фотографированием.

Разработчик ракетного комплекса "Бук" (российский концерн "Алмаз-Антей") предоставил DSB с информацией о характеристиках ракет системы "Бук".²⁸

²³ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (на английском версия), 13 октября 2015 г., раздел 10.1, часть 1 (b), стр. 253 [Приложение 32]. ²⁴ Там же, подраздел 2.12.2.8, иллюстрация 36, стр. 82.

²⁵ Документ "МН17. О расследовании", Совет безопасности Нидерландов, октябрь 2015 г., подраздел 7.1.2, стр. 55 [Приложение 33].

²⁶ Gilze-Rijen, Netherlands.

²⁷ Документ "МН17. О расследовании", Совет безопасности Нидерландов, октябрь 2015 г., подраздел 7.1.4, стр. 57 [Приложение 33].

²⁸ См. Письмо Генерального директора Концерна ПВО "Алмаз-Антей" № 01-09/548к от 29 июля 2015 г. ОАО (с приложением) [Приложение 22].

(4) Работа со свидетелями инцидента

Российские эксперты, участвовавшие в расследовании, не были приглашены для установления личности и опроса свидетели крушения МН17 также не были приглашены для определения предмета допроса интервью.

В ОРС отметили следующее: “Ситуация с безопасностью в восточной части Украины означала, что в течение нескольких дней после крушения не было возможности опросить очевидцев. Голландцы Совет безопасности решил не опрашивать свидетелей на более позднем этапе, потому что на достоверность заявлений могло повлиять течение времени. Различные люди и организации сделали это, по их по собственному желанию, поделиться своими выводами с Советом безопасности Нидерландов, информация была собрана из средств массовой информации. Совет безопасности Нидерландов принял к сведению эти заявления и, если они представляют ценность для расследования, включил их в расследование”²⁹.

Между тем, вышеуказанный вывод, сделанный ОРС, не согласуется с утверждениями заявителей ссылки в Мемориале на свидетельские показания, полученные JIT, в которых свидетели предположительно наблюдали запуск ракеты и видели “российский” экипаж ЗРК "Бук" и его передвижение по территории Украины (пункт 2.59 Меморандума). Таким образом, ОРС и JIT сделали прямо противоположные выводы относительно достоверности показаний свидетелей.

2.3 Анализ в ходе расследования крушения рейса МН17 применения Стандартов и рекомендаций ИКАО в случаях вооруженного конфликта

Аспекты безопасности полетов над районами вооруженного конфликта рассматриваются в части В заключительный отчет ОРС “Полеты над зонами конфликта”³⁰.

В этой части окончательного отчета ОРС делаются однозначные выводы о том, что, будучи суверенным государством, Украина осуществляет полный контроль над своим воздушным пространством и, следовательно, несет основную ответственность за его безопасность. Следовательно, она может решить, необходимо ли ограничивать или закрывать воздушное пространство для воздушного движения³¹.

Процессы принятия решений относительно использования воздушного пространства Украины были продиктованы интересами военной авиации. Причины, побудившие Украину 14 июля 2014 года поднять верхний пределы запретной зоны до эшелона полета 320 остаются неясными. В то же время NOTAM, выданный Украиной, не содержал каких-либо существенных оснований для ограничений высоты; другими словами, Украина действовала не в соответствии с руководящими принципами Документа 9554-AN/932.32 ИКАО

В разделе 3 Приложения Q к окончательному отчету подтверждается, что “суверенитет государства-члена Государства являются отправной точкой ИКАО. Поэтому государства-члены несут ответственность за управление документом

²⁹ “МН17. О расследовании”, Совет безопасности Нидерландов, октябрь 2015 г., раздел 3.2, стр. 32 [Приложение 33].

³⁰ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (версия на английском языке), 13 октября 2015 г., стр. 168 [Приложение 32].

³¹ Там же, раздел 6, стр. 191.

³² Там же, раздел 6, стр. 209.

воздушное пространство над их территориями. Государства-члены имеют возможность и несут ответственность за ограничение или при необходимости полностью запретить доступ в свое воздушное пространство “33.

В пункте 2 (а) подраздела 10.1 “Основные выводы” раздела 10 “Заключения” окончательного отчета ОРС делается следующий вывод:

“Заявления, сделанные украинскими властями, в которых они сообщили, что военные самолеты были сбиты 14 и 16 июля, и в которых они упомянули оружие системы, которые были способны достигать крейсерской высоты гражданских самолетов, обеспечили достаточную причину для закрытия воздушного пространства над восточной частью Украины в качестве меры предосторожности”34.

Таким образом, ключевая роль Украины, как суверенного государства, на территории которого происходил вооруженный конфликт, в выполнении задачи по обеспечению безопасности полетов была логично подтверждена в ходе расследования, основанное на стандартах Приложения 13 к Чикагской конвенции. Следовательно, Украина не выполнила свои обязанности в отношении государственного управления рисками безопасности и Государственного обеспечения безопасности.³⁵

Расследование ОРС не выявило каких-либо объективных фактов, касающихся действий или бездействия Российской Федерации в соблюдении стандартов ИКАО по обеспечению безопасности полетов в районах вооруженного конфликта.

2.5 Завершение расследования крушения рейса МН17

2 июня 2015 года проект окончательного отчета был представлен Российской Федерации для комментариев. Ссылаясь на необходимость публикации окончательного отчета “как можно раньше”, сопроводительное письмо от ОРС просил рассмотреть проект в течение 30 дней (вместо 60 дней, требуемых Приложением 13, пункт 6.3 к Чикагской конвенции) и представить замечания по проекту окончательного доклада к 3 июля 2015 г. ³⁶

К 14 июля 2015 г., Российская Федерация направила в DBS замечания по проекту окончательного отчета.³⁷

В проекте окончательного отчета не было упоминания об обнаружении ракеты класса “земля-воздух” фрагменты на месте происшествия. Как указывалось выше, обнаружение частей ракеты среди обломков самолета было объявлено ОРС 11 августа 2015 года во время третьей и последней встречи государств, участвующих в расследовании. Таким образом, Российская Федерация была лишена какой-либо возможности, в ходе процесса консультаций в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции выразить свое мнение об обнаружении частей ракеты и их связи с катастрофой рейса МН17.

33 Совет безопасности Нидерландов, Приложения к отчету: Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Приложение Q, стр. 95 [Приложение 35].

34 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (версия на английском языке), 13 октября 2015 г., стр. 253 [Приложение 32].

35 ИКАО: Приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации: “Управление безопасностью полетов”, 2013 год, пункт 3.1.1 (b), (c).

36 См. Письмо № OvV-15500901 от 02 июня 2015 г. от ответственного следователя DSB [Приложение 34]

37 См. Письмо № 02.3-2039 от 14 июля 2015 г. заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта Олега Г. Сторчевой, комментирующий проект окончательного отчета о расследовании крушения рейса МН17 [Приложение 23]

16 сентября 2015 года Российская Федерация направила сообщение Президенту Совета ИКАО г-ну Олумуйива Бенард Алиу38, в котором, среди прочего, говорилось о далее:

“[...] Эта беспрецедентная закрытость расследования и частично оглашенная информация о новых фактах, даже для участников расследования, очень нас удивляет .

Например, 02 июля 2015 г. в соответствии с Приложением 13 к Чикагской Конвенции ОПС начал официальные консультации по проекту окончательного отчета с государствами-участниками расследования. В результате консультаций, 11 августа 2015 года стало известно из официальных публичных заявлений DSB, что среди сегментов, вывезенных с места авиационный инцидент были обнаружены дополнительные важные доказательства, т.е. фрагменты, которые вероятно, принадлежат ракете класса "земля-воздух" "БУК". На основании заявления DSB, в соответствии с Приложением 13, в ходе расследования исследование упомянутых фрагментов не предусмотрено в связи с особым интересом к ним, заявленным Совместным Следственной группой (JIT), проводящая уголовное расследование.

Предоставление на более позднем этапе данных об обнаружении фрагментов ракеты и DSB отказ от их надлежащего расследования в соответствии с другими полученными данными может быть рассматриваться как нарушение стандартов 5.4 и 5.10 Приложения 13, запрашивающего у государства, проводящее расследование, для анализа всей относящейся к делу информации об этом авиационном инциденте, а также для обеспечения координации с правовыми органами, обращая внимание на соответствующие доказательства, которые требуют немедленной регистрации и анализа для успеха расследования.

В связи с этим требуется начать работы по установлению района, в котором были обнаружены фрагменты ракеты (если они были обнаружены), идентифицировать ракету по признакам, известен разработчику и производителю, а также для расследования его перемещения между воинские части после его выпуска с завода.

*Мы хотели бы напомнить, что в начале расследования Российская Федерация обращает внимание, что в ходе расследования требуется проанализировать утилизация ракет "БУК" в украинской армии. Однако, по нашей информации, эта работа не была выполнена. Дополнительно не было представлено ни одной информации что касается радиообмена между украинскими военными диспетчерами УВД в течение дня ни об инциденте, ни о планах полетов украинской военной авиации, было только заявление не подкрепленный доказательствами отсутствия полетов, что было несколько раз опровергнуто многими свидетелями. Также, по нашей информации, украинская сторона не представила информация, касающаяся данных об использовании всех типов оружия, включая оба вида, "от земли до типы ракет "воздух" и "воздух-воздух", а также их местоположение в момент крушения самолета".**

38 См. письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта, от 16 сентября 2015 г. № 4.15-785-dsp Президенту Совета ИКАО о ходе расследования крушения рейса **МН17** [Приложение 24].

Примечание переводчика: Процитированный выше текст дословно воспроизведен с английского перевода, предоставленного Российской Федерацией.

Г-н Олумуйива Бенард Алиу, президент Совета ИКАО, направил ответ³⁹ Российской Федерации 2 октября 2015 года. В ответе, среди прочего, указывалось, что ИКАО была впоследствии проинформирована о том, что 2 июня 2015 года Совет по безопасности полетов Нидерландов (DSB) представил проект окончательный отчет о расследовании крушения рейса МН17 уполномоченным представителям государств, участвующих в расследовании, для их комментариев. В соответствии с пунктом 6.3 согласно Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" к Конвенции о международной После получения замечаний государство, проводящее расследование, либо вносит поправки в окончательный проект доклад должен включать основную часть полученных замечаний или, если того пожелает государство, представившее замечания прилагает комментарии к окончательному отчету. В связи с этим он заверил Российскую Федерацию, что ИКАО будет продолжать консультировать все стороны по обеспечению надлежащего выполнения положений Приложения 13. Поэтому ожидалось, что в окончательный отчет будут включены и другие мнения, высказанные в форма приложений".

22 сентября 2015 года Российская Федерация представила свои возражения против DSB⁴⁰ касающиеся действий, противоречащих Приложению 13 к Чикагской конвенции. Ответа на сообщение Российской Федерации от ОРС получено не было.

13 октября 2015 года ОРС опубликовал окончательный отчет без ответа на Письмо Российской Федерации от 22 сентября 2015 года.

2.6 Результаты расследования и причина крушения рейса МН17

Ключевыми вопросами расследования DSB были:⁴¹

“— Что стало причиной крушения рейса МН17?

– Как и почему были приняты решения использовать маршрут полета рейса МН17?

– Как в целом организован процесс принятия решений, связанных с полетами над зонами конфликта ?

– Какие уроки можно извлечь из расследования для повышения безопасности полетов?”

(1) Определение типа ракеты

Российская Федерация считает недоказанными и содержащими внутренние противоречия заключение DSB о том, что “местоположение, форма и границы повреждений обломков рейс МН17, количество и плотность попаданий в обломки и найденные предметы были разными формы и размеры соответствовали характеру повреждений от осколочных брызг предварительно сформированного

39 См. Письмо Президента Совета ИКАО от 2 октября 2015 г. № E1/1.63, AN 6/32, SMM 1/4 в ответ на письмо Федерального агентства воздушного транспорта № 4.15-785-dsp от 16 сентября 2015 г. о ходе расследования крушения рейса МН17 [Приложение 25].

Примечание переводчика: Английский оригинал письма г-на Алиу не был предоставлен переводчику, поэтому это обратный перевод с русского.

40 См. письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта, от 22 сентября 2015 г. № 4.02-798-dsp, Совету безопасности Нидерландов с возражением против действий, противоречащих Приложению 13 к Чикагской конвенции [Приложение 26].

41 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (на английском языке версия), 13 октября 2015 г., раздел 1.1, стр. 15 [Приложение 32].

фрагменты боевой части 9Н314М, установленной на ракетах серии 9М38, установленных на "Буке" ракетный комплекс "земля-воздух".⁴²

Стандарт 5.13 "Возобновление расследования" Приложения 13 к Чикагской конвенции гласит следующее: "Если после завершения расследования появляются новые и существенные доказательства" если таковые имеются, государство, проводившее расследование, должно возобновить его".

14 января 2016 года в соответствии со стандартом 5.13 Приложения 13 Российская Федерация направил в ОРС письмо с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете.⁴³

25 февраля 2016 года ОРС представил свои ответы на запрос Российской Федерации Комментарий.⁴⁴ Ответ властей Нидерландов содержит только ссылки на окончательный отчет о расследовании. ОРС не запрашивал у российских властей никакой дополнительной информации о характеристики ракет 9М38 и результаты их испытаний с целью подтверждения или опровержения аргументы, выдвинутые российскими властями, хотя эта информация была рассекречена специально с целью проведения полного и независимого международного расследования.

Российская Федерация хотела бы повторить, что российским экспертам, участвовавшим в расследовании, было отказано в доступе к объектам расследования, таким как боеголовки ракет и фрагменты, поэтому эксперименты и моделирование проводились на основе имеющихся данных.

(2) Закрытие воздушного пространства над зоной вооруженного конфликта

По мнению Российской Федерации, вывод, сделанный ОРС, о том, что заявления украинских властей о сбитии военного самолета 14 и 16 июля и упоминание систем вооружения, которые были способны достигать крейсерской высоты гражданских самолетов, при условии достаточных оснований для закрытия воздушного пространства над восточной Украиной в качестве меры предосторожности,⁴⁵ является неполным.

В письме Российской Федерации от 14 января 2016 года в адрес DSB⁴⁶ было отмечено что в окончательном отчете не было приведено ни единого факта, указывающего на то, что требования ИКАО стандарты или национальные инструменты Украины были недостаточными, что могло бы оправдать неспособность украинских властей принять своевременное решение о закрытии воздушного пространства над конфликтной зоной. В результате надлежащее выполнение украинскими авиационными властями национального и международного законодательства позволило бы избежать крушения рейса МН17.

⁴² Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., раздел 10.2, пункт 6, стр. 255 [Приложение 32].

⁴³ Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Росавиации, уполномоченного представителя Российской Федерации в расследовании рейса МН17, в Совет безопасности Нидерландов с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете о катастрофе МН17 от 14 января 2016 года [Приложение 27].

⁴⁴ См. Письмо № OvV-16500274 от 25 февраля 2016 года от Chariman из DSB в ответ на письмо № 4.02-3 от 14 января 2016 года от Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта [Приложение 28].

⁴⁵ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., раздел 10.1, пункт 2 (а), стр. 253 [Приложение 32].

⁴⁶ Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Росавиации, уполномоченного представителя Российской Федерации в расследовании рейса МН17, в Совет безопасности Нидерландов с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете о катастрофе МН17 от 14 января 2016 года [Приложение 27].

В связи с крушением рейса МН17 г-н Бенджамин, Генеральный секретарь ИКАО, в своем письме от 24 июля 2014 г.⁴⁷ напомнил государствам об их ответственности за обеспечение безопасности полетов над своей суверенной территорией и предложил следующие необходимые действия: а) Принять к сведению необходимость тесной координации между гражданскими и военными властями в случае вооруженного конфликта или возможность вооруженного конфликта; b) единообразно ограничивать или запрещать полеты воздушных судов других государств над их территорией."

В своем письме от 24 июля 2014 года Генеральный секретарь ИКАО обращает внимание государств на требования статьи 9 "Запрещенные зоны" Чикагской конвенции и напоминает им что каждое государство должно на постоянной основе оценивать угрозу гражданской авиации на своей территории и корректировать соответствующие элементы своей национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации.

Ссылаясь на вышеупомянутое письмо Генерального секретаря от 24 июля 2014 г. ИКАО в своем письме от 14 января 2016 г. российские власти обратили внимание ОРС на тот факт, что, несмотря на требования статьи 9 Чикагской конвенции, Украина не закрыла свое воздушное пространство над районом вооруженного конфликта.

Основываясь на фактах, приведенных DSB в своем окончательном отчете о результатах расследования в связи с крушением рейса МН17 Российская Федерация убеждена, что 14 июля 2014 года У украинских властей были все формальные основания принять решение о полном запрете использования воздушного пространства над Донбассом, поскольку требования, озвученные Вооруженными силами Украины к дальнейшее расширение района, используемого боевыми самолетами вооруженных сил, не соответствовало стандартам ИКАО по безопасности международной аэронавигации.

Подтвержденные нарушения, которые привели к крушению рейса МН17 и представляли опасность для других гражданские воздушные суда изложены в заявлении Российской Федерации против Украины, поданном 22 Июль 2021 года с Европейским судом по правам человека.⁴⁸

"Мемориал" заявителей пришел к выводу, что Российская Федерация несет ответственность за не закрытие своего воздушного пространства, что "привело бы к фактическому закрытию воздушного пространства над востоком Украина, в результате чего, среди прочего, маршрут полета рейса МН17 (авиалиния 980) был бы недоступен" (пункт 4.35).

Этот вывод, сделанный Заявителями, противоречит выводам о роли Украины⁴⁹ в катастрофе рейса МН17, сделанным на основании расследования в соответствии с Приложением 13 к Чикагской Конвенции. Более того, заключение заявителей создает опасный прецедент, оправдывающий отказ.

47 См. Письмо Генерального секретаря ИКАО №. Ссылка AN 13/4.2-14/59 от 24 июля 2014 г. об авиационной безопасности гражданские воздушные суда, совершающие полеты в воздушном пространстве, затронутом конфликтом [Приложение 29].

Примечание переводчика: Английский оригинал письма мистера Бенджамина не был предоставлен переводчику, поэтому это обратный перевод с русского.

48 Российская Федерация против Украины, Европейский суд по правам человека, 2021 год, Жалоба № 36968/21, часть 3, Утрата пассажиры и экипаж самолета Boeing 777 Малайзийских авиалиний, выполнявшего рейс МН17, 17 июля 2014 г. 216–258

[Приложение 51]. [Примечание переводчика: Оригинальный английский текст этого Приложения не был предоставлен переводчику, а также не доступен в Интернете, поэтому это название является обратным переводом с русского.]

49 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., раздел 6.7, раздел 10.2 (2), стр. 209-210, 260 [Приложение 32].

для проведения оценки рисков и введения запретов в соответствии со статьей 9 Чикагской Конвенции государством, суверенное воздушное пространство которого было затронуто вооруженным конфликтом.

3. НЕДОСТАТОЧНАЯ КОМПЕТЕНТНОСТЬ СОВЕТА ИКАО

По причинам, изложенным ниже, Совет ИКАО не компетентен рассматривать этот вопрос.

Единственным основанием, на которое ссылаются Заявления о юрисдикции Совета ИКАО в этом вопросе, является статья 84 Чикагской конвенции, которая гласит:

“Если какое-либо разногласие между двумя или более договаривающимися государствами, касающееся толкования или применения настоящей Конвенции и Приложений к ней, не может быть урегулировано путем переговоров, оно осуществляется на основе решение по заявлению любого государства, заинтересованного в разногласиях, принимается Советом. Ни один член Совета не имеет права голоса при рассмотрении Советом любого спора, стороной в котором он является. Любой договаривающееся государство может, с учетом статьи 85, обжаловать решение Совета в специальном арбитражный суд, согласованный с другими сторонами в споре, или Постоянная палата Международное правосудие. О любой такой апелляции Совет уведомляется в течение шестидесяти дней с момента получения уведомления о решении Совета”.

а) Сфера действия статьи 3 бис не распространяется на ситуации вооруженного конфликта

Заявители утверждают, что между ними и Россией существует спор по поводу толкование и применение статьи 3 бис Чикагской конвенции. Таким образом, Австралия и В заявлении Нидерландов указывается, что *“Российская Федерация отказалась принять ответственность за крушение рейса МН17 в соответствии со статьей 3 бис, что привело к разногласиям между Заявителями и Ответчиком относительно толкования и применение Чикагской конвенции”*.⁵⁰ Раздел III, пункт 3.1 Меморандума заявителей отмечается, что они *“заявляют Совету о несогласии с Российской Федерацией по поводу (1) роль последнего в сбитии рейса МН17; (2) последующее нарушение со стороны российской Федерации Чикагской конвенции, в частности статьи 3 бис, и (3) правовых последствий, вытекающих из этого нарушения”*.

Указанная статья, однако, как будет продемонстрировано ниже, не распространяется на ситуации вооруженного конфликта, которые регулируются международным гуманитарным правом. В дополнение к этому, применение статьи 3 бис к ситуациям вооруженного конфликта было бы контрпродуктивным и, как показано ниже, привело бы к ситуации правовой неопределенности.

Крушение Boeing МН17 произошло во время вооруженного конфликта, который велся на территории Украины.⁵¹ Упоминание о вооруженном конфликте можно найти, среди прочего, в окончательный отчет о техническом расследовании, подготовленный Советом безопасности Нидерландов. В нем говорится, например, например: “Однако в период со 2 апреля по 17 июля 2014 года период, в течение которого вооруженный конфликт в восточной части Украины разгорелся и усилился, ИКАО не упомянула

⁵⁰ Заявление Австралии и Королевства Нидерландов в Совет ИКАО, 14 марта 2022 года, пункт. 4. ⁵¹ См. Раздел 2 настоящих предварительных возражений.

снова ситуация на Украине”; 52 “Поскольку район крушения находился в зоне вооруженного конфликта, это было на протяжении длительное время следователям небезопасно выезжать в район крушения для проведения расследования и извлечения обломков”.53.

Нормы, касающиеся вооруженных конфликтов (как международных, так и немеждународных по своей природе) прочно закреплены в международном праве, в том числе в ряде универсальных договоров, включая Женевские конвенции 1949 года и дополнительные протоколы I и II к ним. Кроме того, соответствующая отрасль обычного международного права очень хорошо развита. Как договорное, так и обычное право принципы вооруженного конфликта предусматривают защиту гражданского населения, а также устанавливают принципы проведения различия между гражданскими и военными целями.

Вопросы применения силы, в том числе против самолетов, во время военных действий регулируются международное гуманитарное право (право вооруженных конфликтов) и настоящие нормы отличаются от норм, установленных статьей 3 бис. Нет необходимости и невозможно рассматривать толкование и применение Чикагской конвенции в этом отношении. Соответственно, нет спора в соответствии с Чикагской конвенцией.

Таким образом, статья 3 бис предусматривает, что “договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете”. В то же время не любое применение оружия против гражданских воздушных судов в ходе вооруженного конфликта является незаконным согласно гуманитарному праву. Например, Женевские конвенции о защите жертв войны и их Дополнительные протоколы обеспечивают защиту только “медицинским самолетам” или “медицинским транспортным средствам”, но без соглашения сторон такие медицинские транспортные средства работают “на свой страх и риск”.

Статус гражданских самолетов немедицинского назначения в условиях вооруженного конфликта имеет еще больше нюансов и позволяет, при определенных обстоятельствах обращаться с ними как с военным активом. Так, в Руководстве НРСР по *Международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне*54, публикации, которая была подготовлена в течение несколько лет международной группой уважаемых экспертов и практиков, созданной под эгидой Гарвардского университета для обобщения установленных норм международного права, детально рассматриваются условия, при которых гражданские воздушные суда могут стать военным объектом. В частности, в Руководстве отмечается, что гражданские воздушные суда являются гражданскими объектами и как таковые имеют право на защита от нападения; однако они могут быть объектом нападения, если они представляют собой военные цели.55 В нем перечислены действия, которые могут превратить гражданский авиалайнер в военный объект (например, участие во враждебных действиях, транспортировка войск или военных материалов, участие в разведке или коммуникационной деятельности, отказ выполнять приказы военных властей и т.д.),56 дающий подробные комментарии по этим и другим вопросам.57 В Руководстве неоднократно подчеркивается, однако статья 3 бис Чикагской конвенции не применяется в ситуациях вооруженного конфликта; 58 соответствующие правила не вытекают из этой статьи. Изложены сопоставимые положения.

52 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., стр. 178, п. 5.2 [Приложение 32]. 53 Ibid. 16, para.

54 Руководство НРСР по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне, издательство Кембриджского университета, 2013 г.

[Приложение 58].

55 Там же, стр. xxxvi.

56 Там же, стр. xxxviii–xxxix.

57 Там же, стр. 171-201.

58 Там же, стр. 16, 184

в Руководстве Сан-Ремо 1994 года по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море.⁵⁹ Таким образом, содержание правила о неприменении оружия против гражданских воздушных судов в и исключения из него ситуации вооруженного конфликта выходят за рамки статьи 3 бис и, соответственно, компетенции Совета ИКАО.

Таким образом, если бы статья 3 бис считалась применимой во время вооруженного конфликта, это было бы противоречит нормам международного гуманитарного права, что приводит к правовой ситуации неопределенность. Ссылка в пункте 3 Резолюции Совета ИКАО от 28 октября 2014 г. 60 ссылка на статью 3 бис⁶¹ представляет собой общий призыв ко всем государствам соблюдать указанное правило и не связана с учетом конкретных обстоятельств дела Boeing MH17, что не может быть воспринято как подтверждение применимости статьи 3 бис в вооруженном конфликте и не влияет на квалификацию аварии. Вдобавок к этому, принимая указанную резолюцию, Совет ИКАО действовал как политический орган вне рамок какого-либо расследования или процедуры урегулирования споров в соответствии со статьей 84 и не намеревался давать правовую квалификацию делу.

Более того, если предположить иное, из этого неизбежно следовало бы, что Совет ИКАО является компетентным органом для рассмотрения вопросов, связанных с применением оружия в военных действиях, включая такие аспекты и концепции, как необходимость, соразмерность, различие, военная цель, военное преимущество и т.д. Это явно противоречит как мандату Организации и ее органам, так и принципу специализации, определяющему компетенцию международных организаций.⁶²

Применимость статьи 3 бис исключительно в мирное время следует из ее текста. Таким образом, обязательство государств “воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете” то, что изложено в пункте (а) настоящей статьи, идет рука об руку с правилами перехвата, которые заявить, что “жизни людей на борту и безопасность воздушного судна не должны подвергаться опасности”. Требование о том, что перехваты должны осуществляться без угрозы применения силы, четко демонстрирует мирный контекст ситуации.

Кроме того, это общее обязательство, изложенное в пункте 1, следует рассматривать совместно с пунктами (b) и (c), в которых оговариваются механизмы его осуществления. Эти положения заявляют, что “каждое государство в осуществление своего суверенитета имеет право требовать посадки в некоторых гражданских воздушных судах для посадки в некоторых назначенных аэропортах гражданских воздушных судов, пролетающих над его территорией, без полномочий орган или если имеются разумные основания заключить, что он используется для каких-либо целей несовместимых с целями настоящей Конвенции; он также может давать такому воздушному судну любые другие инструкции положить конец таким нарушениям”. В этом положении четко указаны меры, которые могут быть приняты против гражданского воздушного судна-нарушителя в мирное время.

⁵⁹ Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море (Сан-Ремо, 12 июня 1994 г.) [Приложение 59].

⁶⁰ Резолюция Совета ИКАО по рейсу MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, уничтоженному над восточной Украиной 17 июля 2014 года, принята 28 октября 2014 года и прилагается к документу C-DEC 203/1 [Приложение 1].

⁶¹ “Совет ... Подтверждает статью 3 бис Конвенции о международной гражданской авиации и соответствующие положения ИКАО, которые осуждают применение оружия против гражданских воздушных судов в полете без ущерба для положений устав Организации Объединенных Наций”.

⁶² Законность применения государством ядерного оружия в вооруженном конфликте, консультативное заключение. Доклады Международного суда, 1996, стр. 66 [Приложение 37].

Пункт (d) усиливает механизм осуществления этой статьи превентивным элементом – возложением на государства обязательства запретить использование гражданских воздушных судов в соответствии с их юрисдикция для “любых целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции”, другими словами, не для целей гражданской авиации. В этой статье не рассматриваются ситуации, характерные для военного времени, например, использование гражданских самолетов для перевозки войск или боеприпасов. Например, в Сан-Ремо 1994 года *В Руководстве по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море*, прямо говорится, что противник гражданские воздушные суда могут подвергаться нападению только в том случае, если они соответствуют определению военного объекта.⁶³ Далее в нем перечисляются виды деятельности, которые могут служить основанием для отнесения их к категории военных объектов, такие как отказ от приказа идентифицировать себя, свернуть со своего пути или продолжить посещение и обыск, и так далее.⁶⁴

Применение статьи 3 бис ситуации мирного времени следует из истории своего *появление и подготовительная работа*.

Статья 3 бис стала результатом обсуждения Ассамблеей ИКАО крушения рейса KE007 в воздушном пространстве СССР.⁶⁵ Это определило как ход переговоров, так и содержание и сферу охвата о правах и обязательствах государств, которые были зафиксированы участниками в статье 3 бис. Как видно из протоколов 25-й сессии Ассамблеи, ни на одном этапе переговоров не возникало вопроса об использовании поправок к Чикагской конвенции для решения вопросов, касающихся к ведению вооруженных конфликтов.⁶⁶ Если бы это было так, то немыслимо, чтобы такие самоочевидные аспекты, как изложенные выше критерии использования гражданских воздушных судов в военных целях и
в закрытие воздушного пространства для гражданских самолетов в ситуациях вооруженного конфликта оставалось бы за рамками сферы регулирования. Это становится тем более очевидным на фоне подробных положений статьи 3 бис, касающейся ситуаций перехвата.

Напротив, многие делегации определили объект будущей статьи как ограниченный случаи, когда гражданское воздушное судно нарушало определенные правила, касающиеся его присутствия в воздушном пространстве иностранного Государства. Например, делегация Израиля заявила следующее:

“Рационализация возможных ситуаций, с которыми сталкивается Ассамблея, указывает на то, что фактический круг ведения основан на знании или разумных основаниях предполагать, что произошел или может произойти ряд ситуаций. Во-первых, нарушение суверенитета, намеренное или непреднамеренное, путем несанкционированного проникновения на воздушное судно в воздушное пространство государства; во-вторых, используя право на вход в воздушное пространство и руководствуясь

⁶³ *Руководством Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море (Сан-Ремо, 12 июня 1994 г.), пункт. 62 [Приложение 59].*

⁶⁴ *Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море (Сан-Ремо, 12 июня 1994 г.), пункт 2. 63 [Приложение 59].*

⁶⁵ *Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации. Комментарий, 2014, стр. 68 [Приложение 52]; см. также Чиа-Джуи Ченг, редактор, “Уничтожение рейса KAL KE007 и статья 3 Bts Чикагской конвенции”, в Исследованиях по международному воздушному праву, 2017, стр. 343-370 [Приложение 53].*

⁶⁶ 25-я сессия (внеочередная) Ассамблеи ИКАО, Исполнительный комитет: отчет, протоколы и документы, 24 Апрель–10 мая 1984 г., Документ 9438, A25-EX [Приложение 2]; 25-я (внеочередная) сессия Ассамблеи ИКАО, пленарное заседание Заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г., документ 9437 [Приложение 3].

деятельность, несовместимая с Конвенцией; в-третьих, преднамеренное отклонение от траектории полета или непреднамеренно, находясь на законных основаниях в воздушном пространстве государства”⁶⁷.

Подобный подход к предмету переговоров и целям Ассамблеи наиболее это четко отражено, среди прочих источников, в заявлениях делегаций Болгарии⁶⁸, Индии, ⁶⁹ СССР, ⁷⁰ Китай, ⁷¹ Куба, ⁷² Чехословакия, ⁷³ Япония, ⁷⁴ Новая Зеландия, ⁷⁵ Польша, ⁷⁶ Бельгия, ⁷⁷ Швейцария, ⁷⁸ и Алжир.⁷⁹ Другим уместным примером в этом контексте является рабочий документ с красноречивым названием: “Основные принципы, связанные с перехватом гражданских воздушных судов”⁸⁰, представленный Комиссия гражданской авиации Латинской Америки. В ходе сессии Ассамблеи многие делегации (в частности, USA⁸¹, Netherlands⁸², Belgium⁸³, India⁸⁴) выразили свою поддержку этому документу.

Делегация Нидерландов также предельно четко изложила свою позицию по этому вопросу:

“Когда мы говорим о применении силы против невооруженных гражданских самолетов, мы имеем в виду ситуацию, в которой государство перехватывает воздушное судно, вторгшееся в его воздушное пространство без разрешения на это, другими словами, о нарушении суверенитета этого государства над воздушным пространством над своей территорией.

В этой связи делегация Нидерландов сочла, что формулировка поправка в качестве столь же действительной альтернативы могла бы, во-первых, предусматривать право государства потребовать посадки воздушного судна, которое нарушило его суверенитет путем несанкционированного пролета над его территорией, и, во-вторых, включить пункт о строгом неприменении силы, который был бы сформулирован как необходимое ограничение этого права.⁸⁶ Совершенно очевидно, что, в понимании Делегации Нидерландов, как и других участников переговоров, предмет новой статьи Чикагская конвенция не распространяется на случаи захода воздушных судов в зону активного вооруженного конфликта.

В ходе работы над проектом статьи 3 бис ряд делегаций прямо заявили, что предлагаемые поправки к Чикагской конвенции, касающиеся обязанности воздерживаться от использования

67 25-я сессия (внеочередная) Ассамблеи Исполнительного комитета ИКАО: доклад, протоколы и документы, 24 Апрель–10 мая 1984 г., Документ 9438, A25 - Min. EX/6, стр. 54 [Приложение 2]. 68 Документ 9437, стр. 32-34 [Приложение 3].

69 Там же, стр. 32-34.

70 Там же, стр. 24-27.

71 Там же, стр. 35-36.

72 Там же, стр. 36-38.

73 Там же, стр. 36-38.

74 Там же, стр. 56-57.

75 Там же, стр. 60-62.

76 Там же, стр. 62-63.

77 Там же, стр. 70-71.

78 Там же, стр. 77-78.

79 Там же, стр. 80-82.

80 Документ 9438, A25-WP/9, стр.179 [Приложение 2].

81 Документ 9438, A25-Мин. EX/5, стр.45 [Приложение 2].

82 Там же, стр. 45.

83 Там же, стр. 46.

84 Там же, стр. 50-51.

85 Там же, стр. 59. [Примечание переводчика: На стр. 59 документа 9438 нет заявления Нидерландов: это взято из документа 9437.]

86 Документ 9438, стр.46 [Приложение 2].

применение силы против гражданских воздушных судов просто отражает норму, уже закрепленную в общем международном праве, и, более того, применимую к мирному времени. Заявление делегации Японии на заседании Исполнительного комитета 27 апреля 1984 года, в котором подчеркивалось, среди прочего, поучительным в этом отношении является следующее: “Как заявили ряд делегаций в своих общих заявлениях, делегация Японии считает, что применение силы против невооруженных гражданских самолетов в мирное время представляло собой нарушение норм международного права, и то, что они намеревались сделать, заключалось в кодификации этой существующей нормы”.⁸⁷ Следует отметить, что рассматриваемая позиция также была сформулировано в рабочем документе, подготовленном японской делегацией и распространенном на сессии.⁸⁸ Эта точка зрения была также выражена делегацией Японии на пленарном заседании о 25-й сессии Ассамблеи 25 апреля 1984 г.⁸⁹ Это заявление было сделано в начале прения и был напрямую поддержан рядом делегаций (например, Канадой,⁹⁰ Ирландией,⁹¹ Сингапуром,⁹² Заиром⁹³). В отличие от, изучение работы 25-й Внеочередной сессии Ассамблеи ИКАО не выявило каких-либо возражений со стороны делегаций по этому поводу.

Аналогичная позиция была отражена в заявлениях других делегаций. Например, делегация Соединенного Королевства заявила:

“Соединенное Королевство относится к числу тех, г-н Президент, кто действительно считает, что развитие международное право, особенно в этом столетии, без всяких сомнений прояснило, что в мирное время применение силы против гражданских воздушных судов подлежит очень строгим ограничениям. Но в равной степени трагические события прошлого года продемонстрировали, что государствам желательно подтвердить посредством прямого положения Чикагской конвенции правовые нормы, касающиеся применение силы против гражданских воздушных судов”⁹⁴.

Делегация Канады сформулировала задачу Ассамблеи следующим образом

“Это делается не с целью установления новой нормы международного права, запрещающей применение силы против гражданских воздушных судов, что требуется поправка к Чикагской конвенции. ... Применение силы против гражданских воздушных судов в мирное время является нарушением хорошо известных установленных норм международного права и, в случае их соблюдения, влечет за собой международную ответственность соответствующего государства. Что затем требуется от нас на этой сессии, так это дать официальное признание в Чикагской конвенции существования запрета на применение силы против гражданских воздушных судов”⁹⁵.

87 25-я сессия (внеочередная) Ассамблеи ИКАО, Исполнительный комитет: доклад, протоколы и документы, 24 Апрель–10 мая 1984 г., Документ 9438, A25-EX, A25-Мин. ПРИМЕР/3, стр. 27 [Приложение 2].

88 Документ 9438, стр. 186, A25-WP/12 27/4/84.

89 Документ 9438, стр. 186, A25-WP/12 27/4/84.

90 Документ 9438, A25-EX, A25-Мин. EX/7, стр. 69.

91 Документ 9438, A25-EX, A25-Мин. EX/7, стр. 48.

92 Документ 9438, A25-EX, A25-Мин. EX/7, стр. 85.

93 Документ 9438, A25-EX, A25-Мин. EX/7, стр. 86.

94 Документ 9437, стр. 56 [Приложение 3]. [Примечание переводчика: эта цитата приведена на стр. 27 документа 9437, а не на стр. 56.]

95 Там же, стр. 68.

*“Принятие поправки просто восстановило бы баланс, который, конечно, был задуман авторами Конвенции, но не был официально оформлен, потому что они не могли представить себе, что однажды сила будет применена против гражданских самолетов в мирное время. **96*

Делегация Швеции изложила ранее заявленный подход правительства Швеции в этом контексте:

“Очень важно, чтобы принципы международного права соблюдались в сфере гражданской авиации. ... Гражданский самолет ни при каких обстоятельствах не должен эксплуатироваться в мирное время быть подвергнутым действиям, которые могут поставить под угрозу его безопасность. Этот принцип действителен также в случаях когда навигационные неисправности могут привести воздушное судно в зоны ограниченного доступа. В случаях перехвата гражданских воздушных судов уважение человеческой жизни должно иметь приоритет над защитой территорий.97

Представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) резюмировал позиции государств, принявших участие в обсуждении, следующие:

*“Как было красноречиво продемонстрировано в день открытия главным легатом Великобритании . и вчера главными делегатами Франции, Канады и других стран был введен запрет законодательно запрещено применение вооруженной силы против гражданских воздушных судов в мирное время, за исключением очень серьезных случаев экстремальные и узко определенные ситуации. Как следствие, следует признать, что никакие другие действия не должны угрожать жизни или безопасности людей на борту. Эти принципы должны быть отражены в любых мерах, принятых ИКАО в отношении ситуаций перехвата. **98*

То, как президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайте, председательствовавший на по поводу 25-й Ассамблеи 24 апреля 1984 года, обосновал необходимость внесения поправок в Чикагскую конвенцию день открытия 25-й Ассамблеи, казалось бы, был бы показательным и важным для понимания объекта и сферы применения статьи 3 бис. Привлечение внимания к мнению о том, что запрещение применения силы против гражданских воздушных судов уже является частью общего международного права и, следовательно, не нуждалось в кодификации в тексте Чикагской конвенции, он провел различие в этом отношении между мирным и военным временем. Он сказал, что международное право имели четкие положения о защите гражданских лиц в вооруженном конфликте, тогда как, согласно постановлению Международного суда, соответствующие гуманитарные принципы были еще более требовательны в мирное время. Хотя, как отметил Президент, они существуют в обычном праве, имело смысл закрепить их в международном договоре.99 Таким образом, цель состояла в том, чтобы заполнить соответствующий пробел в праве международных договоров именно применительно к мирному времени, когда международное гуманитарное право не было применимо.

Как Председатель, так и ряд делегаций (например, Соединенное Королевство, 100 Франция, 101 Канада102) сослались в этом контексте на позицию Международного суда

96 Документ 9438, стр. 69 [Приложение 2].

97 Там же, стр. 87.

98 Документ 9437, стр. 86 [Приложение 3].

99 Там же, стр. 19. [Примечание переводчика: заявление доктора Котайте начинается на стр. 19, но это наблюдение на самом деле находится на стр. 20.]

100 Там же, стр. 27-30.

101 Там же, стр. 27-30.

102 Там же, стр. 68-69.

в деле о канале Корфу. В этом деле Суд обосновал наличие обязательств у Албании Соединенному Королевству именно в мирное время. Суд прямо указал, что, находясь в военное время, эти обязательства вытекали бы из Восьмой Гаагской конвенции 1907 г., в мирное время они основывались на определенных общих и широко признанных принципах, а именно “элементарные соображения гуманности”, принцип свободы морского сообщения и обязательство каждого государства сознательно не допускать использования своей территории для действий, противоречащих правам других государств.¹⁰³

Участники переговоров, в том числе в вышеупомянутых заявлениях, последовательно утверждали, что статья , подлежащая включению в Чикагскую конвенцию, отражает норму, уже существующую в общем международном праве. Это неизменно относилось к “элементарным соображениям гуманности”, но не к разработанному своду принципов и норм международного гуманитарного права, которые действуют в ситуациях вооруженного конфликта и защищать гражданских лиц, в том числе во время их бегства. Таким образом, единственный вывод, который можно сделать из анализа работы 25-й Ассамблеи, заключается в том, что поправки к Чикагская конвенция касается ситуации мирного времени и не касается случаев активного вооруженного конфликта.

Этот подход был также принят Ассамблеей в целом, будучи прямо закрепленным в свою резолюцию A25-1, принятую без голосования 10 мая 1984 года. В ее преамбуле содержится следующий пункт:

“Отметив, что в соответствии с элементарными соображениями гуманности безопасность и жизни людей, находящихся на борту гражданских воздушных судов, должны быть гарантированы”¹⁰⁴

Как можно видеть, здесь делаются ссылки только на элементарные соображения гуманности, а принцип, который как в ходе переговоров, так и в упомянутом решении Международного суда Использовался для обоснования существования соответствующих международно-правовых обязательств именно в отношении к мирному времени. В резолюции нет ссылок на существующие источники международного права права, непосредственно регулирующего права и обязанности сторон в вооруженном конфликте. Также нет никаких указаний о намерении распространить действие поправки на ситуации активных вооруженных конфликтов в резолюции в целом в целом, в котором рассматривается развитие международной гражданской авиации и ее значение в поддержание дружбы и взаимопонимания между народами; недопустимость неправильного использования воздушного пространства; суверенитет государств над своим воздушным пространством; недопустимость использования гражданской авиации в любых других целях несовместимо с целями Конвенции; и недопустимость нарушения воздушного пространства других Государств.

Приведенный выше вывод подтверждается доктриной. Например, авторитетный Оксфордский В Справочнике по международному гуманитарному праву под редакцией профессора Дитера Флека говорится, что “гражданские самолеты не могут подвергаться нападению в мирное время и не могут быть сбиты”.¹⁰⁵ Следует отметить, что это следует из основного запрета на применение силы и общих норм воздушного права, кодифицированных в статье 3 бис Чикагской конвенции. Это четко отличается от запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов в вооруженном конфликте, который вытекает из международного

¹⁰³ Дело о канале Корфу, решение от 9 апреля 1949 г., Отчеты Международного суда за 1949 год, стр. 22 [Приложение 38]. ¹⁰⁴ Резолюция A25-1 Ассамблеи ИКАО, принятая 10 мая 1984 г., Международная организация гражданской авиации, Ассамблея Действующие резолюции (по состоянию на 28 сентября 2007 г.), документ 9902, С I-10 по I-12 [Приложение 4]. ¹⁰⁵ Справочник по международному гуманитарному праву, изд. Дитер Флек, 4-е издание, 2021, Раздел 7.24, стр. 227 [Приложение 54]. [

гуманитарное право и его принцип проведения различия между военными и гражданскими объектами (“принцип”)

В этом контексте также можно привести другие работы. Одним из них является Руководство HPCR по международному праву Право, применимое к воздушной и ракетной войне¹⁰⁷, уже обсуждалось выше. Это отмечено в литературе по этому вопросу, что основным вкладом принятия ИКАО статьи 3 бис было “достижение абсолютного запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов в полете в мирное время”¹⁰⁸.

Соответственно, предмет статьи 3 бис не распространяется на ситуации вооруженного конфликта и, следовательно, не может применяться к катастрофе Boeing MH17, произошедшей во время вооруженный конфликт в Украине.

**b) Совет ИКАО не компетентен решать вопрос, поднятый Заявителями
поскольку Совет ИКАО не является судом, в том числе уголовного характера**

Международный суд, оценивая роль Совета ИКАО в разрешении споров в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции, постановил, что выполнение этого функция Совета “не превращает Совет ИКАО в судебное учреждение в собственном смысле этого термина”.¹⁰⁹ Суд подчеркивает, что это следует из следующих особенностей о составе Совета и особенностях его методов работы и компетенции:

“Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей ИКАО, в состав которого входят назначенных представителей договаривающихся государств, избранных Ассамблеей, а не отдельных лиц, действующих независимо в своем личном качестве, что характерно для судебного органа”.¹¹⁰

Европейский суд подчеркивает, что разрешение споров в соответствии с Конвенцией является функцией, возложенной на Совет в дополнение к его исполнительным и распорядительным функциям, другими словами, не является основной функцией.¹¹¹

¹⁰⁶ Там же.

¹⁰⁷ Руководство HPCR по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне, издательство Кембриджского университета, 2013 г. [Приложение 58].

¹⁰⁸ Михал Кленка, “Авиационная безопасность: юридические обязательства государств и практика”, Журнал транспортной безопасности, Норвелл, том 10 (декабрь 2017 г.), стр. 127-143 [Приложение 55].

¹⁰⁹ Апелляций, касающихся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Судебное решение, Отчеты Международного суда 2020, стр. 81, пункт 60 (“Европейский суд отмечает, что концепцию “судебной законности” трудно применить к Совету ИКАО.

^{В Деле} Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей ИКАО, в состав которого входят назначенные представители договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей, а не отдельные лица, действующие независимо в своем личном качестве что характерно для судебного органа. В дополнение к его исполнительным и распорядительным функциям, указанным в статьях согласно статьям 54 и 55 Чикагской конвенции, в статье 84 Совету была предоставлена функция урегулирования разногласий между двумя или более договаривающимися государствами, касающихся толкования или применения Конвенции и ее Приложения. Это, однако, не превращает Совет ИКАО в судебное учреждение в собственном смысле этого термина”) [Приложение 39].

¹¹⁰ Там же.

¹¹¹ Там же. [Примечание переводчика: Это предложение, которое было представлено в русском оригинале как часть цитаты, не является фактически цитируется часть судебного решения, поэтому мы убрали ее из цитируемого текста.]

Заявление ИКАО о ее целях и задачах звучит следующим образом: “Служить глобальным форумом государств для международной гражданской авиации. ИКАО разрабатывает политику и стандарты, обязуется проводить проверки соответствия, проводит исследования и анализ, оказывает помощь и наращивает потенциал авиации посредством многих других мероприятий и сотрудничества своих государств-членов и заинтересованных сторон”.¹¹² Нет задействованы функции уголовного суда.

На вопрос “Может ли ИКАО принимать законодательные решения?” Рувантисса Абейратне, известный эксперт по международному воздушному праву отвечает решительным “НЕТ”.¹¹³ “Расширение прав и возможностей ИКАО Чикагской конвенцией четко указано в статье 44 Конвенции, которая ограничивает ИКАО “целями и задачами” ... в разработке принципов и методов аэронавигации и содействию планирование и развитие воздушного транспорта”.¹¹⁴

Таким образом, можно утверждать, что Совет является не судебным учреждением, а механизмом для разрешения споров в соответствии с Чикагской конвенцией. На этом основании от него нельзя требовать выполнения функций, возложенных на уголовный суд, – установления лиц, ответственных за крушение Boeing MH17 в Украине; проведение судебно-медицинского анализа первичных доказательств, представленных в уголовном производстве; и перекрестный допрос свидетелей, который также будет необходим для приписывания то или иное действие в отношении конкретного государства. Полномочия Совета ИКАО на осуществление такой задачи не предусмотрены ни в Чикагской конвенции (включая ее статьи 54, 55 и 84), ни в Правилах (включая их статьи 6, 8 и 9).

Тем не менее, это именно те задачи, которые Заявители пытаются навязать Совету. Например, В ‘Мемориале заявителей’ содержатся следующие красноречивые заявления: “Как единственный орган, обладающий первоначальной юрисдикцией для рассмотрения обстоятельств, при которых рейс MH17 был сбит самолетом ракеты класса “земля-воздух”, нарушающей статью 3 бис и приводящей к гибели 298 человек, важно, чтобы Совет осуществляет эту юрисдикцию”;¹¹⁵ “Основываясь на ключевых фактах, кратко изложенных выше, Совет должен прийти к выводу, что российский военный расчет выпустил ракету “Бук-ТЕЛАР”, которая сбила Флайт MH17. Этот вывод неизбежен, если Совет примет доказательства того, что “Бук-ТЕЛАР” невозможно было бы успешно запустить ракету и нанести удар по рейсу MH17 без полностью обученного экипажа, и что сепаратисты ДНР не прошли необходимой подготовки. участие российского командира “Бук-ТЕЛАРА” также логически вытекает из доказательств того, что заключительное действие по запуску ракеты из “Бук-ТЕЛАРА” не может произойти без ключ запуска, который находится у командира “Бук-ТЕЛАРА”. ”¹¹⁶

И все это несмотря на тот факт, что точный сценарий произошедшего в небе над Украиной 17 июля 2014 года неизвестен даже самим Заявителям. Таким образом, пункт пункт 4.22 Австралийско-Нидерландского меморандума отмечает:

“По вышеуказанным причинам Российская Федерация несет ответственность за нарушение запрещающего аспекта статьи 3 бис Чикагской конвенции. Так ли это (насколько это вероятно)

¹¹²официальный веб-сайт ИКАО, URL: icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx (дата обращения: 1 июня 2022).

¹¹³ Рувантисса Абейратне, Нормотворчество на воздушном транспорте, Издательство Springer International Publishers, Швейцария, 2016, стр. 81 **[Приложение 56]**.

¹¹⁴ Там же, стр. 81.

¹¹⁵ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 1.16.

¹¹⁶ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 4.13.

ракета, сбившая рейс МН17, была выпущена из ЗРК "Бук" российской военной экипаж, или (что не подтверждается никакими доказательствами, но и не может быть окончательно исключено) сепаратисты ДНР каким-либо образом участвовали в запуске ракеты".

В принципе неясно, как все эти "вероятности" и "отсутствие доказательств" могут быть использованы Советом ИКАО.

В форме Заявления и Меморандума Заявители представили Совету образец доказательств из текущего расследования Объединенной следственной группы, который был в интересы заявителей, а также судопроизводства в национальном суде Нидерландов, Окружной суд Гааги.

При этом Заявители в своем Меморандуме пытаются выстроить "единую цепочку доказательств" для пущей убедительности. Однако, если мы внимательнее посмотрим на источники различных фрагментов "доказательств", то окажется, что Мемориал представляет собой своего рода отфильтрованный набор различных суждений и выводы, сделанные различными учреждениями – Советом безопасности Нидерландов, Объединенной следственной группой, прокуратурой Нидерландов, национальной службой Нидерландов полицией и окружным судом Гааги.

Резолюция 2166 (2014) Совета Безопасности ООН, принятая в ответ на катастрофу рейса МН17 21 июля 2014 года подчеркнула "необходимость полного, тщательного и независимого международного расследования" в инцидент в соответствии с руководящими принципами международной гражданской авиации, отмечая в этой связи решающую роль, которую играет Международная организация гражданской авиации (ИКАО) в авиационных происшествиях и расследованиях инцидентов". Тем не менее, ИКАО не играла ключевой роли в расследовании крушения рейса МН17.

Несмотря на настойчивые требования России, объективная, беспристрастная и независимая международная организация расследование крушения самолета так и не было организовано. Россия была в числе авторов резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности ООН, в которой изложены требования к порядку, в соответствии с которым должно проводиться расследование.¹¹⁷ Россия была единственной страной, которая напомнила что резолюция 2166 (2014) предусматривала всестороннюю помощь ООН в расследовании. Это было наше предложение о том, что следует рассмотреть вопрос о создании должности Специального Представителя Генерального секретаря ООН для оказания помощи в обеспечении подлинно международного и прозрачный характер расследования.¹¹⁸ К сожалению, это предложение не было принято. Как и мандат Генерального секретаря ООН, изложенный в резолюции 2166 (2014), представлять всеобъемлющие предложения Совету Безопасности относительно возможных вариантов оказания Организацией Объединенных Наций поддержки расследование.¹¹⁹

¹¹⁷ См . комментарий официального представителя Министерства иностранных дел России М. В. Захаровой в отношении Нидерландов Отчет Совета безопасности о техническом расследовании крушения малайзийского Boeing над Украиной от 13 октября 2015; Веб-сайт Министерства иностранных дел России, URL: www.mid.ru (дата обращения: 1 июня 2022 г.) [Приложение 20]. ¹¹⁸ См. Заявление Владимира Чуркина, постоянного представителя России при Организации Объединенных Наций, после голосования по проекту резолюции Совета Безопасности ООН о создании международного уголовного трибунала для авиакомпании Malaysia Airlines Катастрофа МН17, Нью-Йорк, 29 июля 2015 г. // Веб-сайт Министерства иностранных дел России, URL [www. mid. ru](http://www.mid.ru) (дата обращения 1 Июня 2022 года) [Приложение 21]. ¹¹⁹ Там же.

Кроме того, мы неоднократно обращали внимание на конкретные проблемы, связанные с манерой техническое расследование было проведено Советом безопасности Нидерландов.¹²⁰ Совет безопасности Нидерландов Совет, который руководил техническим расследованием крушения Boeing MH17, проигнорировал ряд существенная критика с российской стороны в отношении итогового отчета, которая вызывает вопросы относительно объективности работы Комиссии (список должным образом обоснованных замечаний приведен в в частности, в письме тогдашнего заместителя руководителя Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация), Олег Г. Сторчевой, Совету безопасности Нидерландов от 14 января 2016 г. 121). По сути, Россия была отстранена от существенного участия в расследовании (номинальное участие российского представителя не привело к его полноценному участию в расследование, а тем более учет его мнения и данных, предоставленных Россией).

7 августа 2014 года некоторые из затронутых государств – Австралия, Бельгия, Нидерланды, Украина, а позже Малайзия – решили создать закрытую совместную следственную группу для расследования трагедия в рамках уголовного производства. Группа действует на основе результатов расследования стандарты, принятые в Королевстве Нидерландов.¹²² JIT проводится под руководством Нидерландов Государственная прокуратура. Ее цель - “определить, кто несет ответственность за крушение рейс MH17 и собрать доказательства для уголовного преследования виновных”.¹²³ состав группы и методы ее работы вызывают серьезные вопросы относительно ее независимости и беспристрастности. На сегодняшний день расследование JIT все еще не завершено.

Несмотря на запросы Российской Федерации, ее представители не включены в JIT.¹²⁴ Данные и доказательства, предоставленные российскими властями в рамках взаимного правового помощь JIT в значительной степени игнорируется, а запросы Российской Федерации к Государственной прокуратуре Нидерландов не выполняется каким-либо значимым образом.

С марта 2020 года в Нидерландах продолжается национальный судебный процесс против группы лиц, которые, по мнению прокуроров Нидерландов, были причастны к крушению Boeing. Это судебное разбирательство, основанное на материалах Объединенной следственной группы, проводится в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством Нидерландов.¹²⁵ Российская Федерация не является стороной этого судебного разбирательства.

Оба процесса вряд ли можно считать независимыми и беспристрастными, но даже они процессы остаются незавершенными. Более того, ясно, что уголовное производство, касающееся

¹²⁰ См . комментарий официального представителя МИД России М.В. Захаровой по вопросу безопасности Нидерландов Отчет Комиссии по техническому расследованию крушения малайзийского Boeing над Украиной от 13 октября 2015 г. // Веб-сайт Министерства иностранных дел России; URL [www. mid. ru](http://www.mid.ru) (дата обращения 1 июня 2022 г.) [Приложение 20]. ¹²¹ Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора Росавиации, уполномоченного представителя Российской Федерации в расследовании рейса MH17, в Совет безопасности Нидерландов с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете о катастрофе MH17 от 14 января 2016 года [Приложение 27]. ¹²² Веб-сайт Государственной прокуратуры Нидерландов // [https://www.prosecutionservice. nl/темы/mh17-самолет-крушение / уголовное расследование-jit-mh17](https://www.prosecutionservice.nl/темы/mh17-самолет-крушение / уголовное расследование-jit-mh17) (по состоянию на 1 июня 2022 года). ¹²³ Там же.

¹²⁴ Письмо Ф.К.Г. Вестербеке, главного прокурора Национальной прокуратуры Нидерландов от 9 Сентябрь 2015 г., отклонение запроса Российской Федерации о включении российских представителей в состав Совместной следственной группы [Приложение 30].

¹²⁵ Веб-сайт судебного разбирательства по делу MH17 в окружном суде Гааги // <https://www.courtmh17.com/en/the-dutch-legal-system/criminal-proceedings-in-the-netherlands.html> (дата обращения 1 июня 2022 года).

¹²⁵ Там же.

Расследование дела МН17 ведется группой государств вне процедур, установленных ИКАО, в целях, не связанных с работой ИКАО и Чикагской конвенцией. Это разбирательство, соответственно, не может входить в компетенцию ИКАО. Совет ИКАО не располагает всей информацией, полученной в результате этих уголовных разбирательств. Государства-члены ИКАО располагают не иметь равного доступа ко всем аспектам уголовного разбирательства, проводимого Нидерландами.

В любом случае, для вынесения решения по делу Совет ИКАО не в состоянии принять в качестве предоставлены материалы внешнего расследования и должен был бы дать собственную оценку всему доказательствам, что, как указано выше, является задачей, выходящей за рамки его компетенции. Таким образом, в деле, касающемся *Применения Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него*, Международный суд заявил:

“Суд должен сам вынести свое собственное определение фактов, имеющих отношение к закону, который, по утверждению Заявителя, нарушил Ответчик. Однако в этом деле есть необычная особенность. Многие из обвинений, рассматривавшихся этим Судом, уже были предметом процессов и решений МТБЮ. Суд рассматривает их значимость далее в этом разделе решения”¹²⁶.

Оспаривалась даже компетенция Международного суда, который является главным судебным органом ООН, определять ответственность в случае, требующем установления ответственности за преступления. Хотя Суд в конечном итоге решил, что он может рассмотреть дело по существу, он сделал это из-за двух обстоятельств - он применил “стандарт доказывания” соответствующие обвинениям исключительной тяжести¹²⁷. Кроме того, в данном случае Суд имел в своем распоряжении решения Международного уголовного трибунала по бывшей Югославии¹²⁸, трибунала учрежден Советом Безопасности ООН в его резолюции 827 (1993).

В данном случае Совет ИКАО не является судом и не обладает ни компетенцией, ни способность выполнять задачи уголовного трибунала. На этом основании Совет ИКАО не может применять необходимые стандарты доказывания. Более того, в его распоряжении нет решений соответствующего независимого уголовного суда, обладающего признанной компетенцией по данному делу.

Следует иметь в виду, что Совет ИКАО никогда ранее не брал на себя такую функцию при рассмотрении споров в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции. Для этого нет правовых оснований за установление новой практики в данном случае. В дополнение к этому, такой прецедент имел бы негативное воздействие на цели ИКАО.

Этот аргумент подтверждается тем фактом, что расследования, проводимые государствами в соответствии с правилами и под эгидой ИКАО, носят технический характер и не направлены на установление вины.

¹²⁶ *О применении Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногории)*, Судебное решение, Отчеты Международного суда, 2007, стр. 43, пункт 212 [Приложение 40]. ¹²⁷ Ibid., para. 209 (“Суд давно признал, что претензии к государству, связанные с обвинениями исключительной тяжести, должны быть подтверждены полностью убедительными доказательствами (ср. Канал Корфу (Соединенное Королевство против Албания), Решение, Отчеты Международного суда, 1949, стр. 17). Суд требует, чтобы он был полностью убежден в том, что утверждения, сделанные в были проведены процессуальные действия, свидетельствующие о совершении преступления геноцида или других деяний, перечисленных в статье III, четко установлено. Тот же стандарт применяется к доказательству причастности к таким действиям”. ¹²⁸ Там же. para. 216.

Процедура расследования инцидента в соответствии со статьей 26 Чикагской конвенции изложена в Приложении 13¹²⁹ к Конвенции.

Так, пункт 3.1 Приложения 13 “Расследование авиационных происшествий и инцидентов” к Чикагская конвенция (Приложение 13) гласит, что “единственной целью расследования авиационного аварии или инцидентом должно быть предотвращение аварий и инцидентов. Целью этой деятельности не является распределение вины или ответственности”.

Глава 1 “Определения” Приложения 13 определяет “Причины” как: “Действия, бездействие, события, условия или их сочетание, которые привели к аварии или инциденту. Выявление причин не подразумевает установления вины или установления административной, гражданской или уголовной ответственности”. Пункт 5.4.1 Приложения 13 устанавливает, что любое расследование, проводимое в соответствии с положениями настоящего Приложения, должно проводиться отдельно от любых судебных или административных разбирательств по распределению вины или ответственности.

В соответствии со стандартом 6.5 Приложения 13 к Чикагской конвенции, в интересах предотвращения авиационных происшествий или инцидентов окончательный отчет о расследовании должен быть обнародован .

Отчет “Крушение МН17”¹³⁰ с приложениями, опубликованный Нидерландами 13 октября 2015 г. на официальном веб-сайте Совета безопасности Нидерландов, является единственным официальным отчетом о расследовании информация о катастрофе МН17 доступна всем государствам-членам ИКАО и используется “для того, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом”, как это предусмотрено в преамбуле и пункт (а) статьи 44 Чикагской конвенции.

Сама ИКАО в лице Совета также может проводить свои собственные расследования, поскольку установлено в статье 55 (е) Чикагской конвенции.¹³¹ В Совете ИКАО существует практика проведения расследований, но, как и в случае с расследованиями, предусмотренными в Приложении 13 к Чикагской конвенции, это не предназначено для распределения вины или ответственности. Такое расследование, например, проводилось в дело о ракетном ударе над Персидским заливом 3 июля 1988 года рейса 655 авиакомпании “Иран Эйр ” со стороны Авианосец ВМС США “Винсеннес” с целью “установить все относящиеся к делу факты и технические аспекты цепочки событий, связанных с полетом и уничтожением воздушного судна”.¹⁵² Расследование крушение “Боинга корейских авиалиний” (рейс KE007) 1 сентября 1983 года не стало исключением, предпринято с целью “установления фактов и технических аспектов, связанных с полетом и уничтожением воздушное судно”¹³³ . Другими словами, во всех случаях это были только технические расследования. В частности, в

129 ИКАО: Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации: “Расследование авиационных происшествий и Инциденты”, десятое издание, июль 2010 г., включающее поправку 14.

¹³⁰ Веб-сайт Совета безопасности Нидерландов // [https://www.onderzoekraad.nl/ru/страница/3546/катастрофа-mh17-17 июля 2014 г. \(дата обращения 1 июня 2022 г.\)](https://www.onderzoekraad.nl/ru/страница/3546/катастрофа-mh17-17%20июля%202014%20г.%20(дата%20обращения%201%20июня%202022%20г.)).

¹³¹ “Совет может: ... Провести расследование, по просьбе любого договаривающегося государства, о любой ситуации, которая, как представляется, может представлять преодолимые препятствия для развития международной аэронавигации; и после такого расследования выпускать такие отчеты как может показаться желательным”.

¹³² Пункт 6 решения Совета ИКАО, принятого на его внеочередной сессии, состоявшейся 13 и 14 июля 1988 года, предусмотрено: “Совет поручил Генеральному секретарю немедленно начать расследование по установлению фактов для установления всех соответствующих фактов и технических аспектов цепочки событий, связанных с полетом и уничтожением **воздушное судно**”. [Приложение 5]

¹³³ Пункт 1 резолюции Совета ИКАО, касающейся рейса KE 007 авиакомпании Korean Airlines, принятой 16 сентября 1983 год, гласит: “Совет ... поручает Генеральному секретарю начать расследование для установления фактов и

в рассматриваемом случае ИКАО даже не проводила такого расследования; техническое расследование проводилось группой государств.

Показательно, что в 2014 году тогдашний генеральный секретарь ИКАО г-н Р. Бенджамин, ссылаясь на техническое расследование крушения Boeing MH17, отметил:

“согласно Приложению 13, единственной целью расследования аварии или инцидента было связано с предотвращением аварий и инцидентов, а не с распределением вины или ответственность. Кроме того, любое расследование, проводимое в соответствии с положениями Приложения 13, должно было проводиться отдельно от любых судебных или административных разбирательств по распределению вины или ответственности”¹³⁴.

Сопоставимая информация была отражена в пункте 3.1 Соглашения между Национальным бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами (NBAAI) Украина и Совет безопасности Нидерландов о делегировании расследования в отношении авиационного происшествия с участием Boeing 777-200, регистрация: 9M-MRD “Malaysia Airlines” рейс MH17 от 23 июля 2014 г.:

“Целью расследования авиационных происшествий или инцидентов в соответствии с Приложением 13 является предотвращение авиационных происшествий и инцидентов. Целью такого расследования не является распределение вины или ответственности”¹³⁵.

Важно четко понимать и постоянно помнить о различии между техническими и уголовные расследования, проводимые по делам об авиационных происшествиях. Как показано выше, ИКАО может относиться только к техническим расследованиям, независимо от того, в каком формате и под чьим руководством они могут проводиться.

Если предположить, что Совет ИКАО возьмет на себя задачу распределения ответственности в этом процессе, это существенно подорвет всю существующую систему технически ориентированных расследований ИКАО. Это оказало бы прямое влияние на эффективность будущих расследований и, следовательно, на безопасность полетов. Государства были бы лишены возможности в полной мере сотрудничать с ИКАО из опасения быть привлеченными к ответственности за то или иное. Мы убеждены, что это было бы не в интересах ИКАО и всей международной гражданской авиации.

Более того, Совет ИКАО никогда не, в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции, рассматривал любые случаи крушения гражданского воздушного судна в соответствии со статьей 3 бис, тем более рассмотрены вопросы ответственности за предполагаемое нарушение этой статьи, что еще раз подтверждает, что Совет ИКАО не обладает компетенцией в данном случае. Показательно, что с момента создания по данным ИКАО за 1944 год, в различных регионах мира произошло по меньшей мере 30 авиационных происшествий с гражданскими самолетами которые были вызваны внешними воздействиями (ракетные обстрелы, взрывные устройства на борту, таран

технические аспекты, связанные с полетом и уничтожением воздушного судна, и представить промежуточный отчет Совету в течение 30 дней после принятия настоящей Резолюции и завершить в ходе 110-й сессии Совета”. **[Приложение 6]**

134 C-MIN 203/1, Совет ИКАО – 203-я сессия, краткий протокол первого заседания, 27 октября 2014 г., стр. 7, пункт **13 [Приложение 7]**.

135 Приложение D к документу “MH17. О расследовании”. Совет безопасности Нидерландов, октябрь 2015 г. [Приложение 33].

нападения и т.д.). Некоторые из них произошли после вступления в силу статьи 3 бис.¹³⁶ Не менее 11 авиационных происшествий с гражданскими самолетами произошли в результате военной деятельности, потенциально опасной для полетов операции, число погибших составило 1352 человека.¹³⁷ Соответствующий информационный бюллетень о крушениях гражданских воздушных судов прилагается. ¹³⁸

Таким образом, Совет ИКАО не компетентен решать вопрос, поднятый Заявителями поскольку Совет ИКАО не является судом, тем более судом уголовного характера. В противном случае это было бы противоречит основному принципу, согласно которому государства должны подпадать под юрисдикцию Совета ИКАО только в той мере, в какой они дали на это согласие.¹³⁹

**в) Заявление Австралии и Королевства Нидерландов не может быть рассмотрено из-за отсутствия в разбирательстве государств, чьи прямые интересы затрагиваются Заявкой (принцип “Монетарного золота” или “незаменимой стороны”)
– Украина не является стороной в этом разбирательстве**

В деле о монетарном золоте Международный суд ООН постановил, что дело может не рассматриваться по существу без согласия государства, которое имеет прямой интерес в деле, чьи права и обязанности были бы predetermined соответствующим решением.¹⁴⁰

Заявители, два из двенадцати затронутых государств, требуют решения Совета, которое будут определены права и обязанности всех государств, пострадавших от катастрофы.

Крушение Boeing MH17 произошло на территории Украины. Украина несла ответственность за соответствующую часть воздушного пространства. Украина решила не закрывать воздушное пространство, несмотря на то, что вооруженный конфликт на ее территории находился в активной фазе.¹⁴¹ В отчете Совета безопасности Нидерландов говорится, что,

¹³⁶ Протокол о внесении изменений в Конвенцию о международной гражданской авиации 1984 года вступил в силу 1 октября 1998 года.

¹³⁷ Рабочий документ для 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.: “Анализ результатов внедрения Хранилища информации о зонах конфликтов (CZIR) в свете Кодекса поведения по обмену информацией и обеспечению безопасности использования Информация” – Документ ИКАО. A39-WP376, 8 сентября 2016 г. [Ошибка! Справочный источник не найден.]. **138 [Приложение 61]**

¹³⁹ Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Заявление судьи Геворкяна, Решение, Отчеты Международного суда 2020, стр. 162, пункт 11 (“Основным принципом остается то, что государства должны подпадать под юрисдикцию Совета только в той мере, в какой они дали на это согласие. Как отметил Суд в отношении своей собственной компетенции, “Суд обладает юрисдикцией в отношении государств только в той мере, в какой они дали на это согласие”, и когда согласие выражается в компромиссной оговорке в международном соглашении, условия оговорки “должны рассматриваться как составляющие пределы” для этого согласия”) [Приложение 42].

¹⁴⁰ “В решении этих вопросов – вопросов, которые касаются законного или незаконного характера определенных действий Албании по отношению к Италии – непосредственно заинтересованы только два государства, Италия и Албания. Переходя к существу такие вопросы могли бы привести к разрешению спора между Италией и Албанией. Суд не может разрешить такой спор без согласия Албании. Однако ни одна из Сторон не утверждает, что Албания дала свое согласие в данном случае прямо или косвенно. Вынесение решения о международной ответственности Албании без ее согласия противоречило бы устоявшемуся принципу международного права, закрепленному в Статуте Суда, а именно тому, что Суд может осуществлять юрисдикцию над государством только с его согласия. (Приложение 41. Дело о монетарном золоте вывезен из Рима в 1943 году (предварительный вопрос), решение от 15 июня 1954 г., Отчеты Международного суда за 1954 год, стр. 19 [на стр. 32] **[Приложение 41]**).

¹⁴¹ Неспособность Украины закрыть свое воздушное пространство была одним из оснований для подачи Российской Федерацией межгосударственного иска 22 июля 2021 года в Европейский суд по правам человека иск против Украины (Россия против США). Украина, № 36958/21).

во время вооруженного конфликта на юго-востоке Украины” инициатива по принятию мер, связанных с в воздушное пространство на основе анализа безопасности, проведенного военными властями, и решения, связанные с воздушным пространством, в первую очередь принимались с точки зрения интересов вооруженных сил, в который представляет потенциальный риск для гражданской авиации, не был предметом какого-либо конкретного рассмотрения.¹⁴²

Как указано в разделе 2 выше в связи с катастрофой рейса МН17, секретарь Генеральный директор ИКАО напомнил ¹⁴³ государствам об их ответственности за обеспечение безопасности полетов над своей суверенной территорией и предложил “необходимые действия”, которые явно адресованы государствам, которые регулировать воздушное движение над своей территорией. В данном случае основным адресатом этих мер является Украина.

Вооруженные силы Украины активно применяли на месте происшествия оружие соответствующего типа. 16 июля 2014 года Центральная телерадиостудия Министерства обороны Украины распространила информацию, из которой очевидно, что Украина ввела зенитные комплексы “Бук” ракетные комплексы в зону конфликта для контроля воздушного пространства над зоной антитеррористической операции в восточной части Украины.¹⁴⁴ Таким образом, Украина планировала использовать не только военную авиацию в Донбасс, но также и средства ПВО, способные уничтожать самолеты, летящие на больших высотах.

Несмотря на эту роль в катастрофе, Украина не является стороной в этом разбирательстве. Решение Совет ИКАО в данном случае предрешил бы отсутствие ответственности Украины, и это существенно затронуло бы ее права и обязательства. Более того, было бы невозможно установить установление истины без всестороннего сотрудничества Украины.

Кроме того, не все пострадавшие государства являются участниками Протокола 1984 года о внесении изменений в Конвенцию о международной гражданской авиации. Права и обязанности этих государств также будут затронуты решение окажет существенное влияние.

d) Заявители не выполнили требование о проведении переговоров.

В соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции, “При наличии разногласий между двумя или более договаривающимися государствами, касающихся толкования или применения настоящей Конвенции и Приложений к ней не может быть урегулирован путем переговоров, решение по нему принимается Советом по заявлению любого государства, заинтересованного в разногласиях”. Согласно статье 2 (g) Регламента, меморандум от договаривающегося государство должно содержать “заявление о том, что переговоры по урегулированию разногласий проводились” место между сторонами, но безуспешно”.

Таким образом, этап переговоров является обязательным требованием перед передачей спора на рассмотрение Совета ИКАО для разрешения. Это условие заявителями выполнено не было.

Примечание переводчика: В отчете Совета безопасности Нидерландов фактически говорится о “восточной части Украины”. ¹⁴² Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (английский версия), 13 октября 2015 г., стр. 205, пункт 6.6.1 [Приложение 32]. ¹⁴³ См. Письмо Генерального секретаря ИКАО Ref AN 13/4.2-14/59 от 24 июля 2014 г. об авиационной безопасности гражданских самолеты, летящие в воздушном пространстве, затронутом конфликтом [Приложение 29]. ¹⁴⁴ <https://www.youtube.com/смотреть?v=Q3MomxNHnUA>, фрагмент между 4:48 и 4:54.

Заявители утверждают, что переговоры проводились в соответствии со статьей 84 Конвенции Чикагская конвенция (раздел III “С” Меморандума), и предметом ее рассмотрения было “нарушение Статьи 3 бис Чикагской конвенции” 145.

Как указал Международный суд, “спор - это разногласие по вопросу права или факта, конфликт правовых взглядов или интересов между двумя лицами”.¹⁴⁶ Более того,, а спор предполагает, что между сторонами существует расхождение во взглядах на определенные правовые вопросы пункты 147 и сами стороны должны четко выражать противоположные взгляды на выполнение или невыполнение выполнения конкретных договорных обязательств.¹⁴⁸

В 2019 году в Вене состоялись консультации между Австралией, Нидерландами и Россией, инициированные Австралией и Нидерландами (три раунда), но никоим образом не затрагивавшие вопросы толкования или применения статьи 3 бис Чикагской конвенции.

Здесь следует пояснить, что Российской Федерации не было разрешено участвовать в Совместная следственная группа, ¹⁴⁹ таким образом, Россия начала консультации в Вене для сотрудничества в достижении целей и задач резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности ООН и для создания, совместными усилиями установить истинные причины авиакатастрофы, а не обсуждать вопросы толкования и применение статьи 3 бис Чикагской конвенции. Консультации были запланированы с целью охватить весь спектр вопросов, связанных с расследованием “дела МН17”, включая цель проведения профессиональной дискуссии непосредственно в ходе этих консультаций по, среди прочее вопросы, ответственность государства, в воздушном пространстве которого произошла авиакатастрофа, в дополнение к данным, предоставленным Российской Федерацией Объединенной следственной группе, как неоднократно отмечалось при обмене нотами. ¹⁵⁰

¹⁴⁵ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 3.10.

¹⁴⁶ См. Дело Мавромматиса о палестинских концессиях, решение № 2 от 1924 года, Постоянная палата международного правосудия, Серия А, № 2, стр. 11 [Приложение 43]; Применение Международной конвенции о ликвидации всех форм Расовой дискриминации (Грузия против Российской Федерации). Решение от 1 апреля 2011 года, Отчеты Международного суда за 2011 год, стр. 70 [на стр. 84] [Приложение 44].

¹⁴⁷ Просьба о толковании судебного решения от 20 ноября 1950 года по делу о предоставлении убежища (Колумбия против Перу). Решение от 27 ноября 1950 г.: Отчеты Международного суда, 1950, стр. 395 [на стр. 403] [Приложение 45].

¹⁴⁸ Толкование мирных договоров с Болгарией, Венгрией и Румынией. Консультативное заключение от 30 марта 1950 года (первый этап). Международный суд. Отчеты Международного суда, 1950, стр. 65 [на стр. 74] (“Таким образом, возникла ситуация, в которой обе стороны придерживаются явно противоположных взглядов по вопросу об исполнении или неисполнении определенных договорных обязательств”) [Приложение 46].

¹⁴⁹ Письмо Ф.К.Г. Вестербеке, главного прокурора Национальной прокуратуры Нидерландов от 9 сентября 2015 года [Приложение 30].

¹⁵⁰ В ноте Министерства иностранных дел России № 9056/1 edn от 8 августа 2018 года говорилось: “Российская сторона, основываясь на принципах суверенного равенства государств и международного сотрудничества, подтверждает свою готовность консультироваться с нидерландской и австралийской сторонами – без ультиматумов или необоснованных обвинений – для конструктивного обсуждения и добросовестно рассматривает весь спектр вопросов, связанных с расследованием МН17, и считает необходимым обсудить в профессиональном плане, среди прочего, вопрос об ответственности государства в деле МН17” [Приложение 10]. В ноте Министерства иностранных дел России № 11426/1 edn от 15 октября 2018 года говорилось: “Российская сторона, ссылаясь на к сведению № 9056/1edn от 8 августа 2018 года, принимает к сведению готовность посольств [Австралии и Королевства Нидерландов] провести консультации в Вене, Австрия, в четвертом квартале 2018 года по всему спектру вопросов связанные с расследованием дела МН17, в том числе с целью профессионального обсуждения непосредственно в ходе этих консультации, среди прочего, по вопросу об ответственности государства, в воздушном пространстве которого произошла авиакатастрофа, а также а также по данным, переданным Российской Федерацией Совместной следственной группе” [Приложение 11].

Это также следует из повестки дня консультаций, окончательно согласованной сторонами по дипломатическим каналам после первого раунда трехсторонних консультаций (4-5 марта 2019 г.). Таким образом, совместная нота посольств Австралии и Нидерландов в Москве от 20 марта 2019 года, № 102/19 MOS-033/2019, 151 сообщается, что “Австралия и Нидерланды с нетерпением ожидают подтверждение того, что окончательный проект повестки дня, определяющий дальнейшую работу в рамках этого процесса, представленный делегацией Российской Федерации 5 марта 2019 года, одобрен Правительством Российской Федерации”. Ответ Министерства иностранных дел России, содержащийся в его ноте В № 5768/1edn от 4 июня 2019 152 сообщается: “В соответствии с договоренностями, достигнутыми в ходе трехсторонних консультаций по вопросам, связанным с катастрофой рейса МН17, состоявшиеся 4 и 5 марта 2019 года в Австрии российская сторона провела межведомственные консультации по проекту повестки дня на дальнейших консультациях и подтверждает приемлемость этой повестки дня в том прочтении, в котором она была сформулирована Российской делегацией 5 марта 2019 года, а именно: 1. Обсуждение авиакатастроф гражданских самолетов; 2. Обсуждение всех обстоятельств, связанных с крушением рейса МН17; 3. Элементы для достижения взаимоприемлемого результата на основе обсуждения предыдущих пунктов”. Повестка дня также отражена в Меморандуме заявителей (пункт 3.14 Меморандума).

Принимая во внимание эти цели, поставленные перед консультациями, делегация Российской Федерацией руководила Генеральная прокуратура Российской Федерации, поскольку, как уже отмечалось, намерение состояло в том, чтобы уделить приоритетное внимание всем переданным материалам передано российскими властями компетентным органам Королевства Нидерландов в рамках оказания правовой помощи по уголовному делу.

В течение 2019 года состоялись три раунда консультаций., в ходе которого было возможно рассмотреть только первый пункт повестки дня “Обсуждение авиакатастроф гражданских самолетов”. Консультации были ограниченными к обсуждению конкретных инцидентов и фактического материала, некоторые из которых имеют отношение к катастрофе МН17, а некоторые не связаны, что будет четко продемонстрировано ниже по тексту.

В своем вступительном слове 23 июля 2019 года г-н Д. Э. Грунис, глава российской делегации ко второму раунду (23-24 июля 2019 г.) консультаций в Вене, заявлено, среди прочего, следующее:

“Мы напоминаем, что российская сторона согласилась участвовать в этих консультациях чтобы обсудить весь спектр вопросов, связанных с расследованием авиакатастрофы вне рейса МН17, включая ответственность государства, которое не закрыло свое воздушное пространство над зона активных боевых действий. Мы убеждены, что только по-настоящему профессиональный диалог и всесторонний, тщательный, непредвзятый и деполитизированный технический и уголовно-процессуальный расследование авиакатастрофы, основанное на фактах и неопровержимых доказательствах, сделает это возможным

В ноте Министерства иностранных дел России № 102/1edn от 18 января 2019 года говорилось: “Российская сторона, ссылаясь на свои примечания <...> подтверждает свое принципиальное согласие на проведение консультаций по всему спектру вопросов, связанных с расследование дела МН17, в том числе с целью профессиональных дискуссий непосредственно в ходе этих консультации, среди прочего, по вопросам ответственности государства, в воздушном пространстве которого произошла авиакатастрофа, а также данные, переданные Российской Федерацией Совместной следственной группе” [Приложение 12].

151 [Приложение 13].

152 [Приложение 14].

чтобы окончательно установить причину произошедшего и докопаться до истины. Это именно что говорится в резолюции 2166 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций”¹⁵³.

В этом же заявлении глава российской делегации четко обозначил диапазон вопросы, которые были подготовлены российскими властями в соответствии с согласованной повесткой дня, для представления и дальнейшего обсуждения:

“... Мы готовы поделиться нашим опытом расследования ряда инцидентов в какие российские эксперты были задействованы. Мы дадим подробный отчет о обстоятельствах авиакатастроф и методах и средствах, использованных при расследовании их причин, что позволит нам добиться качественных результатов и установить объективную картину того, что произошло. Мы также хотим дать правовую оценку выводам, вытекающим из результатов таких расследований. С этой целью мы пополнили ряды нашей делегации экспертами, которые не только выступают с докладами о конкретных авиационных происшествиях, но и готовы профессионально прокомментировать их, дополнить и ответить на любые вопросы, которые у вас могут возникнуть”. ¹⁵⁴

Во втором раунде консультаций стороны представили ряд информационных отчетов.

Российская делегация выступила со следующими докладами: “Обзор гражданских воздушных судов происшествия”; “Авиационное происшествие с участием самолета Ту-154М RA-85693, рейс SBI-1812, 4 октября 2001 г. над Черным морем”; “Расследование Следственным комитетом Российской Федерации уголовных дел о авиационных происшествиях”. В своем заключительном заявлении по окончании второго раунда делегации Австралии и Нидерландов поблагодарили делегацию Российской Федерации за свои презентации и признал ее конструктивный подход к обсуждениям.¹⁵⁵

В ходе третьего раунда трехсторонних консультаций делегации обменялись вопросами и комментариями по презентациям, сделанным в ходе второго раунда. Российская делегация также затронула такие темы, как влияние вооруженного конфликта на безопасность гражданской авиации и воздушное пространство проблемы закрытия и их влияние на авиакатастрофы.

Четвертый раунд консультаций, который надолго затянулся из-за ограничений пандемии COVID-19, должен был завершить обсуждение пункта 1 повестки дня (“Обсуждение крушений гражданских воздушных судов”) и начать обсуждение пункта 2 повестки дня (“Обсуждение всех обстоятельств, связанных с крушением рейса МН17”). Пункт 2 повестки дня планировалось начать с рассмотрения различных аспектов технического расследования причин крушения рейса МН17.¹⁵⁶

153 [Приложение 17].

¹⁵⁴ Там же.

¹⁵⁵ Совместное заявление Австралии и Нидерландов о заключении, 24 июля 2019 года, пункт 2 [Приложение 18]

¹⁵⁶ Нота Министерства иностранных дел Российской Федерации от 25 февраля 2020 г. № 1886/1edn (“... После обсуждения вышеупомянутые вопросы российская сторона была бы готова продолжить обсуждение в рамках пункта 2 "Обсуждение все обстоятельства, связанные с крушением рейса МН17" (включая, но не ограничиваясь, вопросом ответственности государства, в воздушном пространстве которого произошла авиакатастрофа), начиная с рассмотрения различных аспектов технического расследования причин крушения рейса МН17”) [Приложение 15]

Однако 10 июля 2020 года правительство Нидерландов, даже не дожидаясь промежуточных результатов трехсторонних консультаций, подало межгосударственную заявку против российской Федерации с Европейским судом по правам человека в связи с крушением малайзийского Boeing. Этот односторонний шаг переместил вопрос в сферу судебного разбирательства и оказал бессмысленна любая дальнейшая работа в рамках консультаций. Примечанием № 9266/1 edn от 15 Октября 2020 г. 157 Министерство иностранных дел России уведомило Нидерланды и Австралию стороны о том, что оно не может продолжать свое участие в трехсторонних консультациях в Вене. Министерство таким образом, четвертый раунд консультаций не состоялся. В результате стороны так и не приступили к обсуждению пункта 2 повестки дня.

Позиция Российской Федерации по прекращению консультаций была подробно изложена в официальном заявлении Министерства иностранных дел России от 15 октября 2020 года. Это уместно привести полностью содержание этого заявления:

“Как вы знаете, в июле Нидерланды подали межгосударственную жалобу в Европейский суд по правам человека (ЕСПЧ) против России в связи с крушением пассажирский самолет Boeing 777 Малайзийских авиалиний 2014 года (рейс МН17). Мы расцениваем этот шаг как очередной удар по российско-нидерландским отношениям и демонстрацию со стороны Хейга заявляет о своем твердом намерении продолжать, вопреки здравому смыслу, ошибочный путь в одностороннем порядке возлагать ответственность за инцидент в небе над Донбассом на Россия.

С самого первого дня Нидерланды придерживались единой версии произошедшего и продвигали ее как в техническом расследовании Совета безопасности Нидерландов (DSB), так и в уголовное расследование Объединенной следственной группы (JIT). Неизбежным результатом является то, что оба расследования были предвзятыми, поверхностными и политизированными. Было сделано все возможное, чтобы было сделано для усиления этих поспешных обвинений в адрес России.

Со своей стороны, наша страна с самого начала выступала за полное, тщательное и независимое расследование в соответствии с положениями Безопасности Организации Объединенных Наций Резолюция 2166 Совета Безопасности и неоднократно указывала на недостатки в расследования авиакатастрофы и отметили их несовместимость с критериями, изложенными в резолюции. Россия была открыта для контактов со следствием, предложила всестороннюю помощь и передал значительное количество ценных материалов, которые проливают свет на произошедшее и опровергают многие ‘выводы’ следствия. Некоторые часть данных, предоставленных Россией, были специально рассекречены с этой целью.

Более того, когда мы договорились в 2018 году провести трехсторонние консультации с Австралию и Нидерланды по всему спектру вопросов, связанных с обстоятельствами крушение рейса МН17, мы предположили, что такие консультации помогут установить, по в основе действий - истинные причины крушения рейса МН17. Однако, похоже, что Австралия и Нидерланды не приложили особых усилий, чтобы разобраться в том, что на самом деле это произошло летом 2014 года, но вместо этого были направлены на то, чтобы заставить Россию признать вину и добиться компенсации для родственников жертв.

В конце концов, даже не дожидаясь промежуточных результатов консультаций – а состоялось всего три раунда – Гаага выбрала другой путь, подав промежуточный Государственная жалоба против России в Европейский суд по правам человека. Такие недружественные действия Нидерландов делают бессмысленным продолжение трехсторонней встречи

консультации и наше участие в них. Ответственность за провал трехсторонних таким образом, консультации полностью лежат на органах власти в Гааге.

Мы считаем, что, игнорируя любые аргументы и нашу готовность участвовать в диалоге, Нидерланды бесстыдно преследуют чисто конъюнктурные политические интересы прикрываясь необходимостью защиты прав родственников жертв авиакатастрофы.

Со своей стороны, сохраняя приверженность положениям Организации Объединенных Наций Резолюция 2166 Совета Безопасности, мы намерены продолжать взаимодействовать с компетентными Властями Нидерландов, в том числе в расследовании отказа Украины закрыть свое воздушное пространство для гражданских самолетов над зоной вооруженного конфликта на Донбассе, но мы сделаем это в других форматах”.¹⁵⁸

Таким образом, до того, как односторонние действия Нидерландов положили им конец, консультации носили общий характер и не достигли стадии обсуждения крушения Boeing MH17, а тем более толкование и применение статьи 3 бис в этом отношении, и были оценены сторонами, включая Нидерланды, как конструктивные. Поэтому неясно почему Нидерланды решили прервать их, передав дело в суд – ЕСПЧ.

Как установил Международный суд, “стороны обязаны вступить в переговоры с целью достижения соглашения, а не просто пройти через официальный процесс переговоров ... они обязаны вести себя так, чтобы переговоры были значимыми, чего не будет, когда кто-либо из них настаивает на своей позиции, не предполагая ее изменения.¹⁵⁹159 В качестве Постоянной палаты Международного¹⁵⁹ Джастис подчеркнул, что обязательство вести переговоры включает “не только вступление в переговоры, но также проводить их, насколько это возможно, с целью заключения соглашений”, даже если обязательство вести переговоры не означает обязательства достичь соглашения.¹⁶⁰

Консультации продемонстрировали добросовестность Российской Федерации при обсуждении всего спектра вопросов. Российская делегация строго руководствовалась повесткой дня и общей тематикой консультаций, сформулированной в вышеупомянутых ответных записках из Министерства иностранных дел России в посольства Австралии и Нидерландов в Москва.

Примечательно, что один из заявителей, Королевство Нидерландов, уже когда-то был участником процедуры урегулирования споров ИКАО в соответствии со статьей 84 Чикагской Конвенция по данному вопросу: Соединенные Штаты и 15 европейских государств (2000 г.) (Австрия, Бельгия, Дания, Финляндия, Франция, Германия, Греция, Ирландия, Испания, Швеция и Соединенное Королевство). У 15 европейских государств, включая Нидерланды, была радикально отличная позиция по степени достаточности и модальностям переговоров от той, которой они придерживаются сейчас.

158 [Приложение 31]

159 Континентальный шельф Северного моря, решение от 20 февраля 1969 г., Судебные решения, Отчеты Международного суда, 1969, стр. 3, пункт 85 [на стр. 47] [Приложение 47].

160 Железнодорожное сообщение между Литвой и Польшей, Консультативное заключение, 1931 год, Постоянная палата международного правосудия (Серия А/В) № 42, стр. 116 [Приложение 48]. [Примечание переводчика: Последняя часть этой фразы, начинающаяся со “даже если”, которая была включена в цитату в русском тексте, на самом деле это не является частью Консультативного заключения, поэтому мы перенесли кавычки.]

Например, представитель 15 европейских государств утверждал, что претензии США были неприемлемы, поскольку переговоры по вопросам права, которые Соединенные Штаты затронули впервые в его заявлении не было места до его подачи.¹⁶¹ Представитель 15 Европейских государств, участвующих в деле, отметил: "... хотя, конечно, были предварительные переговоры, эти были политические переговоры ... Соединенные Штаты никогда не вступали в юридические дебаты о том, почему

в Регулирование может считаться противоречащим Конвенции или как в него можно внести поправки. текст статьи 84 был ясен. Предварительные переговоры должны касаться разногласий по поводу толкования или применения Конвенции. Переговоры с целью поиска политического решения – однако похвальный и желательный – не выполнял той же функции, которая заключалась в определении и сужении правового проблемы до того, как они стали предметом судебного разбирательства".¹⁶² Далее, аргументируя свою позицию, представитель 15 европейских государств утверждал, что "Соединенные Штаты никогда не формулировали проблемы толкования или применения Конвенции. Обоснование требования проведения переговоров для определения спорные правовые вопросы заключались именно в том, чтобы провести различие между юридическими и политическими спорами"¹⁶³.

В недавнем решении по делу об апелляции, касающемся юрисдикции ИКАО Совет в соответствии со статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Международный суд указал, что государство должно предпринять реальную попытку провести переговоры с другим государством-участником спора, и только в том случае, если это не удастся или можно сказать, что это предварительное условие было выполнено.¹⁶⁴ Заявители не только не предприняли подлинную попытку провести переговоры по смыслу статьи 84 Чикагской конвенции, но они даже не довели консультации до стадии обсуждения конкретной ситуации с крушением Boeing MH17, не говоря уже о толковании и применении статьи 3 бис Чикагского Конвенция.

Как хорошо известно, наиболее важным критерием выполнения условия проведения переговоров является то, что переговоры должны касаться предмета спора.¹⁶⁵ Противоречие между стороны должны иметь для них практическое значение, разногласия не должны носить чисто теоретический характер ("В задачу Центра не входит абстрактное разъяснение юридических вопросов"¹⁶⁶).

¹⁶¹ C-MIN 161/4, Совет ИКАО, 161–я сессия, краткий протокол четвертого заседания, 15 ноября 2000 г., стр. 39, **para 8. [Приложение 9]**

¹⁶² C-MIN 161/4, Совет ИКАО, 161–я сессия, краткий отчет о четвертом заседании, 15 ноября 2000 г., стр. 10. **40, para 10. [Приложение 9]**

¹⁶³ C-MIN 161/4, Совет ИКАО, 161–я сессия, краткий отчет о четвертом заседании, 15 ноября 2000 г., стр. 45. **45, para 35. [Приложение 9]**

¹⁶⁴ *Апелляции, касающиеся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве* Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Решение от 14 июля 2020 года, Судебные решения, Отчеты Международного суда 2020, стр. 110, пункт 89 ("До подачи заявления в соответствии со статьей 84 договаривающееся государство должно предпринять реальную попытку провести переговоры с другим заинтересованным государством или государствами. Если переговоры или попытка переговоров зайдут в тупик, разногласия 'не могут быть урегулированы путем переговоров' и предварительное условие для юрисдикции Совета ИКАО выполнено") [Приложение 39].

¹⁶⁵ *Вооруженные действия на территории Конго (новое заявление: 2002 год) (Демократическая Республика Конго против Руанды)*. Юрисдикция и приемлемость, судебное решение, Отчеты Международного суда за 2006 год, стр. 3 [на стр. 40-41] [Приложение 49]. ¹⁶⁶ Международный центр по урегулированию инвестиционных споров, Корпорация AES против Аргентины, Решение о юрисдикции от 26 апреля 2005 г., пункт 43 [Приложение 60].

Заявители не представили достаточных доказательств спора между опрошенными сторонами и эффективных переговоров по смыслу Постоянной палаты международного правосудия и Международного суда ООН.

Как показано выше, повестка дня трехсторонних консультаций не включала Чикагскую конвенцию. Невозможно установить, какой факт или правовая норма, охватываемая международным действующими договорами между Россией, Австралией и Нидерландами, в частности Чикагская Конвенция содержит противоречие, которое должно было обсуждаться в ходе трехсторонних консультаций. В своих рамках Австралия и Нидерланды сделали лишь общие заявления, которые не соответствуют критерию правовой определенности, требуемому для констатации противоречия, и для российской делегация должна быть в достаточной степени проинформирована о его существовании, а тем более о его содержании и ограничениях. 4 Марта 2019 года в ходе первого раунда консультаций в Вене делегации Австралии и Нидерланды заявили: “Мы попросили Россию вступить в переговоры только тогда, когда убедились, что у нас были основания для такой просьбы. Если вы хотите, мы готовы представить вам наши выводы на последующем совещании”. Однако впоследствии никаких выводов объявлено не было. Тот факт, что Участие Российской Федерации в общих консультациях не может рассматриваться как доказательство того, что переговоры проводились в соответствии с международным правом и статьей 84 Чикагской конвенции.

Таким образом, Заявители не выполнили требование о проведении переговоров. Трехсторонние состоявшиеся консультации нельзя было рассматривать как необходимые переговоры, поскольку они не касались каких-либо разногласий между Австралией, Нидерландами и Российской Федерацией относительно толкования или применения Чикагской конвенции. Более того, по вине властей Нидерландов в ходе консультаций даже не удалось приступить к обсуждению технического расследования крушения Boeing MH17.

е) Действия Совета ИКАО, которых добиваются Заявители, несовместимы с Существующими полномочиями Совета в соответствии с Чикагской конвенцией

Как показано выше в пунктах (a)–(d) настоящего раздела предварительных возражений, Совет ИКАО не компетентен рассматривать этот вопрос. В любом случае, действия ИКАО Совета, запрошенные Заявителями¹⁶⁷, не соответствуют существующим полномочиям Совета в соответствии с Чикагской конвенцией, в частности ее статьей 84. Необходимо проводить четкое различие между образом действий, которого желают Заявители, и процедурой разрешения споров в соответствии со статьей 84 Конвенции.

Запросы заявителей в Совет ИКАО разделены ими на две части.

В первой части запрашивается: “(a) заявление Российской Федерации о несоответствии свои обязательства в соответствии со статьей 3 бис Чикагской конвенции; (b) распоряжение о том, чтобы Заявители и Российская Федерация немедленно вступили в добросовестные переговоры для скорейшего разрешения вопросы полного возмещения вреда, причиненного нарушением Российской Федерацией статьи 3 бис, включая соответствующие формы возмещения и другие вытекающие из этого правовые последствия

¹⁶⁷ Заявление Австралии и Королевства Нидерландов в Совет ИКАО, 14 марта 2022 г., пункты 131-1022. 6–7; Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункты 5.1, 5.2.

нарушение; и (с) приказ о том, чтобы Заявители и Российская Федерация сообщали Совету о ходе переговоров на каждой сессии Совета”.

Что касается пункта (а) запроса заявителей о “заявлении о несоответствии” Австралия и Нидерланды заявляют, что “полномочия Совета ... ‘принимать решения’ разногласия... обязательно включают принятие решений о том, соответствует или не соответствует поведение спорящей стороны Конвенции”¹⁶⁸. Это утверждение неверно для по следующим основаниям.

Ссылаются заявители в обоснование своей позиции по делам “с другими международными спорами органы по урегулированию”, в том числе Международного суда.¹⁶⁹ этой ссылке необоснованный, поскольку Совет ИКАО не является судебным учреждением, как показано в пункте 3 (b) настоящих предварительных возражений и ранее установлено Международным судом Само правосудие.¹⁷⁶ Совет ИКАО является органом по разрешению споров *suī generis*, и здесь нельзя проводить сравнения с другими органами.

Более того, по словам заявителей, “способность Совета сделать такое заявление подтверждается практикой договаривающихся государств, которые ранее вносили разногласия в Совет в соответствии со статьей 84”.¹⁷¹ В этом контексте следует отметить, что по той или иной причине ни одно из разногласий, ранее представленных Совету ИКАО, не было им урегулировано по существу. Поэтому вряд ли уместно в данном случае говорить о практике ИКАО Совет, имея в виду, по существу, только позиции, выдвинутые государствами, которые не были должным образом оценены Советом ИКАО.

Кроме того, заявители ссылаются на статьи 2001 года об ответственности государств.¹⁷² Это может свидетельствовать о том, что Австралия и Нидерланды не просто добиваются “заявления о не-соответствие” от Совета ИКАО, а скорее решение установить, что “было совершено международно-противоправное деяние и установлена международная ответственность”, что с чем связаны Статьи об ответственности государств. Другими словами, представляет ли поведение стороны в споре соблюдение Конвенции - это действительно вопрос международной ответственности, независимо от того, каким запутанным образом Заявители могли пытались сформулировать свой запрос в Совет. Статьи об ответственности государств не могут быть

¹⁶⁸ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 5.4.

¹⁶⁹ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 5.4. *110 Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве* Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Судебное решение, Отчеты Международного суда 2020, стр. 81, на стр. 104, пункт 60 (“Европейский суд отмечает, что концепцию “судебной законности” трудно применить к Совету ИКАО.

^{The} Совет является постоянным органом, ответственным перед Ассамблеей ИКАО, в состав которого входят назначенные представители договаривающихся государств, избираемых Ассамблеей, а не отдельные лица, действующие независимо в своем личном качестве что характерно для судебного органа. В дополнение к его исполнительным и распорядительным функциям, указанным в статьях 54 согласно статье 84 и статье 55 Чикагской конвенции, на Совет была возложена функция урегулирования разногласий между двумя или более договаривающимися государствами, касающихся толкования или применения Конвенции и Приложений к ней. Это, однако, не превращает Совет ИКАО в судебное учреждение в собственном смысле этого термина.”). **[Приложение 39]**

¹⁷¹ Мемориал Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 5.4. ¹⁷² Там же.

использовано в качестве надлежащего источника в данном случае, в том числе по той причине, что Совет ИКАО не является судом и не принимает решений по вопросам международной ответственности.

Необходимо иметь в виду следующее, чтобы окончательно установить, какие действия Совет ИКАО мог бы предпринять в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции. Как отмечено в *Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о Международной гражданской авиации*, Совет ИКАО при выполнении своих функций в соответствии со статьей 84 Конвенции о Чикагская конвенция регулирует вопросы, касающиеся гражданской авиации и, следовательно, толкования или применения Чикагской конвенции¹⁷³. Кроме того, в комментарии к Чикагской конвенции Рувантиссы Абейратне подчеркивается, что в инцидентах, рассмотренных Советом ИКАО [в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции] ограничил сферу своей работы техническими вопросами, применимыми к принципам, воплощенным в Чикагской конвенции¹⁷⁴. Поскольку Судья Международного суда Ф. Берман точно заметил: “Вместо того, чтобы рассматривать Совет как наделенный “юрисдикцией” любого рода для урегулирования споров между конкретными государства-члены, при таком прочтении Конвенции Совет будет рассматриваться как выполняющий высокие административные функции, опирающиеся на его уникальные знания и опыт в области гражданского авиации, вынесения авторитетных решений относительно того, что означает и требует Конвенция”.¹⁷⁵

Таким образом, можно сделать вывод, что в компетенцию ИКАО не входит установление международной ответственности. Совет ИКАО мог бы, исходя из своей реальной компетенции, рассматривать вопросы, связанные с гражданской авиацией, направленные на определение в каждом конкретном случае того, какое поведение иными словами, затрагиваемые стороны будут в наибольшей степени соответствовать положениям Чикагской конвенции иными словами, как государства должны вести себя в конкретной ситуации в соответствии с Чикагской конвенцией.

Кроме того, пункты (b) и (c) первой части запросов заявителей в ИКАО Совет не может рассчитывать на поддержку Совета ИКАО, поскольку эти вопросы также выходят за рамки полномочий Совета .

¹⁷³ *Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве* (Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Судебное решение, Отчеты Международного суда 2020, стр. 81, в стр. 27, пункт 61 (“В любом случае целостность функции Совета по урегулированию споров не пострадает, если Совет рассматривал вопросы, не относящиеся к гражданской авиации, исключительно с целью разрешения спора, который подпадает под его юрисдикцию в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции [Приложение 39]. ¹⁷⁴ *Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации: комментарий, 2014, стр. 665* (“Один из отличительной чертой Совета ИКАО, которая стала очевидной в ходе его обсуждений, была решимость Совета решить он обсуждает чисто технические вопросы, относящиеся к инциденту [Iran Air 1988], при этом строго избегая политических вопросов и дипломатических ловушек. Это, безусловно, верно в отношении всех рассмотренных выше инцидентов, когда Совет ограничил сферу своей деятельности техническими вопросами, применимыми к принципам, воплощенным в Чикагской конвенции”) [Приложение 52].

¹⁷⁵ *Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном гражданском праве* (Авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), особое мнение судьи ad hoc Берман, судебное решение, Отчеты Международного суда 2020, пункт. 10 (“По всем вышеперечисленным причинам и более того, мне кажется, что существует другое прочтение статьи 84 в ее контексте в рамках Чикагской конвенции в целом, включая, в частности, другие полномочия и функции, которые должны выполняться Советом. Вместо того, чтобы рассматривать Совет как наделенный “юрисдикция” любого рода для урегулирования споров между конкретными государствами-членами, при таком прочтении Конвенции Совет рассматривает себя как выполняющий высокую административную функцию, опирающийся на свои уникальные знания и опыт в в области гражданской авиации, вынесения авторитетных решений относительно того, что означает и требует Конвенция, независимо от того, является она или нет такие вопросы являются частью конкретных споров между государствами-членами по поводу их конкретных прав и обязанностей по отношению друг к другу **другое**”) [Приложение 50].

Фактически, эти пункты не направлены на организацию переговоров, поскольку Заявители пытаются представлять их интересы. При рассмотрении в совокупности с другими пунктами, пункты (b) и c) являются не чем иным, как завуалированной просьбой к Совету ИКАО обязать Российскую Федерацию произвести “возмещение вреда, причиненного международно-противоправным деянием”, в том числе в форме компенсации.

Заявители вновь ссылаются на статьи 2001 года об ответственности государств за Международно-противоправные деяния, чтобы обосновать возможность принятия Советом ИКАО запрошенных мер.¹⁷⁶ Следует повторить, что статьи не могут быть использованы в настоящем деле, в том числе по той причине, что Совет ИКАО не является судом и не выносит решений по вопросам международного права ответственность.

Как следует из статьи 84 Чикагской конвенции, Совет ИКАО может разрешать только разногласия, касающиеся толкования или применения Конвенции. Также статья 15 Правил, которая касается принятия решения Советом ИКАО, включает любое указание на то, что оно может содержать какие-либо дальнейшие инструкции для сторон. Статья 15 (1) (v) Регламента устанавливает, что решение Совета должно содержать “выводы Совета вместе с причинами, по которым он к ним пришел”.¹⁷⁷ Соответственно, мандат Совета ИКАО как органа по разрешению споров заключается в вынесении заключения о правильном толковании и применении Чикагской конвенции в конкретной ситуации. Рувантисса Абейратне отмечает: “Совет принимает решения, утверждает политику и резолюции и публикует заявления. Он не выносит судебных решений, подлежащих исполнению”.¹⁷⁷

Любые другие вопросы, включая вопросы, связанные с началом переговоров (за исключением случаев переговоров в рамках разбирательства в соответствии со статьей 14 Регламента), финансовой компенсации и отчетности перед Советом ИКАО, которые не охватываются положениями Чикагской Конвенции, не подпадают под компетенцию Совета ИКАО. Если бы они это сделали, это создало бы новые обязательства по Чикагской конвенции для договаривающихся государств.

Во второй части своих запросов Заявители обращаются к Совету с просьбой проинформировать Ассамблею о том, что: “(a) Российская Федерация была признана нарушившей положения главы XVIII Чикагской конвенции; (b) что право голоса Российской Федерации в Ассамблее и Совете, следовательно, должно быть приостановлено в соответствии со статьей 88 Чикагской Конвенции; и (c) что приостановление права голоса Российской Федерации в соответствии с Статьей 88 Чикагской конвенции должно продолжаться до тех пор, пока Совет не проинформирует Подтверждаю, что переговоры достигли удовлетворительного результата”. Эти просьбы не могут быть удовлетворены Советом ИКАО по причинам, изложенным ниже.

Чикагская конвенция предусматривает только два случая, когда право договаривающегося государства право голоса в Совете и Ассамблее ИКАО может быть приостановлено. Первый касается невыполнения выполнять финансовые обязательства перед ИКАО (статья 62 Чикагской конвенции¹⁷⁸). Это положение

¹⁷⁶ См., например, Меморандум Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 5.7

* Примечание переводчика: Это замечание взято из статьи 15 (2) (v) Правил, а не из статьи 15 (1) (v).

¹⁷⁷ Рувантисса Абейратне, Нормотворчество на воздушном транспорте, Издательство Springer International Publishers, Швейцария, 2016, стр. 86. **[Приложение 56]**

¹⁷⁸ “Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого договаривающегося государства, которое не выполняет в разумный срок свои финансовые обязательства перед Организацией”.

очевидно, что в данном случае это неприменимо. Второй случай предусмотрен в статье 88 Чикагской Конвенции и касается ситуации, когда установлено, что договаривающееся государство не выполняет обязательства по положениям главы XVIII “Споры и неисполнение обязательств” 179 (в этой главе излагается процедура урегулирования споров в соответствии с Чикагской конвенцией). Это статья 88, на которую ссылаются Заявители см. в связи с приостановлением права голоса Российской Федерации. Как указано выше, однако для приведения в действие статьи 88 необходимо, чтобы была нарушена одна из статей главы XVIII (статьи 84-88) .

В то же время, как указано в разделе “Ключевые моменты” настоящих предварительных Возражений, все требования заявителей основаны на статье 3 бис Чикагской конвенции, который подпадает под главу I “Общие принципы и применение Конвенции”. Заявители не утверждают, что Российская Федерация нарушила главу XVIII “Споры и неисполнение обязательств” . Соответственно, Ассамблея ИКАО в данном случае не имеет юридических оснований для приостановления права голоса Российской Федерации в Совете и Ассамблее ИКАО.

Пытаясь объяснить это очевидное противоречие в своей позиции, Заявители ограничиваются следующим предложением: “Очевидно, что вывод Совета в соответствии со статьей 84 о том, что Нарушение Российской Федерацией своих обязательств по статье 3 бис является констатацией "неисполнения в соответствии с положениями" главы XVIII”180 . Аргументов в поддержку этого вывода нет.

Следует иметь в виду, что текст статьи 88 Чикагской конвенции прямо ссылается только на нарушение одной из ее глав. Нет никакой связи между статьей 3 бис, с одной стороны, и главой XVIII и ее статьей 88, с другой. Ссылка на статью 88 Чикагская конвенция могла быть рассмотрена только в том случае, если уже было принято решение ИКАО Совет в соответствии с главой XVIII Чикагской конвенции. Даже в этом случае при отсутствии какого-либо при соответствующей практике неизбежно возник бы вопрос о характере такого решения Совета поскольку в главе XVIII не указывается правовой статус такого решения181.

В любом случае было бы невозможно и противоречило бы самой Чикагской конвенции делать изолированное утверждение о нарушении договаривающимся государством какого-либо положения Чикагской Конвенция, отличная от положений главы XVIII. Вышеупомянутый подход также отражен в доктрине. Например, в своей работе по этому вопросу Лупин Чжан отмечает, что “Статьи 87 и 88 [закона Чикагская конвенция] предусматривает два возможных наказания в случае несоответствия авиакомпания и Государства решению Совета ИКАО”.182

179 “Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого договаривающегося государства, которое признано недействительным в соответствии с положениями настоящей Главы”.

180 Меморандум Австралии и Королевства Нидерландов, пункт 5.10.

181 Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Конвенции о международном праве Гражданская авиация (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катар), Особое мнение судьи ad hoc Берман, ICJ Reports 2020, стр. 167, пункт 7 (“В этой связи можно отметить, что, в то время как Чикагский В статье 86 Конвенции делается все возможное, чтобы придать "окончательный и обязательный" статус апелляционным решениям этого Суда (или арбитражный суд), в нем вообще ничего не говорится несколькими строками ранее о правовом статусе решения, принятого Совет по "разногласиям между двумя или более договаривающимися государствами, касающимся толкования или применения Конвенции.”) [Приложение 50].

182 Лупин Чжан. Разрешение межгосударственных споров в гражданской авиации, Издательство Оксфордского университета, Соединенное Королевство, **2022, стр. 34 [Приложение 57].**

Кроме того, следует отметить, что в соответствии со статьей 88 Чикагской конвенции¹⁸³ вопрос о том, соблюдает ли государство главу XVIII, не входит в компетенцию Совета решение принимается только Ассамблеей и не должно быть predetermined Советом.

Таким образом, Совет ИКАО не компетентен “информировать Ассамблею: ... что российская Федерация была признана нарушившей положения главы XVIII Чикагской конвенции”. Нет оснований для приостановления права голоса Российской Федерации в Совете ИКАО и Ассамблее в этом отношении. В отсутствие каких-либо обстоятельств, приводящих в действие статью 88 Чикагской на практике Заявители стремятся воспользоваться ситуацией для создания прецедент в их пользу, несмотря на его противоречие положениям Чикагской Конвенции.

Принимая во внимание пункты, изложенные в настоящем параграфе раздела 3 Предварительных Возражений, действия Совета ИКАО, которых добиваются Заявители, несовместимы с Существующие полномочия Совета в соответствии с Чикагской конвенцией. Это, в свою очередь, представляет собой дополнительные основания признать Заявление и Меморандум неприемлемыми и подтвердить, что ИКАО Совет не компетентен рассматривать этот вопрос.

¹⁸³ “Ассамблея приостанавливает право голоса в Ассамблее и в Совете любого договаривающегося государства, которое признано недействительным в соответствии с положениями настоящей Главы”.

4. ЗАПРОС В СОВЕТ ИКАО

Принимая во внимание изложенные выше моменты, Российская Федерация просит ИКАО Совету отклонить Заявление и Меморандум Австралии и Королевства Нидерландов и принять решение о том, что Совет ИКАО недостаточно компетентен для рассмотрения вопроса, поднятого заявителями и что ходатайство заявителей и Мемориал недопустимо рассмотрения по существу, поскольку:

- В соответствии со статьей 3 бис не распространяется на ситуации вооруженного конфликта;
- В Совет ИКАО не компетентен принимать решения по вопросу, поднятому Заявителями, поскольку Совет ИКАО не является судом, тем более судом по уголовным делам Природа;
- В Заявление Австралии и Королевства Нидерландов не может быть рассмотрено из-за отсутствия в разбирательстве государств, чьи прямые интересы затронуты Заявкой (дело о “монетарном золоте” или “незаменимой стороне” принцип) – Украина не является стороной в этом разбирательстве;
- В заявители не выполнили требование о проведении переговоров;
- В действия Совета ИКАО, которых добиваются Заявители, несовместимы с Существующими полномочиями Совета в соответствии с Чикагской конвенцией.

Российская Федерация оставляет за собой право ответить на любое письменное заявление, сделанное Австралией и Королевством Нидерландов в ответ на настоящие предварительные возражения.

Приложения

Документы ИКАО

Приложение 1.Резолюция Совета ИКАО по рейсу МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, уничтожен над восточной Украиной 17 июля 2014 года, принят на вооружение 28 октября 2014 года и прилагается к документу C-DEC 203/1;

Приложение 2.25-я сессия (внеочередная) Исполнительной Ассамблеи ИКАО
Комитет: Доклад, протоколы и документы, 24
апреля–10 мая 1984 г., Документ 9438, A25-
Пример;

Приложение 3.25-я (внеочередная) сессия Ассамблеи ИКАО, пленарное заседание
Заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля-10 мая 1984 г., Документ 9437;

Приложение 4.Резолюция A25-1 Ассамблеи ИКАО, принятая 10 мая 1984 г.,
Международная организация гражданской авиации, действующие резолюции
Ассамблеи (по состоянию на 28
Сентябрь 2007 г.), Doc. 9902, I-10-I-12;

Приложение 5.Решение Совета ИКАО на его внеочередной
сессии, состоявшейся 13 и 14 июля 1988 г.;

Приложение 6.Резолюция Совета ИКАО, касающаяся рейса
Korean Airlines KE007,
принята 16 сентября 1983 г.;

Приложение 7.C-MIN 203/1, Совет ИКАО, 203–я сессия., краткий
протокол первое заседание, 27 октября 2014 г.;

Приложение 8.Рабочий документ для 39-й сессии Ассамблеи ИКАО:
“Анализ результатов внедрения Хранилища информации о зоне конфликта
в свете Кодекса поведения по обмену информацией и безопасному
использованию
Информация” – Документ ИКАО. A39-WP376, 8 сентября 2016 г.;

Приложение 9.C-MIN 161/4, 161–я сессия Совета ИКАО, краткий
протокол четвертое заседание, 15 ноября 2000 г.;

Дипломатические ноты

Приложение 10. Нота № 9056/1 edn Министерства
иностраннх дел России, от 8 августа 2018 г.;

Приложение 11. Нота № 11426/1 edn Министерства
иностраннх дел России, от 15 октября 2018 г.,

Приложение 12.Нота № 102/1 edn Министерства
иностраннх дел России, от 18 января 2019 года;

Приложение 13.Совместная записка № 102/19 MOS-033/2019 от
посольств Австралии и Нидерландов в Москве от 20 марта 2019 года;

Приложение 14.Нота Министерства иностраннх дел
Российской Федерации № 5768/1 edn, от 4 июня 2019 года;

Приложение 15. Нота № 1886/1 edn Министерства иностранных дел России, от 25 февраля 2020 г.;

Приложение 16. Нота № 9266/1 edn Министерства иностранных дел России от 15 октября 2020 года.

Материалы трехсторонних консультаций

Приложение 17. Вступительное заявление г-на Д. Э. Груниса, главы российской Делегации на втором раунде консультаций в Вене 23 июля 2019 года;

Приложение 18. Заключительное заявление Совместной Австралии и Нидерландов, второй раунд консультаций, 24 июля 2019 года.

Заявления, письма и комментарии Министерства иностранных дел России, других ведомств и должностные лица

Приложение 19. Заявление Генеральной прокуратуры Российской Федерации Федерации от 22 июля 2021 г. - "Российская Федерация подала межгосударственное заявление против Украины в Европейском суде по правам человека" // Официальный сайт Генеральная прокуратура Российской Федерации, <https://epp.epp.genproc.gov.ru> (дата доступа: 1 июня 2022 г.);

Приложение 20. Комментарий официального представителя Министерства иностранных дел России М. В. Захаровой к отчету Совета безопасности Нидерландов о техническом расследовании крушение малайзийского Boeing над Украиной, 13 октября 2015 г. // Министерство иностранных дел России
Веб-сайт иностранных дел / URL www.mid.ru;

Приложение 21. Заявление постоянного представителя России при ООН, по результатам голосования по проекту резолюции Совета Безопасности ООН о учреждении международного уголовного трибунала по крушению рейса МН17 Малайзийских авиалиний, Нью-Йорк, 29 июля 2015 г. // Веб-сайт Министерства иностранных дел России / URL www.mid.ru;

Приложение 22. Письмо генерального директора концерна ПВО "Алмаз-Антей" ОАО "Концерн" от 29 июля 2015 г. № 01-09/548к (с приложением);

Приложение 23. Письмо заместителя директора Росавиации Олега Григорьевича Сторчезова Транспортное агентство, от 14 июля 2015 г., № 02.3-2039, комментарий к проекту окончательного решения отчет о расследовании крушения рейса МН17;

Приложение 24. Письмо Олега Г. Сторчезова, заместителя от 16 сентября 2015 г. Директор Федерального агентства воздушного транспорта, № 4.15-785-dsp, адресованный Президенту Совета ИКАО о ходе расследования крушения рейс МН17;

Приложение 25. Письмо Президента Совета ИКАО от 2 октября 2015 г. № E1/1.63, AN 6/32, SMM 1/4, в ответ на Письмо № 4.15-785-dsp от 16 Сентябрь 2015 г. от Федерального агентства воздушного транспорта о ходе расследования крушения рейса МН17;

Приложение 26. Письмо заместителя Олега Г. Сторчевого от 22 сентября 2015 г.
Директора Федерального агентства воздушного транспорта № 4.02-798-dsp в Службу безопасности Нидерландов от 22 сентября 2015 г.
Правление возражает против действий, противоречащих Приложению 13 к Чикагской конвенции;

Приложение 27. Письмо Олега Г. Сторчевого, заместителя директора Росавиации и уполномоченный представитель Российской Федерации в расследовании рейса МН17, в Совет безопасности Нидерландов с информацией о новых фактах, которые будут отражены в
окончательный отчет о катастрофе МН17 от 14 января 2016 г.;

Приложение 28. Письмо Председателя № OvV-16500274 от 25 февраля 2016 г.
ОРС в ответ на Письмо № 4.02-3 от 14 января 2016 г. заместителя
Директора
Федерального агентства воздушного транспорта Олега Григорьевича Сторчевого;

Приложение 29. Письмо Генерального секретаря ИКАО от 24 июля 2014 г., Ссылка AN
13/4.2-14/59 об авиационной безопасности гражданских воздушных
судов, выполняющих полеты в зоне конфликта
воздушное пространство;

Приложение 30. Письмо Ф.К.Г. Вестербеке от 9 сентября 2015 г., глава
Прокурор Национальной прокуратуры Нидерландов, отклоняющий
запрос Российской Федерации о включении российских
представителей в состав
совместной следственной группы;

Приложение 31. Официальное заявление Министерства иностранных дел России, 15
Октября 2020 г.;

Документы о расследовании крушения МН17

Приложение 32. Совет безопасности Нидерландов. Окончательный отчет о техническом расследовании,
Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines (версия на английском языке), 13 октября 2015 г.;

Приложение 33. Документ “МН17. О расследовании”, Совет
безопасности Нидерландов, Октябрь 2015 г.;

Приложение 34. Письмо № OvV-15500901 от 2 июня
2015 г. от следователя- ответственный за ОРС;

Приложение 35. Совет безопасности Нидерландов, Приложения к отчету: Авиакатастрофа
в Малайзии
Рейс МН17 авиакомпании Airlines, Приложение Q,

Документы Совета Безопасности ООН

Приложение 36. Резолюция 2166 (2014), принятая Советом Безопасности
на его
7221-е заседание 21 июля 2014 года, S/RES/2166 (2014) ;

Документы Международного судебного суда

Приложение 37. Законность применения государством ядерного оружия в вооруженном
конflikте, Консультативное заключение, Доклады Международного суда, 1996, стр. 66;

Приложение 38. Дело о канале Корфу, решение от 9 апреля 1949 г., Отчеты Международного суда за 1949 г.,
стр. 4;

Приложение 39. Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии с Статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Решение, Доклады Международного суда, 2020, стр. 81;

Приложение 40. О применении Конвенции о предотвращении и Наказание за преступление геноцида (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногория), судебное решение, Доклады Международного суда, 2007 г., стр. 43;

Приложение 41. Дело о монетарном золоте, вывезенном из Рима в 1943 году (Предварительный вопрос), решение от 15 июня 1954 г., Отчеты Международного суда за 1954 год, стр. 19;

Приложение 42. Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии с Статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Заявление судьи Геворкяна, Решение, Отчеты Международного суда за 2020 год;

Приложение 43. Дело Мавромматиса о палестинских концессиях, решение 1924 года, Постоянная палата международного правосудия, Серия А, № 2, стр. 11.

Приложение 44. Дело, касающееся применения Международной конвенции о ликвидации всех форм расовой дискриминации (Джорджия против Русской Федерации). Предварительные возражения, решение от 1 апреля 2011 г., Отчеты Международного суда, стр. 70;

Приложение 45. Просьба о толковании решения от 20 ноября 1950 г. по делу о предоставлении убежища (Колумбия против Перу). Решение от 27 ноября 1950 г., Отчеты Международного суда 1950, стр. 395;

Приложение 46. Толкование мирных договоров с Болгарией, Венгрией и Румынией. Консультативное заключение от 30 марта 1950 г. (первый этап), Международный суд Правосудие, Доклады Международного суда, 1950 г., стр. 65;

Приложение 47. Континентальный шельф Северного моря, Решение Международного суда от 20 февраля 1969 г. Отчеты, 1969, стр. 3;

Приложение 48. Железнодорожное сообщение между Литвой и Польшей, консультативное заключение, 1931 год, Постоянная палата международного правосудия (серия А/В), № 42, стр. 116;

Приложение 49. Вооруженные действия на территории Конго (Новое заявление: 2002) (Демократическая Республика Конго против Руанды). Юрисдикция и приемлемость, Решение, Отчеты Международного суда за 2006 год, стр. 6;

Приложение 50. Апелляция, касающаяся юрисдикции Совета ИКАО в соответствии с Статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации (Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия Аравия и Объединенные Арабские Эмираты против Катара), Особое мнение судьи *ad hoc* Берман. Решение, Отчеты Международного суда за 2020 год;

Приложение 51. *Российская Федерация против Украины, Европейский суд по правам человека, Приложение № 36968/21 от 2021 года, часть 3 “Гибель пассажиров и экипажа “Боинга” 777 рейса MH17 Малайзийских авиалиний 17 июля 2014 года”, пункты. 216–258.**

Научная литература

Приложение 52. *Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации. Комментарий, 2014 г.;*

Приложение 53. *Чиа-Джуи Ченг, “Уничтожение рейса KAL KE007 и статья 3 Бис Чикагской конвенции”, в “Исследованиях по международному воздушному праву”, 2017 г.;*

Приложение 54. *Справочник по международному гуманитарному праву, изд. Dieter Fleck, 4 - е издание, 2021;*

Приложение 55. *Михал Кленка, “Безопасность полетов: юридические обязательства государств и практика”, Журнал транспортной безопасности, Норвелл, том 10 (декабрь 2017 г.);*

Приложение 56. *Рувантисса Абейратне, Нормотворчество на воздушном транспорте, Springer Международное издательство, Швейцария, 2016, стр. 81;*

Приложение 57. *Лупин Чжан, Разрешение межгосударственных споров в гражданской сфере Авиация, Издательство Оксфордского университета, Соединенное Королевство, 2022 г.;*

Приложение 58. *Руководство HPCR по международному праву, применимому к воздушным и ракетным войнам Война, Издательство Кембриджского университета, 2013;*

Другое

Приложение 59. *Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным Конфликты на море, Сан-Ремо, 12 июня 1994 г.;*

Приложение 60. *Международный центр по урегулированию инвестиционных споров, AES Корпорация против Аргентины, Решение о юрисдикции от 26 апреля 2005 г.;*

Приложение 61. *Информационный бюллетень о крушениях гражданских самолетов.*

* Примечание переводчика: Этот документ не был предоставлен переводчику и не является общедоступным в интернете.