

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ (ИКАО)

СОВЕТ ИКАО

АВСТРАЛИЯ И КОРОЛЕВСТВО НИДЕРЛАНДОВ

v. _

**РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ
(2022)**

**КОНТРМЕМОРАНДУМ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

по заявлению Австралии и Королевства
Нидерландов

от 14 марта 2022 года,

именуемый

“Разногласия по толкованию и применению Конвенции о международной
гражданской авиации

Авиация в соответствии со статьей 84”

Представитель Российской Федерации

(Подпись) А. А. Новгородов

20 апреля 2023 г.

Содержание

РАЗДЕЛ I. Введение...	... 4
ПОДРАЗДЕЛ I.1 Агент от Российской Федерации...	... 4
ПОДРАЗДЕЛ I.2 Утверждение заявителей о том, что Российская Федерация несет ответственность за использование ЗРК "Бук" необоснованно.....	4
ПОДРАЗДЕЛ I.3 Позиция заявителей относительно толкования и применения нормы международного права противоречат Чикагской конвенции и не имеют юридической основы.....	6
РАЗДЕЛ II. ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ПОДНЯТЫЕ В МЕМОРАНДУМЕ ЗАЯВИТЕЛЕЙ	
ПОДРАЗДЕЛ II.1 Выдержки из материалов уголовного дела, предоставленные Заявителями не могут считаться достоверными.....	7
ПОДРАЗДЕЛ II.2. В своем техническом расследовании DSB не провела необходимых и достаточных исследований для определения типа ракеты, сбившей рейс МН17, и места где он был запущен.....	15
II.2.1. Осмотр обломков самолета и снарядов...	... 16
II.2. 1.1 Методы исследования, использованные в ходе расследования, не позволяют установить тип использованное оружие	16
II.2. 1.2 Точка детонации боеголовки ракеты указана неверно.....	19
II.2. 1.3 Снаряды: Химический состав материала не соответствует составу материала 9Н314М боеголовка.	20
II.2. 1.4 Снаряды: форма и геометрические размеры не соответствуют таковым у 9Н314М боевая часть.	22
II.2.2. Изучение летных характеристик ракеты и взрыва боевой части ЗРК "Бук" ЗРК системы.....	25
II.2.2. 1 Российская Федерация является разработчиком и изготовителем ракеты класса "земля-воздух" "Бук" система	26
II.2.2. 2 Структурные повреждения Boeing 777, рейс МН17, не соответствуют 9Н314М Боеголовка.	26
II.2.2. 3 Следы взрывчатых веществ на обломках не соответствуют взрывчатому веществу в 9Н314М Боеголовка.	28
II.2.2. 4 Полномасштабные имитационные эксперименты с боевой частью 9Н314М ракеты 9М38М1 были не учтены при подготовке окончательного отчета о расследовании.....	29
1.Первый полномасштабный имитационный эксперимент продемонстрировал специфические особенности Боеголовки 9Н314М.....	29
2.Вторым полномасштабным имитационным экспериментом была реконструкция крушения самолета МН17.	30
II.2.2.5 Траектория ракеты была определена неверно	...35
1.Выводы о точке детонации боеголовки и направлении ее полета не согласуются с алгоритмами работы радиолокационной головки самонаведения ЗРК "Бук". В результате предполагаемый район пуска ракеты был неверно определен.....	35
2.Полет ракеты из района, указанного в отчете DSB, не был зафиксирован любые данные радара.....	39

II.2.3 Техническая документация на части ракеты, предположительно извлеченные после крушения сайт рейса МН17 не подтверждает, что он принадлежал российским Вооруженным силам.....40

II.2.4. Разработчик ракеты не участвовал в подготовке программы для расследование или проведение исследований и экспериментов, которые не соответствуют Стандартам и рекомендациям ИКАО..... 42

РАЗДЕЛ III. ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ... ..46

ПОДРАЗДЕЛ III.1. Крушение рейса МН17 не подпадает под действие Чикагской Конвенции на основании статьи 89 этого документа.....47

ПОДРАЗДЕЛ III.2 Применение статьи 89 не ограничивается действиями, разрешенными согласно международному гуманитарному праву.....52

ПОДРАЗДЕЛ III.3. Вопрос, регулируемый статьей 3 бис, не применяется к ситуациям вооруженного конфликт 56

ПОДРАЗДЕЛ III.4. Международно-правовая ответственность за крушение МН17 не может быть возложена на Российскую Федерацию в соответствии со статьей 3 бис 65

ПОДРАЗДЕЛ III.5. В любом случае, действия, приписываемые Заявителями Российской Федерации, не представляют собой нарушения статьи 3 бис..... 72

III.5.1. Запрещение применения силы в соответствии со статьей 3 бис Чикагской конвенции не является абсолютным 72

III.5.2. Обязательство предотвращать нигде не изложено в статье 3 бис..... ... 85

III.5.3 Действия, которые Заявители пытаются приписать России, не подпадают под действие статьи 3 бис.....92

ПОДРАЗДЕЛ III.6. Российская Федерация не несет ответственности, поскольку нет причинно-следственной связи между действиями Российской Федерации и сбитием МН17.....97

ПОДРАЗДЕЛ III.7.Украина несла ответственность за обеспечение безопасности полетов авиации на территории ДНР, когда был сбит МН17.....98

РАЗДЕЛ IV... .. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

РАЗДЕЛ I. Введение

ПОДРАЗДЕЛ I.1 Агент Российской Федерации

1. Алексей Анатольевич Новгородов, Представитель Российской Федерации при Международная организация гражданской авиации (ИКАО) была назначена представителем Российской Федерации, уполномоченной действовать от имени Российской Федерации в судебном разбирательстве.

2. Официальную корреспонденцию, касающуюся разбирательства, можно отправлять по адресу: 999 Robert- Бульвар Бурасса, номер 16:25, Монреаль, Квебек, Канада, H3C 5J9.

ПОДРАЗДЕЛ I.2 Утверждение заявителей о том, что Российская Федерация несет ответственность за использование ЗРК "Бук", является необоснованным

3. Заявка Австралии и Королевства Нидерландов (далее именуемые "Заявители") на титульном листе гласит следующее:

"Разногласия по поводу толкования и применения Конвенции о международной гражданской авиации В соответствии со статьей 84"

4. Однако по сути Заявление и прилагаемый Меморандум являются обвинительным актом против Российскую Федерацию за крушение рейса МН17 Малайзийских авиалиний 17 июля 2014 года. В пунктах 1.1, 2.22, 2.25–2.28 и 4.10 Меморандума прямо указано, что рейс МН17 был сбит ракетой серии 9М38 с боеголовкой 9Н314М, запущенной Вооруженными Силами США Российской Федерации из зенитно-ракетного комплекса (ЗРК) "Бук".

5. Российская Федерация категорически отвергает это утверждение ввиду того, что в ходе расследования крушения рейса МН17 не было проведено необходимых и достаточных исследований, чтобы определить тип ракеты, взрыв которой вызвал разрушение гражданского самолета в полете.

При рассмотрении дела по существу Российская Федерация настоятельно призывает Совет ИКАО обратить особое внимание на тот факт, что результаты исследований, на которые ссылаются Заявители, являются недействительными, несовместимо с характеристиками ракеты 9М38 и боеголовки 9Н314М по своей сути противоречивый, почерпнутый из ненадежных источников и недобросовестно, как подробно описано в разделе II настоящего Контрмеморандум.

6. Российская Федерация обращает внимание членов Совета ИКАО на тот факт, что вопрос о компетенции Совета ИКАО рассматривать этот спор не был окончательно решен на этап предварительных возражений. В соответствии с решением Совета ИКАО, принятым на этом этапе предварительное возражение Российской Федерации о том, что Совет ИКАО недостаточно компетентен рассмотрение дела ввиду неприменимости статьи 3 бис Чикагской конвенции в условиях вооруженного конфликта было отложено до рассмотрения дела по существу. Российская Федерация продолжает не признавать компетенцию Совета ИКАО рассматривать этот спор и

подача настоящего контрмеморандума не может быть истолкована как признание такой компетенции.

7. Подраздел II.1 Контрмеморандума содержит информацию из материалов, имеющих в распоряжении Российской Федерации о расследовании крушения рейса МН17, которые подтверждают вывод о том, что непринятие государством надлежащих мер по охране места происшествия место происшествия – Украина¹ – привело к фальсификациям и появлению в ходе расследования таких предметы, такие как

Два снаряда двойной Т-образной формы ("галстук-бабочка"); и

В Обломки ракеты "Бук".

Эти предметы необоснованно используются Заявителями в качестве доказательства причастности Российской Федерации к использованию ЗРК "Бук" на территории Украины.

Соответственно, подраздел II.пункт 2 Контрмеморандума содержит факты, указывающие на то, что испытания и методы моделирования, использованные при расследовании крушения рейса МН17, не учитывали особенности идентификации оружия, используемого для атаки самолетов, и тот факт, что результаты, использованные Заявители не были проверены на соответствие фактическим летным характеристикам ЗРК "Бук" и его Компоненты.

В подразделе II.2.1 Контрмеморандума подробно описывается неспособность заявителей провести необходимую экспертизу обломков ракеты, предположительно найденных на месте аварии, как утверждает заявители. Более того, российская сторона уверена, что обломки принадлежат ракете переведен в воинскую часть № 20152, дислоцированную в 1986 году в городе Тереховля на Украине Советская Социалистическая Республика (ныне Западная Украина). Ракета не была возвращена на территорию Российской Федерации (подраздел II.2.3).

8. Несоблюдение стандартов и рекомендаций ИКАО по расследованию авиационные происшествия мешали следствию объективно и всесторонне изучить все вопросы, связанные с уничтожением Boeing 777 рейса МН17 и установлением лиц, ответственных за эта трагедия (подраздел II.2.4 Контрмеморандума). Не были использованы возможности Российская Федерация как государство-разработчик ЗРК "Бук", упущение, которое не соответствует стандартам Приложения 13 к Чикагской конвенции.

¹ Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, стандарт 3.3: "Государство происхождения принимает все разумные меры по защите доказательств и обеспечению безопасного хранения воздушного судна и его содержимого в течение такого периода, который может потребоваться для целей расследования. Защита доказательств должна включать сохранение с помощью фотографических или иных средств любых доказательств, которые могут быть изъяты, стерты, утеряны или уничтожены. Надежное хранение должно включая защиту от дальнейшего повреждения, доступа посторонних лиц, воровства и порчи".

ПОДРАЗДЕЛ I.3 Позиция заявителей относительно толкования и применения норм международного права противоречит Чикагской конвенции и не имеет юридической основы

9. Российская Федерация разделяет мнение заявителей о том, что определение ответственного государства ибо крушение малайзийского "Боинга" необходимо для предотвращения подобных трагедий в будущем. Однако юридическая ответственность не может быть определена на основе политических и оппортунистические соображения. Международно-правовая ответственность должна, во-первых, вытекать из существующих международно-правовых норм и, во-вторых, основываться на неоспоримых фактических обстоятельствах. В противном случае международное сообщество не извлечет никаких уроков из этой трагедии, и международный правовой режим регулирующий использование воздушного пространства в целях аэронавигации, перестанет быть подлинным регулятором межгосударственных отношений, обеспечивающих безопасный полет гражданских воздушных судов.

10. Статья 89 Чикагской конвенции предусматривает, что Конвенция не затрагивает свободу действий любого из государств, затронутых вооруженным конфликтом, будь то в качестве воюющих сторон или как нейтралы. Такие действия не могут рассматриваться как нарушение Чикагской конвенции. Это не означают, что сбивание гражданского воздушного судна "разрешено" международным правом; это означает, что вопрос о законности применения оружия в вооруженном конфликте регулируется другой отраслью права – международным гуманитарным правом (при этом Россия категорически отвергает обвинения в его участие в крушении МН17). Наличие вооруженного конфликта на территории которого в воздушное пространство малайзийский "Боинг" был сбит-это неоспоримый факт, подтвержденный многочисленными источниками и не оспаривается Заявителями. В 2014 году Российская Федерация была в числе государств, затронутых конфликтом, хотя и не как воюющая сторона. Соответственно, как показано в подразделе III.1 Контрмеморандума, действия, приписываемые Заявителями Российской Федерации, не могут быть априори представляют собой основание для назначения ответственности за нарушение Чикагской конвенции.

11. Статья 89 Чикагской конвенции применяется независимо от того, как определяются определенные действия в соответствии с международным гуманитарным правом. Она не включает никаких положений, ограничивающих ее применение в случае вооруженного конфликта. Толкование заявителей о том, что исключение, предусмотренное статьей 89, применяется только к действиям, не противоречащим международному гуманитарному праву, не имеет под собой оснований. Доказательства этого последствия включены в подраздел III.2 Контрмеморандума.

12. Статья 3 бис Чикагской конвенции сама по себе регулирует ситуацию мирного времени и не касается потери гражданского воздушного судна во время вооруженного конфликта, как это произошло с Malaysia Airlines самолет (подраздел III.3 Контрмеморандума). Это не означает, что сбитый гражданский воздушное судно "разрешено" международным правом; это означает, что вопрос о законности применения оружия в вооруженном конфликте регулируется другой отраслью права – международным гуманитарным правом.

13. Известные на сегодняшний день фактические обстоятельства катастрофы и, среди них, материалы представленные заявителями показывают, что на сегодняшний день достоверно установить личности погибших не представляется возможным

составляющий экипаж ЗРК "Бук", из которого, по утверждению заявителей, был сбит малайзийский "Боинг". В любом случае, доступная информация, анализ которой включен в подраздел Пункт III.4 Контрмеморандума приводит к выводу, что действия экипажа ЗРК "Бук" не могут быть приписаны Российской Федерации.

14. Статья 3 бис Чикагской конвенции применяется только к случаям, когда воздушное судно было ранее идентифицировано как гражданское. Более того, статья 3 бис не содержит обязательства по предотвращению. Заявители необоснованно предлагают расширенное толкование, которое полностью несовместимо с буквальным толкованием Чикагской конвенции. В любом случае, действия и бездействие, в которых Заявители обвиняют Российскую Федерацию, не представляют собой нарушения каких-либо международно-правовые нормы (подраздел III.5 Контрмеморандума). Предписанные действия, в частности, те, которые касаются закрытия воздушного пространства, должны были быть предприняты Украиной, в чьем воздушном пространстве произошло крушение рейса МН17.

15. Российская Федерация не несет никакой ответственности, поскольку между действиями нет причинно-следственной связи Российской Федерации и сбитие рейса МН17 (подраздел III.6 Контрмеморандума). В этом отношении Россия категорически отвергает обвинения в своей причастности к крушению рейса МН17.

16. Крушение малайзийского Boeing произошло в воздушном пространстве Украины. Это точно Украина, согласно практике ИКАО и Приложению 11 к Чикагской конвенции, которая имеет обязательство по обеспечению безопасности аэронавигации в суверенном воздушном пространстве (подраздел III.7 Контр- Мемориал). Во время крушения рейса МН17 Украина была хорошо осведомлена о рисках для гражданского авиации в связи с вооруженным конфликтом на востоке страны, включая наличие противовоздушной обороны оборонительная техника ополчения Донецкой Народной Республики (ДНР). Управляется наемниками и однако, руководствуясь репутационными интересами, а также желанием использовать гражданские самолеты в качестве "живого щита" для защиты украинских военно-воздушных сил, украинские власти решили пренебречь своими обязательствами по международного права с трагическими последствиями.

РАЗДЕЛ II. ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ, ПОДНЯТЫЕ В ЗАЯВЛЕНИИ ЗАЯВИТЕЛЕЙ МЕМОРИАЛ

ПОДРАЗДЕЛ II.1 Выдержки из материалов уголовного расследования, предоставленные Заявители не могут считаться надежными

17. Крушение рейса МН17 произошло в результате того, что самолет развалился в воздухе, подняв вопрос с первого дня аварии о том, что вызвало разрушение конструкции самолета перед столкновением с землей.

18. Единственным полностью информативным и объективным источником данных о причине и последовательности разрушения были обломки самолета. Очевидно, что чрезвычайно важную и стержневую роль в

роль в этом расследовании сыграл всеобъемлющий масштаб усилий по сбору и исследованию обломков самолета.

19. В соответствии со стандартом 3.2 Приложения 13 “Расследования авиационных происшествий и инцидентов” к Конвенции о международной гражданской авиации (далее именуемая Чикагской конвенцией) Украине, как государству происшествия, было предписано принять “все необходимые меры для защиты доказательств и обеспечить безопасное хранение воздушного судна и его содержимого в течение такого периода, который может быть необходимо для целей расследования”.²

20. В Меморандуме и документах, на которые ссылаются Заявители, нет подтверждения что Украина приняла все необходимые и достаточные меры для обеспечения сохранности обломков самолета. Такие меры, принятые Украиной, должны были включать прекращение военных действий в районе, непосредственно прилегающем к месту крушения, и полное сотрудничество в международном расследовании, включая в отношении предоставления немедленного и неограниченного доступа к месту крушения, как того требует пункты 7 и 9 резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций.

21. Со своей стороны, власти самопровозглашенных республик на востоке Украины полностью выполнили свое обязательство “обеспечить безопасный доступ и гарантии безопасности к национальным комиссиям по расследованию, включая международных следователей, в районе, находящемся под их контролем [представители сепаратистских групп]”, вместе с их обязательством “сотрудничать с соответствующим органам Украины по всем практическим вопросам, возникающим в ходе восстановительных и следственных работ”.³

22. В этой связи Российская Федерация была вынуждена направить письмо Генеральному секретарю ИКАО 29 сентября 2014 г., ссылка 9-3763, в котором, среди прочего, указано следующее:

“В резолюции 2166 ООН подчеркивается решающая роль ИКАО в расследовании авиационных происшествий и инцидентов, и, учитывая остающиеся открытыми вопросы, которые непосредственно влияют на обеспечение полного, тщательного и независимого международного расследование авиационного происшествия, которое указано, среди прочего, в пунктах 5, 6 и 7 Резолюции 2166 ООН, имею честь просить Вас, г-н Генеральный секретарь, обратиться к компетентным органам Украины и Донецкой Народной Республики с призывом совместно обеспечить, чтобы международный комитет немедленный, безопасный и неограниченный доступ к месту происшествия и создание необходимых условий, позволяющих собрать все имеющиеся фрагменты воздушного судна и доставить их в согласованное место проведения экспертной оценки”.

² ИКАО: Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации: расследование авиационных происшествий и инцидентов, десятое издание 2010 года, включая поправку № 14.

³ ОБСЕ: Заявление Трехсторонней контактной группы для прессы, Киев, Украина, 18 июля 2014 г. <https://www.osce.org/ru/home/122136> (последнее обращение 9 декабря 2022 г.).

23. Отчет Совета безопасности Нидерландов (DSB) не содержит никакой информации или фактов, указывающих на то, что власти самопровозглашенной Донецкой Народной Республики (ДНР) препятствовали прибытию следователя на место происшествия или что с их стороны было какое-либо противодействие эксперту следователей, например, запретить им осматривать, перемещать или изымать части воздушного судна, снимать видеофильмы и фотографии, опрашивать свидетелей и другие действия, которые должны выполняться в месте происшествия. Представители непризнанной ДНР не препятствовали расследованию, как свидетельствует передача бортовых самописцев самолета малайзийским следователям⁴ 22 июля 2014.

24. Стандарт 5.пункт 4 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации требует от органа по расследованию авиационных происшествий следующего: *“Там, где это возможно, должно быть посещено место происшествия, осмотрены обломки и взяты показания у свидетелей”*.

25. В заключительном отчете OPC говорится:

“Под конвоем Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), air следователи по расследованию авиационных происшествий из Украины и Малайзии, Федеральная полиция Австралии и журналисты имели доступ к месту крушения в течение нескольких дней после катастрофы. Во время этих визитов обломки были тщательно сфотографированы и показали, что места крушения в основном нетронуты. собранная информация была передана Совету безопасности Нидерландов.

*Из-за ситуации с безопасностью в географическом районе крушения Совет безопасности Нидерландов не смог приступить к сбору и консервации обломков непосредственно после того, как Украина делегировал расследование Нидерландам”*⁵.

26. Передача Украиной полномочий по расследованию Нидерландам не освободила Украину от ее обязательства использовать все средства для содействия расследованию, как того требует стандарт 5.1 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Кроме того, стандарт 3.3 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации обязала Украину “принять все разумные меры для защиты доказательств и обеспечения безопасного хранения воздушного судна и его содержимого в течение такого периода, как может быть необходимо для целей расследования [...] Надежное хранение должно включать защиту от дальнейшего повреждения, доступа посторонних лиц, хищения и порчи ”.

27. Украина не выполнила эти требования. Специальный мониторинг ОБСЕ Оперативный отчет Миссии в Украине (СММ) за 21 июля 2014 года сообщил, что:

“[...] В 13:20 СММ прибыла на основное место крушения, которое СММ посетила тремя предыдущими днями ранее, недалеко от села Грабово. СММ не увидела никакой охраны по периметру на месте, и ей был предоставлен беспрепятственный доступ к объекту. Там было заметно меньше активности, и Аварийных служб больше не было, три из четырех палаток, ранее использовавшихся для администрирования и планирования, были сняты [...]”

⁴ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 2.11.1 (стр. 44, 45) [Добавление 85].

⁵ Там же, Раздел 2.12.1 (стр. 53) [Добавление 85].

И, в дополнение:

“[...] В 16:15 СММ прибыла на место происшествия, которое ранее СММ не посещала, недалеко от села Никишино, примерно в 4 км от основного места крушения. Наблюдатели видели многочисленные обломки различных размеров, широко разбросанные на площади примерно в один квадратный километр. Никаких признаков человеческих останков обнаружено не было. Объект не охранялся. СММ покинула объект в 16:45 [...]”⁶.

28. Следует отметить, что соглашение между Украиной и Нидерландами о передаче полномочий по расследованию было подписано 23 июля 2014 года – через семь дней после авиакатастрофы. Как можно видеть из приведенной выше информации следует, что украинские власти имели неограниченный доступ к месту крушения сразу после крушения, но они не участвовали в охране обломков.

29. Нарушение Украиной стандартов 3.2 и 5.1 Приложения 13 к Конвенции о международной авиации Гражданская авиация способствовала преднамеренному искажению и фальсификации вещественных доказательств в связи с катастрофой рейса МН17.

30. Были проведены три экспедиции для поиска и сбора обломков на месте крушения авиарейса. Первая такая экспедиция состоялась только в ноябре 2014 года, более чем через три месяца после крушения. Во время первой поисково-спасательной операции (4-22 ноября 2014 г.) *“На месте обломки самолета были снабжены маркировкой, сфотографированы и зарегистрированы в База данных. Когда фрагменты были перемещены на различные объекты, они были проверены с использованием этой регистрации.”*⁷ *“Во время первой миссии по восстановлению Совет безопасности Нидерландов заключил соглашение с министром по чрезвычайным ситуациям Администрации Донецкой области, обратившись к Министру за помощью в отношении вывоза оставшихся обломков, когда Нидерланды завершили свою первую миссию по восстановлению (см. Приложение J). Также было решено, что оставшиеся обломки могут быть извлечены без участия представителей Совета безопасности Нидерландов настоящее”,*⁸ Согласно упомянутому соглашению, заключенному 20 ноября 2014 года между DSB и Министром по чрезвычайным ситуациям Донецкой областной администрации, *“весь мусор, оставшийся после передача данных ОРС выходит за рамки вышеупомянутого независимого международного расследования. Поэтому ОРС обращается за помощью к Министерству по чрезвычайным ситуациям Администрация Донецкой области в отношении утилизации всех оставшихся обломков МН17 крушение”*.⁹

⁶ ОБСЕ: Оперативный отчет Специальной мониторинговой миссии в Украине (СММ) о посещении мест, связанных с Малайзией Крушение рейса МН17 авиакомпании Airlines, 21 июля 2014 г., Донецк, 22 июля 2014 г. <https://www.osce.org/ru/ukraine-smm/121682> (последний раз проверено 9 декабря 2022 г.).

⁷ Совет безопасности Нидерландов. “МН17: О расследовании”, 2015. Подраздел 7.1.2 (стр. 55) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

⁸ Там же, [Ошибка! Справочный источник не найден.].

⁹ Там же, Приложение J (стр. 91-92) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

31. Из этого следует, что между первой и второй поисковыми операциями у местных властей не было обязательства предпринимать какие-либо усилия для сохранения обломков самолета. В этой связи логично для ОРС сообщить, что во время второй и третьей экспедиций на место крушения некоторые из обломков самолета обнаружены не были.¹⁰

32. Во время второй и третьей поисковых операций (с 20 по 28 марта 2015 г. и с 19 апреля по 2 мая 2015 г.), были обнаружены еще восемь контейнеров с обломками. В контейнерах находились различные части фюзеляжа самолета, части кабины самолета и большое количество, в основном мелких,

сгоревших деталей. Восемь контейнеров были доставлены в Нидерланды в конце третьей миссии.¹¹

“По прибытии на базу BBC 12 все отдельные фрагменты крушения были снова проверены, зарегистрированы и сфотографированы с использованием установленной процедуры, а затем подвергнуты судебно-медицинской экспертизе. Затем они были отсортированы и был сделан выбор из обломков, которые были необходимы для установления причин крушения авиации и которые были необходимы для проведения реконструкции. 10 декабря 2014 года этот процесс начался с обломков, которые были погружены на шестнадцать грузовиков после извлечения из район крушения во время первой миссии по восстановлению. Что касается остальных восьми контейнеров с обломками, извлеченных во время второй и третьей миссий по восстановлению, то этот процесс начался 12 мая 2015 года”¹³.

33. Важно отметить, что Российская Федерация не участвовала в рассмотрении обломки на месте происшествия или при их идентификации после их передачи на авиабазу Гильце-Риен. информация о тщательной сортировке и идентификации вещественных доказательств, изъятых с места происшествия не соответствует фактическому состоянию вещественных доказательств, на которые ссылаются Заявители докажете свою версию инцидента, которая основана на утверждениях об обнаружении (а) двойного Т- фигурные (“галстук-бабочка”) снаряды, 14 из которых позволили сделать вывод о том, что сбитый самолет был вызван попаданием ракеты “Бук” и (b) фрагментами самой ракеты. 15

a. Появление в ходе расследования снарядов “двойной Т-образной формы” (“галстук-бабочка”)

34. Информация в окончательном отчете DSB о месте нахождения снарядов найденное ограничено общими фразами, такими как “папка для документов” или “кабина пилота”¹⁶, хотя это важно для определения типа боеголовки и ракеты. Конкретные ссылки на местоположение, где

¹⁰ Там же, подраздел 7.1.2 (стр. 56) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

¹¹ Там же, подраздел 7.1.2 (стр. 55-56) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

¹² Gilze-Rijen, Netherlands.

¹³ Совет безопасности Нидерландов. “МН17: о расследовании”, октябрь 2015 г. Подраздел 7.1.4 (стр. 57) [Ошибка! Ссылка источник не найден.].

Памятная записка 14 заявителей, пункт 2.26 [Приложение 104].

¹⁵ Меморандум заявителей, пункт 2.27 [Приложение 104].

¹⁶ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Таблица 11 (стр. 92) [Добавление 85].

было обнаружено, что они доступны только для двух элементов, входящих, по всей вероятности, в состав боеголовки корпус,¹⁷ а также для элементов, извлеченных из тел командира воздушного судна, второго пилота и старшего бортпроводника.

35. Из подписи к рисунку 37 окончательного отчета ОРС следует, что “галстук-бабочка” предмет “№1” (фото вверху слева)¹⁸ был найден в “кабине пилотов”. На сегодняшний день точное местоположение в кабине пилотов где был найден этот предполагаемый “снаряд”, остается загадкой. Ниже, в подразделах 0 и 0 Контрмемориал, будет доказано, что этот предмет не имеет никакого отношения к катастрофе.

36. Второй снаряд “галстук-бабочка” якобы был извлечен из тела пилота в команда. Тем не менее, тело командира воздушного судна специально не исследовалось - вместо этого тело **был допрошен капитан из команды В, который находился за пределами кабины пилотов самолета во время крушения**.¹⁹ В части 0 контрмеморандума показано, что с точки зрения его геометрических размеров и остаточной массы после преодоления препятствий этот объект не может быть связано с крушением Boeing 777 рейса MH17.

б. Появление в ходе расследования фрагментов ракеты

37. Согласно подразделу 2.12.2.8 окончательного отчета ОРС: “Во время восстановления в районе крушения были обнаружены обломки, ряд деталей, которые не принадлежали самолету, и его содержимое. Обнаруженные детали, по-видимому, были связаны с ракетой класса “земля-воздух”.²⁰

38. Манипулирование обломками ракеты является намеренно предвзятым действием, направленным на то, чтобы возложить вину на Российскую Федерацию. Об обнаружении Нидерландами обломков ракеты было объявлено в Августе 2015 года (более чем через год после события) и только после процедуры консультаций с Российской Федерации было завершено до публикации окончательного отчета о расследовании. Таким образом, в нарушение стандарта 6.3 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации, расследование Российская Федерация была лишена возможности официально прокомментировать ситуацию и получить аргументированный ответ. Вопреки стандарту 6.3, окончательный отчет был опубликован Советом по безопасности Нидерландов (DSB) без приложения комментариев Российской Федерации по поводу появления в ходе расследования фрагментов ракеты.

39. В ходе расследования авиакатастрофы и на сегодняшний день не было предоставлено никакой возможности для Российской Федерации осмотреть обломки этой ракеты в нарушение стандарта 5.25 (b) и (d) Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации.

¹⁷ Там же, рисунок 40 (стр. 94) [Приложение 85].

¹⁸ Там же, рисунок 37 (стр. 89) [Приложение 85].

¹⁹ Там же, раздел 2.13.2 (стр. 85) [Добавление 85].

²⁰ Там же, раздел 2.12.2.8 (стр. 80) [Добавление 85].

40. В окончательном отчете ОРС отсутствует информация о районе, где были обнаружены “фрагменты были обнаружены фрагменты ракеты ”земля-воздух” или о поисковой экспедиции (первой, второй или третьей), в ходе которой были обнаружены фрагменты. В связи с этим у Российской Федерации есть все основания полагать, что информация, предоставленная ОРС о проверке и регистрации обнаруженных обломков, данные с сайта не могут полностью соответствовать фактам.

41. Вплоть до завершения расследования информация о предполагаемом обнаружении фрагменты ракеты были утаены от Российской Федерации., тем самым лишая российскую сторону возможности принять участие в исследовании этих фрагментов и высказать свое мнение посредством прилагая его к окончательному отчету о расследовании крушения рейса МН17, как того требует Приложение 13, стандарт 6.3, к Конвенции о международной гражданской авиации.

42. 2 июня 2015 года проект окончательного отчета был представлен Российской Федерации для замечаний. Ссылаясь на необходимость публикации окончательного отчета “как можно раньше”, сопроводительное письмо от ОРС просил рассмотреть проект в течение 30 дней (вместо 60 дней, предусмотренных пунктом 6.3 Приложения 13 к Чикагской конвенции) и представить замечания по проекту окончательный отчет к 3 июля 2015 г. 21

43. 14 июля 2015 г. Российская Федерация представила ОРУ замечания по проекту окончательного отчета.²²

В проекте окончательного отчета не было упоминания об обнаружении ракеты класса "земля-воздух" фрагменты на месте происшествия.

44. Как указывалось выше, информация об обнаружении частей ракеты среди обломков самолета была объявлена 11 августа 2015 года в ходе третьего и заключительного совещания государств-участников для расследования. Таким образом, Российская Федерация была лишена возможности выразить свое мнение об обнаружении частей ракеты и их связи с катастрофой рейса МН17 во время процесс консультаций, предусмотренный Приложением 13 к Конвенции о международной гражданской авиации.

45. 16 сентября 2015 года Российская Федерация направила Президенту обращение Совета ИКАО, г-на Олумуйивы Бенард Алиу²³, в котором, среди прочего, говорилось следующее:

“[...] Эта беспрецедентная закрытость расследования и частично обнародованная информация относительно новых фактов, даже для участников расследования, вызывает у нас большое удивление.

²¹ Письмо от 2 июня 2015 г. № OvV-15500901 от следователя, ответственного за DSB [Приложение 98].

²² Письмо заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта Олега Григорьевича Сторчевого от 14 июля 2015 г. № 02.3-2039, комментируя проект окончательного отчета о расследовании крушения рейса МН17 [Приложение 89].

²³ Письмо заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта Олега Григорьевича Сторчевого от 16 сентября 2015 г. № 4.15-785-dsr на имя Президента Совета ИКАО о ходе расследования авиакатастрофы рейс МН17 [Добавление 99].

Например, 02 июля 2015 г. в соответствии с Приложением 13 к Чикагской конвенции ОРС начал официальные консультации по проекту окончательного отчета с государствами-членами расследование. В результате консультаций, 11 августа 2015 года стало известно от DSB официальные публичные заявления, что среди сегментов, вывезенных с места авиационного происшествия, нет были найдены 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, из-за особого интереса к ним, о котором объявила Объединенная следственная группа (JIT), проводящая уголовное расследование.

Предоставление на более позднем этапе данных об обнаружении фрагментов ракеты и отказе DSB от их надлежащего расследования в соответствии с другими полученными данными может рассматриваться как нарушение стандартов 5.4 и 5.10 Приложения 13 с требованием к проводящему расследование государству проанализировать всю соответствующую информацию по данному авиационному инциденту, а также предоставить координация с судебными органами, уделение внимания соответствующим доказательствам, которые требуют немедленной регистрации и анализа для успеха расследования.

В связи с этим требуется начать работы по установлению района, в котором была обнаружена ракета фрагменты (если они были обнаружены), идентифицировать ракету по признакам, известным конструктора и производителя, а также расследовать его перемещение между воинскими частями после его выхода с завода.

Мы хотели бы напомнить, что в начале расследования Российская Федерация привлекла обращаем внимание, что в ходе расследования требуется проанализировать использование ракет "БУК" в украинской армии. Однако, по нашей информации, эта работа не была выполнена. Дополнительно не было представлено ни информации о радиообмене между украинскими военными диспетчерами УВД в день инцидента, ни планов украинских военных авиационных полетов, было только заявление, не подкрепленное доказательствами, о том, что полетов не было, что было несколько раз опровергнуто многими свидетелями. Также, основываясь на нашей информации, Украинская сторона не предоставила информацию относительно данных об использовании всех видов оружия включая как типы ракет "земля-воздух", так и "воздух-воздух", а также их местоположение на момент крушения самолета. [...]"

46. Г-н Олумуйива Бенард Алиу, президент Совета ИКАО, ответил 24 Российской Федерации 2 октября 2015 года. В ответе, среди прочего, говорилось:

"[...] ИКАО далее проинформирована о том, что ОРС представила проект окончательного отчета о расследовании рейса МН17 аккредитованным представителям государств, участвующих в расследование 2 июня 2015 года, за их комментарии. В соответствии с Приложением 13 "Авиационное происшествие""Расследование инцидента" к Конвенции о международной гражданской авиации, пункт 6.3, после получив комментарии, государство, проводящее расследование, должно либо внести поправки в проект Окончательного Отчета, включив в него содержание полученных замечаний, либо, по желанию государства, предоставившего комментарии, приложите комментарии к окончательному отчету. Будьте уверены, что ИКАО продолжает консультировать все стороны должны обеспечить надлежащее соблюдение положений Приложения 13. В этой связи Окончательный отчет ожидается, что к нему будут приложены особые мнения".

24 Письмо Президента Совета ИКАО № E1/1.63 от 2 октября 2015 г., AN 6/32, SMM 1/4 в ответ на письмо № 4.15-785-dsp от 16 сентября 2015 г. Федерального агентства воздушного транспорта о ходе расследования крушения рейса МН17 [Приложение 100].

47. 22 сентября 2015 года российская сторона направила свое возражение против DSB25 в связи с действиями, противоречащими Приложению 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Ответа на российское заявление нет **Запрос Федерации был получен из ОРС.**

48. 13 октября 2015 года ОРС опубликовал свой окончательный отчет, не ответив на российскую Сторону Письмо Федерации от 22 сентября 2015 года.

49. В пункте 0 своего контрмеморандума Российская Федерация приводит объективные факты **доказывающие, что фрагменты ракеты, представленные Нидерландами, принадлежат ракете, выпущенной ранее** поставлялись в Украину и не имеют никакого отношения к Вооруженным Силам Российской Федерации.

50. Согласно ОРС: “Материал, который был найден на местах крушения, не был невредимый. Обломки самолета лежали на местах крушения без присмотра в течение нескольких месяцев и были подвержены повреждениям, изменению или вывозу. На обломки частично повлияли погодные условия и манипуляции, которые были необходимы в течение первых нескольких недель для извлечения человеческих останков и личных вещей . Последнее в некоторых случаях требовало перемещения обломков. Кроме того, в этом районе неоднократно происходили боевые действия, которые также могли иметь последствия для состояния обломки, когда они были обнаружены”.²⁶ Несмотря на это заключение, ОРС не предпринял необходимых шагов по проверке полученных вещественных доказательств для обеспечения тщательного расследования, как того требует Резолюция 2166 (2014) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций.

51. Следовательно, при принятии решения по этому делу Совет ИКАО должен принять во внимание позицию Украины неспособность должным образом обезопасить место происшествия, а также отсутствие объективной информации о местонахождении где были обнаружены снаряды и “фрагменты ракет класса "земля-воздух”. Появление предполагаемых снарядов и фрагментов ракет на неохраяемом месте крушения и в обломках Боинг 777, рейс МН17, мог быть сфабрикован неустановленными лицами, заинтересованными в этом деле .

52. Этот вывод подтверждается результатами исследований и экспериментов, результаты которых приведены в подразделе II.2 Контрмеморандума.

ПОДРАЗДЕЛ II.2. В своем техническом расследовании DSB не провела необходимых и достаточных исследований для определения типа ракеты, сбившей рейс МН17 и место, где он был запущен

II.2.1. Осмотр обломков самолета и снарядов

²⁵ Письмо заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта Олега Григорьевича Сторчевого от 22 сентября 2015 г. № 4.02-798-dsp в Совет безопасности Нидерландов с возражением против действий, противоречащих Приложению 13 к Чикагской Конвенции [Добавление 101].

²⁶ Совет безопасности Нидерландов, “МН17: о расследовании”, 2015. Подраздел 7.1.3 (стр. 56) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

53. Стандарт 5.пункт 25 Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации предоставляет государствам право участвовать во всех аспектах расследования под контролем следователя- ответственный, включая участие в следственных действиях за пределами площадки, таких как осмотр компонентов, технические брифинги, тесты и симуляции. Согласно примечанию 3 к стандарту 5.25, “Ничто в этом Стандарт запрещает государству, проводящему расследование, расширять участие сверх перечисленных прав”. Несмотря на это, Российская Федерация, как разработчик и производитель ЗРК "Бук" не был приглашен для участия в осмотре самолета обломки, компоненты снаряда и обломки ракеты, предположительно обнаруженные на месте аварии.

54. Ниже приведены факты, указывающие на то, что методы испытаний и моделирования не учитывали специфику идентификации оружия, используемого для нанесения ударов по самолетам, и полученные результаты не были сверено с фактическими летными характеристиками ЗРК "Бук" и его компонентов.

II.2.1.1 Методы исследования, использованные в ходе расследования, не позволяют идентифицировать тип использованное оружие

55. Согласно рекомендациям ИКАО, выбор объекта, на котором планируется проведение специальных тестов для расследования авиационного происшествия, зависит от характера специальных обследований и тип компонентов и систем, подлежащих тестированию. Исследователь должен быть уверен, что выбранное учреждение способно обеспечить требуемое обследование и тестирование.²⁷

56. Расследование повреждений воздушного судна, причиненных оружием (“боевые повреждения”) это необычная задача, с которой редко сталкиваются следователи по расследованию авиационных происшествий в гражданской авиации, и при решении которой в чем некоторые государства вообще не имеют опыта. Достаточно отметить, что глава 19 “Расследование *диверсии со взрывчатыми веществами*”, часть III *Руководства ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Документ ИКАО 9756) кратко упоминает желательность трехмерной реконструкции при исследовании разрушительных последствий попадания ракеты.²⁸ Документ ИКАО не содержит никаких методология расследования “боевых повреждений” воздушного судна с целью определения **типа оружия.**

57. В ходе расследования крушения рейса МН17 Российская Федерация неоднократно обращалось внимание на необходимость углубленного анализа и детального обсуждения методов определения характеристик боеголовки, взрыв которой привел к уничтожению Boeing Самолет 777, рейс МН17.

27 ИКАО: Руководство по политике и процедурам расследования авиационных происшествий и инцидентов, Doc 9962 (2011). Глава 9 “Испытания и проверки компонентов, пункт 9.2.1.

28 ИКАО: Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, документ 9756, часть III: Расследование (2011). Глава 8 “Реконструкция обломков” (пункты 8.2.1 и 8.3.8) и глава 19 “Расследование диверсий со взрывчатыми веществами”.

58. В Российской Федерации, специализированная исследовательская организация действует с 1942 года, сейчас она называется Центральным научно-исследовательским институтом военно-воздушных сил Министерства обороны Российской Федерации. Исследования "боевых повреждений" проводились в этом институте с давних пор еще со времен Второй мировой войны, но методология, наконец, оформилась как самостоятельная научная дисциплина в 1980-х годах (во время афганской кампании), на основе огромного объема практического опыта расследования авиационных происшествий и экспериментальных исследований. Результатом стало разработка набора методов, позволяющих:

Идентифицировать среди множества повреждений в обломках самолета боевые повреждения, нанесенные средствами нападения;

Рассчитать пространственные условия повреждения самолета (точка подрыва и ориентация оружия в пространстве в момент подрыва) исходя из конкретных характеристик боевых повреждений;

Определить материал снарядов, их размеры, форму и вес.;

Оценить массу боеголовки; и, как следствие,;

Определить тип используемого оружия.

59. Методология определения типа повреждения была разработана Центральным научно-исследовательским Институтом Военно-воздушных сил для использования Вооруженными Силами, но она успешно использовалась в случаях "боевые повреждения" гражданских воздушных судов. На встрече уполномоченных представителей, состоявшейся в мае 2015 года, Российская Федерация представила доклад о методологии определения "боевых повреждений" исследования на примере крушения над Черным морем пассажирского самолета Ту154, выполнявшего рейс SBI-1812, следовавшего из Тель-Авива в Новосибирск.²⁹

60. Использование методики позволило определить, что самолет Ту-154, выполнявший рейс SBI-1812 был сбит зенитной ракетой 5В28, выпущенной из ракетного комплекса С-200В. Тип ракеты был определен Центральным научно-исследовательским институтом Военно-воздушных сил следующим образом:³⁰

По повреждениям, состоящим из множественных однородных перфораций в виде круглых отверстий был сделан вывод, что они были вызваны дистанционно сработавшими снарядами, оснащенными осколочной боевой частью;

²⁹ Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил. "Результаты исследования повреждений фрагментов самолета Туполев 154М RA85693 разбился 4 октября 2001 года над Черным морем", май 2015 г. [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

³⁰ Государственный научно-исследовательский институт Министерства обороны Российской Федерации. "Отчет о результатах дополнительного исследования конструкции самолета Ту-154М RA-85693, потерпевшего крушение над Черным морем 4 октября 2001 года" (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

На основе объемного моделирования было установлено, что взрыв боевой части произошел на расстоянии около 13 метров от фюзеляжа ракеты приближение к воздушному судну слева сзади под углом примерно 46°-50° к его продольной оси;

Снаряды, извлеченные из обломков самолета, были изготовлены из подшипниковой стали легированной стали ШХ-15 и в своем первоначальном состоянии имели сферическую форму, приблизительно 9,5 мм в диаметре и весом около 3,5 граммов;

В зависимости от материала снаряда, его структурного состояния, массы и геометрических размеров по характеристикам и характеру осколочности снаряда был сделан вывод, что они исходили от боеголовки 5B14SH, используемой в зенитной ракете 5B28V C-200 Тип;

На основании пилотажно-баллистических расчетов и математического моделирования полета ракеты к цели было определено, что воздействие на самолет соответствовало стандартному условия эксплуатации ракеты с полуактивным самонаведением 5B28B и стандартные условия ее работы срабатывание боевой части в случае обнаружения самолета наземным радаром цель в диапазоне частот, соответствующем настройкам бортовой радиостанции Оборудование.

61. В ходе дальнейшего расследования крушения самолета Ту-154, выполнявшего рейс SBI-1812, было установлено, что непосредственно перед тем, как самолет был сбит, ракета 5B28 была запущена с места запуска зенитно-ракетного комплекса C-200B, расположенного недалеко от Феодосии во время учений, проводимых украинскими силами противовоздушной обороны. Ракета была запущена с беспилотного летательного аппарата транспортное средство, мишень Рейса. Однако из-за ошибок при подготовке и проведении учений был фактически был уничтожен пассажирский самолет Ту-154.³¹

62. Таким образом, было установлено, что самолет Ту-154 был сбит ракетой ЗРК C-200B не по наличию этого типа оружия в регионе, а по характеру повреждений планера самолета и свойств компонентов снаряда.

63. В ходе расследования крушения рейса MH17 обсуждение и координация методов расследования, а также самого расследования проводились без участия российских специалистов. Соответственно, для анализа конкретных деталей ущерба, который привел к крушению Boeing 777 рейса MH17, российская сторона использовала фотоматериалы, полученные в ходе

³¹ Межгосударственный авиационный комитет. "Окончательный отчет о результатах расследования авиакатастрофы" (самолет Ту-154М, регистрация № RA-85693), 29 октября 2001 г. (на русском языке) [Добавление 91].

экспертиза обломков Boeing 777 в феврале и мае 2015 года, а также результаты полномасштабных имитационных экспериментов, проведенных российской стороной.

II.2. 1.2 Точка детонации боеголовки ракеты указана неверно.

64. Основная методологическая ошибка, допущенная при расследовании крушения рейса МН17 заключалась в неправильном определении точки детонации оружия. На это указала Российская сторона еще до публикации окончательного отчета.³²

65. В окончательном отчете ОРС сделан вывод, что точка взрыва находилась между 3,24 и 4,39 м от самолета.³³ Положение детонации было определено путем прямого моделирования.³⁴ Это означает что была создана математическая имитационная модель боевой части ЗРК "Бук". затем было использовано моделирование, чтобы определить положение этой боеголовки, при котором теоретически рассчитанная площадь повреждений на самолете совпадала с фактической.

66. Это фундаментальная ошибка. Положение детонации определяется с целью определения характеристик боеголовки, но не наоборот. Фактически, при исследовании Крушение МН17, положение детонации было скорректировано в соответствии с виртуальной моделью боеголовки (с выбранными характеристиками) в заранее определенных условиях.

67. Следуя этому подходу, если боеголовка отличается от указанной, любое совпадение между теоретически полученной площадью повреждения и фактической площадью повреждения было бы случайным. Поэтому естественно, что в приложениях к окончательному отчету говорится, что "найти единственную комбинацию для определения точки детонации и ориентации [боеголовки] невозможно"³⁵.

68. В ходе расследования крушения рейса МН17 Российской Федерации была не предоставлена возможность провести исследование в полном соответствии с разработанной методологией. Тем не менее, было проведено несколько расследований для определения точки детонации боеголовки с использованием специальных фотографий, сделанных российскими следователями в феврале и мае 2015 года. В кроме того, экспериментальная проверка полученных результатов была проведена на точной копии Boeing 777 Воздушное судно.

³² Письмо заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта Олега Григорьевича Сторчевого от 14 июля 2015 г. № 02.3-2039, комментируя проект окончательного отчета о расследовании крушения рейса МН17 [Приложение 89].

³³ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 142, таблица 20 [Приложение 85].

³⁴ Там же, стр. 135-141 [Приложение 85].

³⁵ Там же, Добавление Y "Реконструкция повреждений, вызванных воздействием частиц высокой энергии на рейс Malaysia Airlines МН17", Приложение А (стр. 9) [Добавление 85].

69. О результатах российских расследований было сообщено ОРС в мае 2015 г. во время второй встречи уполномоченных представителей государств, участвующих в расследовании.³⁶ Согласно российским расчетам, минимальное расстояние от точки подрыва до самолета (левое окно кабины пилотов) находится в диапазоне 0,8-1,6 м.

70. Эксперимент на самолете-копии Boeing 777 был повторен в 2020 году по новой методологии с использованием дополнительных технических устройств в виде лазерного оборудования (с визуализацией лазерных лучей). В результате эксперимента положение детонации было уточнено примерно до 1 м от левое окно кабины (рис. 1).

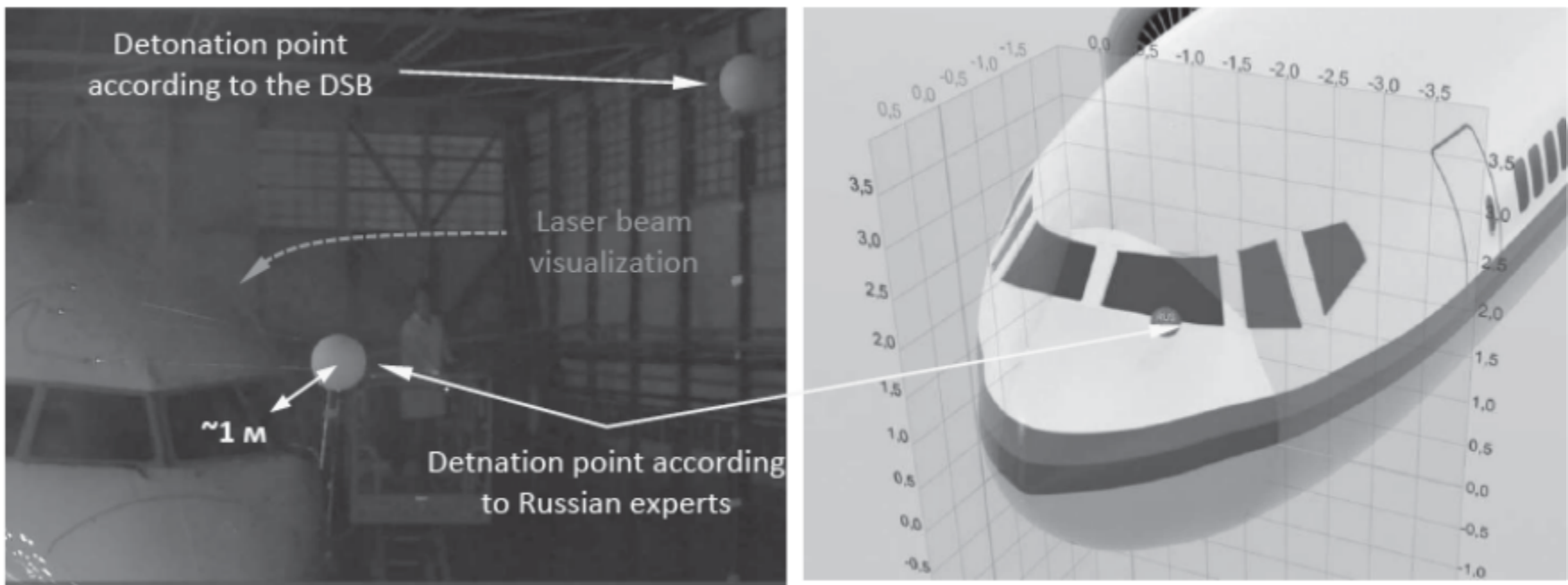


Рисунок 1. Результаты эксперимента 2020 года на летательном аппарате-копии с лазерной траекторией
визуализация целевых траекторий

68. * Полученные результаты имеют решающее значение, поскольку на этой дистанции взрыва ни характер взрыва повреждения самолета, ни плотность площади поражения осколками не соответствуют детонации "Бука" Боевая часть ракеты SAM.

Снаряды II.2.1.3: Химический состав материала не соответствует химическому составу материала 9Н314М боевая часть.

71. Отчет DSB показывает, что обнаруженные снаряды существенно различаются по своему химическому составу то есть они были изготовлены из разных марок стали.³⁷ Однако в отчете DSB этого нет.,

³⁶ Центральный научно-исследовательский институт ВВС. "Предварительные результаты фотоисследования после осмотра обломков МН17". Май 2015 г. (на русском языке). [Приложение 90].

* Примечание переводчика: ошибка в нумерации абзацев в оригинале, которая идет 70, 68, 71.

³⁷ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 2.16.2, таблица 12 (стр. 93) [Добавление 85].

включите данные о содержании углерода и кремния в материале снарядов, без которых невозможно определить марку стали. Марка стали не была установлена, хотя эта процедура обязательна для идентификации типа оружия.

72. Следовательно, окончательный отчет не содержит необходимых и достаточных доказательств того, что химический состав проанализированных снарядов соответствует химическому составу Материала для снаряда 9Х314М.

73. Российская сторона провела анализ химического состава 9Н314М боеголовки, отобранные после проведения полномасштабных имитационных экспериментов (информация на сайте эксперименты приведены в подразделе 0 Контрмеморандума). Результаты были сопоставлены с теми, опубликованными в отчете ОРС.

На основе результатов были сделаны следующие выводы:

1) _Химический состав снарядов , опубликованный в отчете DSB , может соответствовать углеродистой (нелегированной) стали, однако из-за отсутствия данных о содержании таких основных элементов, как углерод и кремний, невозможно определить марку этой стали. Опубликованный химический состав не содержит данных о наличии определенных примесей, характерных для углеродистых сталей, произведенных в СССР и Российской Федерации.

2) _Поэлементное сравнение химического состава материала две группы снарядов, опубликованные в отчете DSB, и группа боеголовок 9Н314М показали что из восьми химических элементов полное совпадение было у двух и частичное у четырех химические элементы, в то время как частичное совпадение было только у одной группы снарядов.

3) _Химический состав снарядов, опубликованный в отчете DSB, не подтверждает вывод о том, что эти снаряды были выпущены из боеголовки 9Н314М.

74. Российская сторона отмечает, что использование современного оборудования позволяет ОРС определять содержание таких элементов, как ванадий, кобальт и молибден, содержание которых не превышает тысячи процентилей. Однако этого не произошло, определите содержание таких основных химических элементов как углерод и кремний, содержание которых на два порядка выше перечисленных примеси в углеродистых (нелегированных) сталях. Это необъяснимое противоречие в отчете DSB, объединенное изложенными выше фактами, дает российской стороне основания отвергнуть всеобъемлющий характер и объективность исследований химического состава снарядов. Следовательно, существует **недостаточно доказательств того, что представленные снаряды действительно были выпущены из боеголовки 9Н314М.**

II.2.1.4Снаряды: форма и геометрические размеры не соответствуют таковым у 9Н314М боеголовка.

75. Отчет ОРС содержит фотографии двух снарядов (рис. 2)³⁸, которые, согласно ОРС, являются "двойными Т-образными" снарядами боевой части 9Н314М зенитной ракеты "Бук". Они упоминаются в отчете ОРС как "галстуки-бабочки".

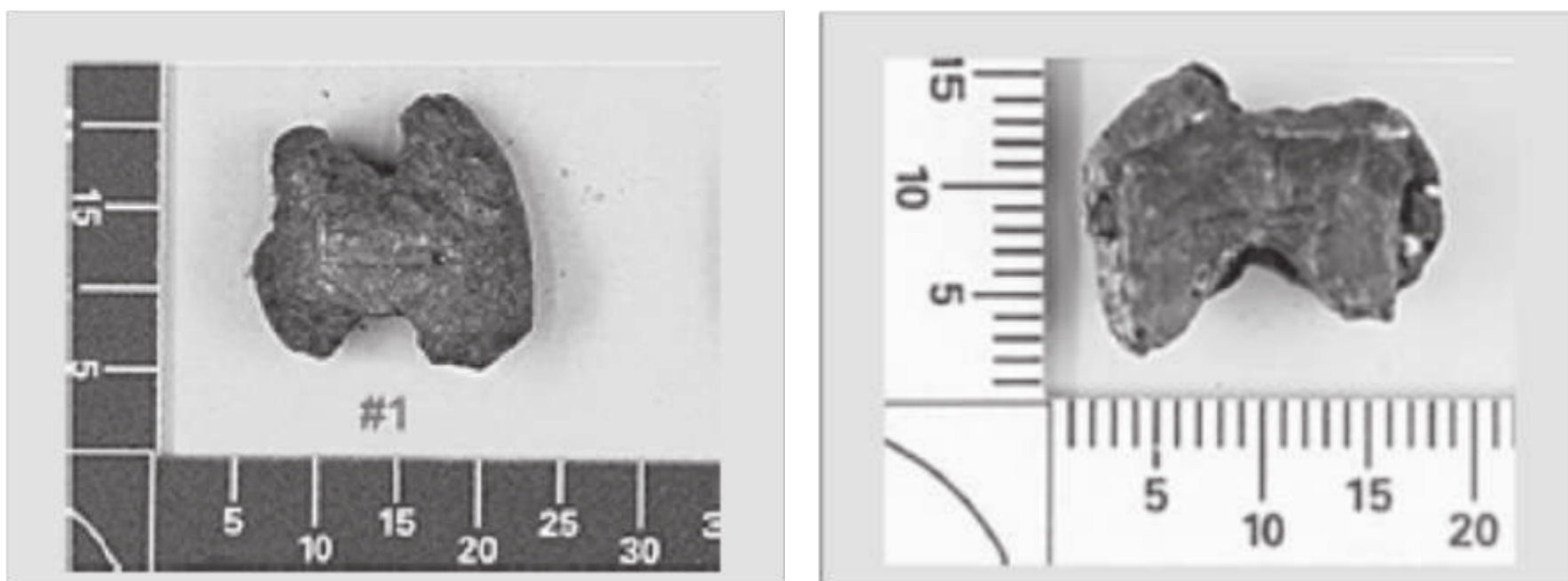


Рисунок 2. Фотографии снаряда "галстук-бабочка" из окончательного отчета ОРС, согласно которому левый фрагмент был найден в "кокпите", а правый - в "теле капитана".

76. Действительно, боеголовка 9Н314М зенитной ракеты 9М38М1 "Бук" содержит почти 8000 снарядов, из которых 1870 имеют форму "галстука-бабочки". Именно от этих "галстуков-бабочек" снаряды, из-за которых DSB пришла к выводу, что рейс МН17 был сбит ЗРК "Бук".

77. В этой связи следует сделать важный момент. ЗРК "Бук" оснащены двумя типами снарядов: 39

а) 9М38М1 с боевой частью 9Н314М, содержащей снаряды трех осколочных типов, включая компоненты в форме "галстука-бабочки"; или

б) 9М38 с боевой частью 9Н314, содержащей только два осколочных типа, среди которых отсутствуют снаряды "галстук-бабочка".

78. Эта особенность отмечена в отчете DSB.⁴⁰ Однако никаких расследований не проводилось для подтверждения того, что взорвалась именно боеголовка 9Н314М. Единственный идентификатор **Боеголовки 9Н314М, фрагменты в форме "галстука-бабочки", даже не были должным образом исследованы.**

³⁸ Там же, раздел 2.16.1, рисунок 37 (стр. 89) [Приложение 85].

³⁹ Письмо Генерального директора АО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей" № 0109/548к от 29 июля 2015 г. (с приложением). Приложение, раздел 2 "Боевые компоненты ракет 9М38 и 9М38М1" (стр. 2-6) [Приложение 97].

⁴⁰ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 3.6.5 (стр. 131-133) [Добавление 85].

79. В отчете DSB указывается, что в обломках самолета были обнаружены только два снаряда в форме "галстука-бабочки".

80. Местоположение первого снаряда (фотография слева на рисунке 2) обозначено как "кабина пилота", без предоставления каких-либо подробностей о местоположении в кабине пилота, где он предположительно был найден.

81. Второй снаряд (фото справа на рисунке 2) предположительно был извлечен из тела капитана. Окончательный отчет содержит следующую информацию: "По запросу общественности прокуратура отобрала четыре тела, которые, как подозревалось, принадлежали членам экипажа, для дальнейшего расследования. Они были предоставлены NFI [Нидерландский институт судебной медицины] для подробного вскрытия и токсикологического исследования".⁴¹ и далее: "После идентификации было обнаружено, что тело капитан из команды "А" не был одним из четырех тел, подвергшихся детальному осмотру".⁴² Таким образом, тело капитана, из которого якобы был извлечен снаряд, не подвергалось подробному вскрытию. В телах других членов экипажа не было обнаружено аналогичных снарядов.

82. Неопределенность относительно места обнаружения и обстоятельств, связанных с извлечением снарядов не позволяет однозначно связать их с обстоятельствами крушения МН17.

83. Снаряд "галстук-бабочка" 9Х314 имеет начальные размеры 13×13×8,2 мм и вес 8,1 г.

84. Теперь посмотрим на более крупный снаряд, который, по мнению DSB, является "галстуком-бабочкой" (слева фотография на рисунке 2), она имеет ширину около 3,0–4,0 мм. Следовательно, если это действительно 9Н314М снаряд, сохраняя внешнюю форму "галстука-бабочки", имел степень боковой деформации около 50%-60%, то есть его толщина была уменьшена с 8,2 мм до 3,0–4,0 мм.

85. Предполагая, что фрагмент действительно имел первоначальную форму "галстука-бабочки", вполне вероятно, что его удар о препятствие (например, внешнюю обшивку самолета) пришелся на его лобовую поверхность. Это только так он мог сохранить такую форму. Следовательно, деформация фрагмента произошла в результате процесса одностороннего сжатия.

86. На рисунке 3 показаны результаты эксперимента по одностороннему сжатию, проведенного российской стороной снаряда "галстук-бабочка".

41 Там же, раздел 2.13.3 (стр. 84) [Добавление 85].

42 Там же, стр. 85 [Добавление 85].

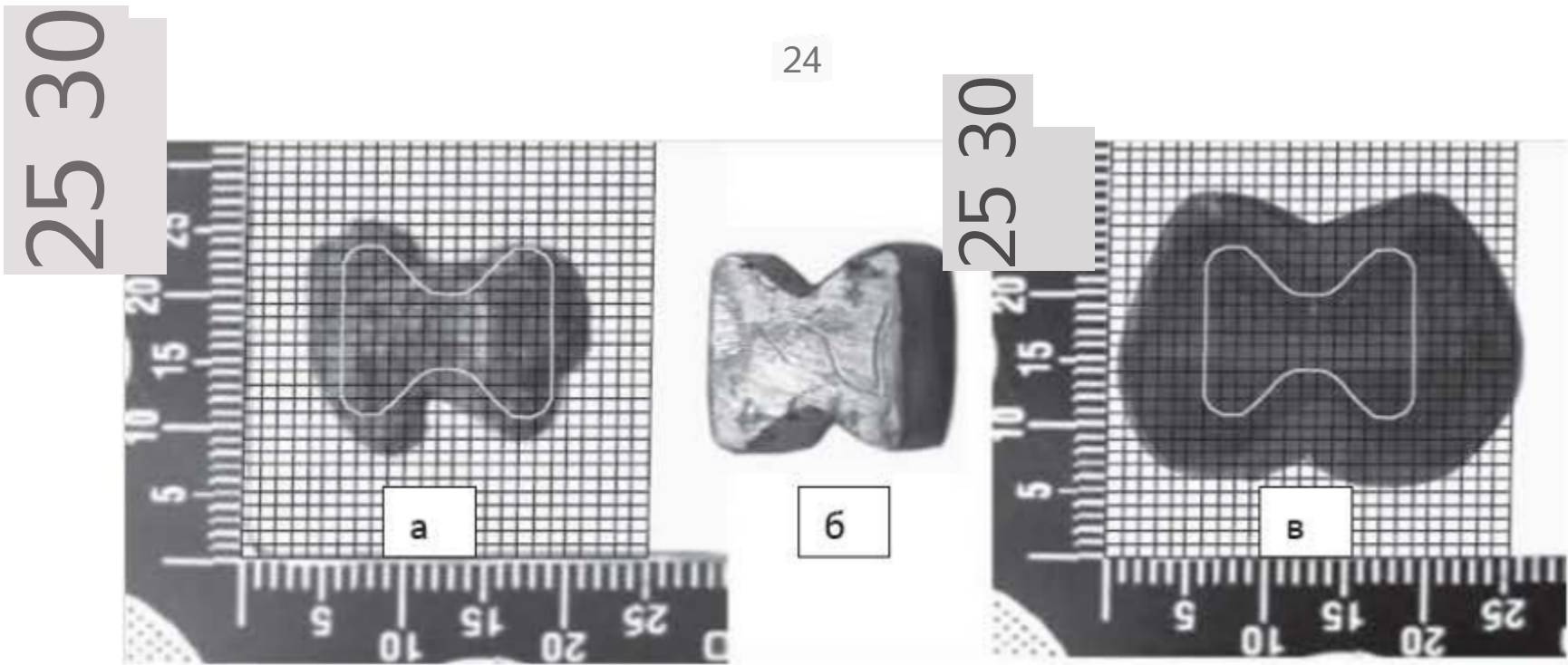


Рисунок 3. (а) первоначальная форма снаряда зенитной ракеты "Бук" из отчета DSB, и внешний вид снаряда "галстук-бабочка" до (b) и после (c) относительной деформации 50%-60%

87. Эксперимент подтвердил, что для стальной детали физически невозможно достичь однократной деформации такой степени при сохранении ее целостности. При степени деформации на 50-60% снаряд должен был бы распасться. Даже если бы "бабочка" не распалась, при такой степени деформации она полностью потеряла бы свою первоначальную форму. В этом случае он больше не будет напоминать "галстук-бабочку", а примет форму "блинчика" (рис. 3 (c)).

88. Согласно отчету DSB, масса первого снаряда "галстук-бабочка" составила 6,1 грамма, а масса второго снаряда "галстук-бабочка" - 5,7 грамма. Следовательно, потеря массы "галстуков-бабочек" составила по меньшей мере 24% и 29% соответственно, при этом форма "галстука-бабочки" была сохранена.

89. Этот факт противоречит результатам испытаний боевой части 9Н314М, которые обеспечивают детонацию боеголовок в среде мишени, состоящей из двух экранов, каждый из которых облицован 5 мм толщиной стальные пластины. В этих условиях сохраняется 96% снарядов типа "галстук-бабочка" с потерей массы 6-7%.⁴³

90. Результаты контрольных испытаний были подтверждены полномасштабным имитационным экспериментом с применением ЗРК "Бук". Потеря массы неразрушенного снаряда "галстук-бабочка" при попадании в точную копию планер самолета составлял не более 10%. Более того, когда потеря массы снаряда "галстук-бабочка" превысила 21%, он полностью потерял свою первоначальную форму.⁴⁴

91. Аналогичное соотношение между формой, начальной и остаточной массой снаряда было отмечено **note** при расследовании крушения Ту-154, рейс SBI-1812. Расследования Центрального исследовательского центра

43 Письмо Генерального директора Корпорации ПВО "Алмаз-Антей" № 01-09/548к от 29 июля 2015 г. (с приложением). Приложение, раздел 3 "Результаты испытаний боевых частей 9Н314М" (стр. 6-8) (на русском языке) [Приложение 97].

44 ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Документ "Отчет о полевом эксперименте" (с приложением), 2016, стр. 170 (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

Институт военно-воздушных сил продемонстрировал, что потеря массы снаряда при сохранении им своей первоначальной формы составляла всего 6-12%.⁴⁵

92. Российская Федерация вновь обращает внимание Совета ИКАО на тот факт, что на заседаниях в мае и августе 2015 года российская сторона сообщила ОРС о результатах исследования и эксперименты, проводимые с целью идентификации ракеты, сбившей рейс МН17. Приведены результаты эксперимента по деформации формы снаряда “галстук-бабочка” и оценка его остаточной массы была продемонстрирована DSB в августе 2015 года на последней встрече уполномоченных представителей по расследованию крушения рейса МН17.⁴⁶ Эти исследования однако они не были приняты во внимание при определении характеристик боевой части ракеты.

93. Помимо необъяснимых несоответствий в форме и массе снарядов, упомянутых в отчете DSB под названием “галстук-бабочка” следствие не обратило внимания на отсутствие на внешней обшивке фюзеляжа Boeing 777 рейса МН17 с такими очевидными особенностями, как отверстия в форме галстука-бабочки, что должно было привести к запуску снарядов “галстук-бабочка”. Полномасштабный имитационный эксперимент, результаты которого представлены ниже в подразделе 0 Контрмеморандума, несомненно, подтверждены что взрыв боевой части ракеты 9Н314М должен привести к характерным множественным случаям о повреждении внешней обшивки в форме галстука-бабочки.

94. Таким образом, у Российской Федерации есть основания заключить, что, хотя окончательный отчет DSB содержит ссылки на снаряды в форме “галстука-бабочки”, которые, скорее всего, не имеют никакого отношения к катастрофе МН17. Учитывая неспособность Украины обеспечить сохранность обломков на месте происшествия, разумно предположить, что появление этих снарядов при расследовании крушения рейса МН17 имеет признаки фальсификации и, следовательно, не может рассматриваться в качестве вещественного доказательства.

95. Техническое расследование не включало необходимые и достаточные исследования структурных повреждений фюзеляжа Boeing 777 рейса МН17 и извлеченных элементов снаряда, результаты которого подтвердили бы обоснованный вывод о типе боеголовки на ракете. Несмотря на выводы о том, что ракета была выпущена из ЗРК “Бук”, возможности Российская Федерация, как разработчик и производитель ЗРК “Бук”, не были использованы в расследование катастрофы рейса МН17.

II.2.2. Изучение летных характеристик ракеты и взрыва боевой части ЗРК “Бук”

⁴⁵ Государственный научно-исследовательский институт Министерства обороны Российской Федерации, “Отчет о результатах дополнительного исследования” о повреждении конструкции самолета Ту-154М RA-85693, потерпевшего крушение над Черным морем 4 октября 2001 года”, Люберцы, 2001, Раздел 4 (стр. 62-75) (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

⁴⁶ Центральный научно-исследовательский институт BBC, “Результаты исследования фото- и видеоданных, полученных при крушении самолета” осмотр Boeing 777-200 9M-MRD Малайзийских авиалиний (МН17 AMS-KUL)”, август 2015 г., стр. 38-39 **[Добавление 93]**.

Второй.2.2.1 Российская Федерация является разработчиком и производителем зенитных ракет "Бук" система

96. Подраздел 0 демонстрирует отсутствие необходимых и достаточных доказательств в отчете DSB что Boeing 777, рейс MH17, был сбит ракетой ЗРК "Бук". Тем не менее, для обеспечения всестороннего и тщательного расследования теория о том, что рейс MH17 был сбит ракетой ЗРК "Бук" явно нуждалась в проверке.

97. Принимая во внимание заложенные в конструкцию ракеты летные характеристики, результаты государственных испытаний, проведенных в ходе ее принятия на вооружение, и специальных экспериментов, проведенных в связи с катастрофой MH17 Российская Федерация, как государство-разработчик и производитель, утверждает, что теория о том, что была применена ракета ЗРК "Бук" с характеристиками боеголовки и траекторией полета описанный в отчете DSB, несостоятелен. Это утверждение основано на:

Проверенных исходных технических данных, таких как конструкторская и производственная документация для ЗРК "Бук" и зенитные управляемые ракеты 9М38 и 9М38М1;

Анализ характера повреждений конструкции планера (подразделы 0 и 0 Контрмеморандум);

Материалы дополнительных полномасштабных имитационных экспериментов с боеголовкой ракеты (подраздел 0 Контрмеморандума);

Радиолокационные данные маршрутной радиолокационной системы "Утес-Т" (подраздел 0 (2) Контр- Мемориала);

Данные из технического сертификата зенитной управляемой ракеты 9М38 с серийным номером "8868720", обломки которой представлены Заявителями как имеющие был вовлечен в аварию (подраздел 0 Контрмеморандума).

II.2.2.2 Структурные повреждения Boeing 777, рейс MH17, не соответствуют 9Н314М Боеголовка.

98. Содержащиеся в окончательном отчете OPC выводы о типе оружия основаны на анализе *of "местоположение, форма и границы повреждений на обломках самолета MH17, количество и плотность попаданий в обломки".*⁴⁷ Расположение, форма и границы повреждений, а также найденные предметы различных форм и размеров соответствовали характеру осколочного распыления повреждение предварительно сформированных осколков в боеголовке 9Н314М, применяемой на ракетах серии 9М38, в качестве

⁴⁷ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 10.2, пункт 6 (страница 255) [Добавление 85].

установлен на зенитно-ракетном комплексе "Бук". Эти выводы основаны на неполных данных. **Основные несоответствия заключаются в следующем:**

Фактические границы зоны распыления осколков на обломках самолета отличаются от моделируемой схемы распыления осколков в теоретически полученной точке детонация боеголовки.⁴⁸ Как следствие, почти половина всех повреждений не была принята во внимание при определении пространственного направления, выбранного боеголовкой;

Направление повреждений, наблюдаемых на внешней обшивке и корпусе самолета, радикально отличается от базовой теории DSB;⁴⁹

Базовая теория DSB объективно не учитывает такие неизменные параметры, как фактическое количество и распределение плотности повреждений от снарядов боевой части ракеты;

Отсутствие характерных отверстий в форме галстука-бабочки на фрагментах самолета и выходных отверстий. отверстия по правому борту самолета, что не соответствует характеристикам ракеты, оснащенной боевой частью 9Н314М.

99. Анализ данных, полученных при осмотре обломков в феврале, мае и Августа 2015 года, а также фотографии, опубликованные в предварительном отчете DSB,⁵⁰ дали российской стороне основания сделать вывод, что объективно наблюдаемый характер повреждений на фрагментах корпуса самолета носовая часть, элементы конструкции фюзеляжа, внутреннее оборудование кабины пилотов, левое крыло и левый двигатель значительно отличаются от смоделированного рисунка осколочного распыления на теоретически рассчитанная точка детонации боеголовки, идентифицированная DSB как достоверное свидетельство столкновения самолета с ракетой ЗРК "Бук", летевшей "в противоположном направлении" к направлению полета воздушного судна.

100. В материалах технического расследования указано, что никаких повреждений от обнаружено не было. снаряды попали в кормовую часть иллюминаторов капитана, то есть дальше, чем STA220.⁵¹ Фактически, фрагменты самолета показывают осколочные повреждения, значительно превышающие те, которые рассматривались в расследовании.⁵²⁵³

⁴⁸ Там же, раздел 3.8 [Приложение 85].

⁴⁹ Там же, раздел 3.8.3 [Приложение 85].

⁵⁰ Совет безопасности Нидерландов, *предварительный отчет, Крушение Boeing 777-200 авиакомпании Malaysia Airlines, выполнявшего рейс MH17 (английский версия)*, 2014 год. [Приложение 87].

⁵¹ Совет безопасности Нидерландов, *Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке)*, 2015. Раздел 3.5.2, Пояснение к рисунку 46 (стр. 121) и Приложению Y (стр. 7) **[Добавление 85]**.

⁵² Там же, Раздел 2.10.2, иллюстрация 9 (стр. 24) [Приложение 85].

⁵³ Совет безопасности Нидерландов. Документ "MH17: о расследовании", 2015 год. Приложение I, пункт 4 (стр. 84) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

101. В ходе расследования крушения рейса МН17 нидерландские эксперты провели значительную работу по 3D-реконструкции передней части фюзеляжа. Следует отметить, что Российским экспертам была предоставлена возможность просматривать 3D-реконструкцию только в течение нескольких часов во время последняя встреча состоялась в августе 2015 года, после завершения процедуры консультаций перед публикацией окончательного отчета, который не позволил им должным образом проанализировать повреждения реконструированной части фюзеляжа.

102. Анализ имеющихся фотографий фрагментов фюзеляжа, а также 3D-реконструкции фотографии, опубликованные после завершения технического расследования DSB, привели российскую сторону сделать вывод, что повреждения от осколков боеголовки наблюдались на обшивке фюзеляжа на уровне большее расстояние от носовой части самолета, чем указано в отчете DSB.⁵⁴ Некоторые повреждения к элементам конструкции планера вдоль левого борта самолета и левой стороны крыши выходит за пределы видимых границ повреждения внешней обшивки и существенно выходит за пределы указанного характера повреждений в отчете о расследовании.

103. Таким образом, характер повреждений передней части фюзеляжа не соответствует выводы отчета о расследовании относительно точки подрыва ракеты и ее направления полета.

II.2.2.3 Следы взрывчатых веществ на обломках не соответствуют взрывчатому веществу в 9НЗ14М Боеголовка.

104. При осмотре обломков самолета и фрагментов ракеты обнаружены следы трех взрывчатых веществ: тротила, гексогена и ТЭНА.⁵⁵

105. DSB не учел тот факт, что заряд взрывчатого вещества 9НЗ14 и Боеголовки 9ХЗ14М содержат взрывчатое вещество ТГ-24, представляющее собой смесь тротила и ГЕКСОГЕНА. Тетранитрат пентаэритрита (PETN) не используется в зарядах взрывчатого вещества 9НЗ14 и 9НЗ14М боеголовки. Более того, взрывчатые составы на основе PETN не использовались в боеприпасах на территории СССР или Российской Федерации⁵⁶.

Таким образом, следы взрывчатого вещества на обломках не соответствуют взрывчатому веществу ТГ-24, использованному в боевой части ракеты ЗРК "Бук".

54 ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Выводы экспертных оценок по авиакатастрофе рейса МН17, стр. 9-18 [Приложение 96].

53 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 2.16.3 (стр. 93) [Приложение 85].

56 См. Добавление, пункты 48-49 для получения более подробной информации.

II.2.2.4 Были проведены полномасштабные имитационные эксперименты с боевой частью 9Н314М ракеты 9М38М1 не учтено при подготовке окончательного отчета о расследовании.

106. В ходе технического расследования Российская Федерация провела два полномасштабных имитационных эксперимента: 31 июля 2015 года и 7 октября 2015 года.

1. Первый полномасштабный имитационный эксперимент продемонстрировал специфические особенности Боеголовки 9Н314М.

107. Первый полномасштабный имитационный эксперимент проводился в условиях столкновения ракеты и самолета на пересекающихся курсах, т.е. в условиях, отличающихся из тех, которые указаны в отчете DSB.57 В первом эксперименте целевая установка состояла из пяти щиты, первый из которых состоял из двух слоев дюралюминия общей толщиной 4 мм и четыре следующих экрана имели один слой дюралюминия толщиной 2 мм (рис. 4). 58

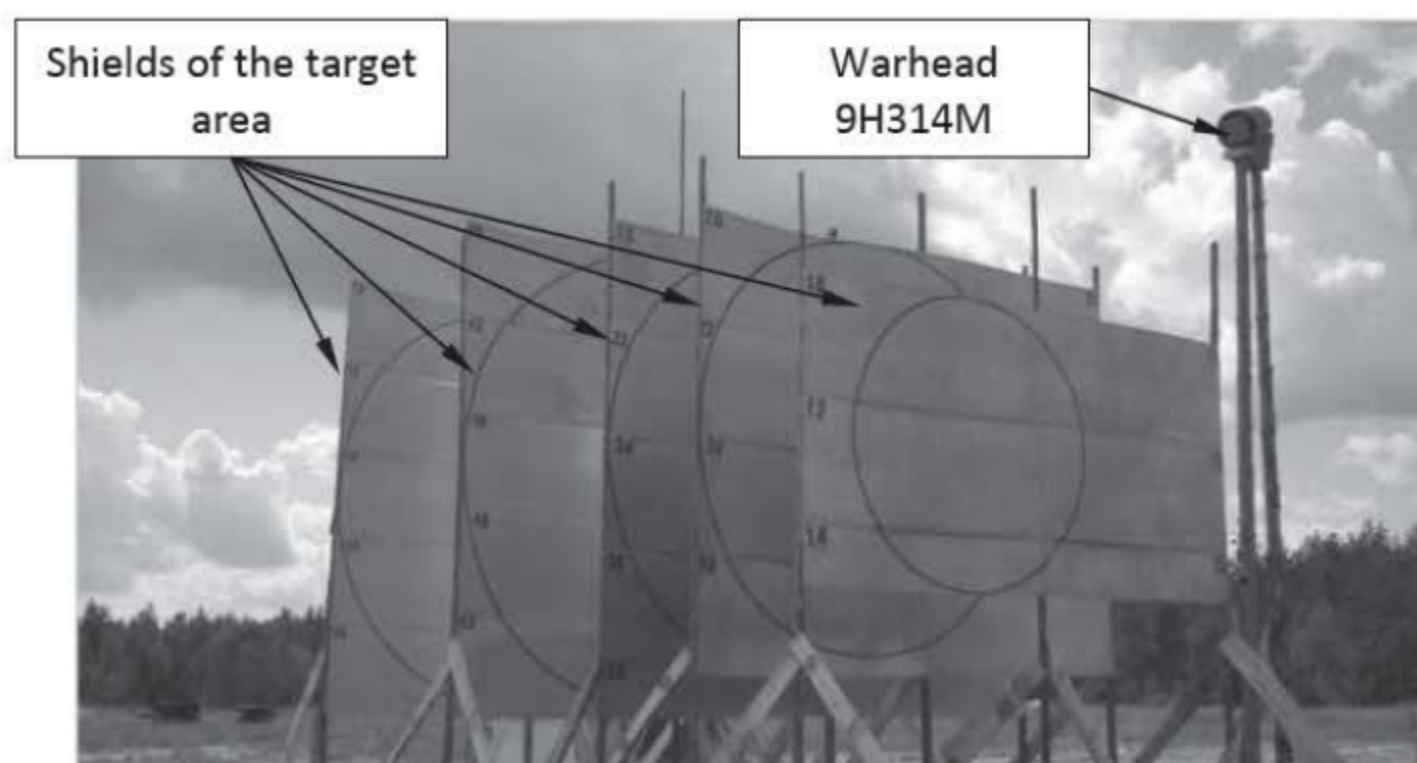


Рис. 4. Установка мишени для первого эксперимента

108. Результаты испытаний показали, что сборные снаряды типа “галстук-бабочка” способны пробивать препятствия, расположенные на большом расстоянии друг от друга, общей толщиной до 14,0 мм и оставлять после себя характерные отверстия в форме галстука-бабочки не только в первом целевом щите, но и во всех последующих щиты.59

109. На обломках самолета нет сопоставимых следов повреждений в форме “галстука-бабочки”.

57 Письмо Генерального директора Корпорации противовоздушной обороны “Алмаз-Антей” от 29 июля 2015 г. № 01-09/548к (с приложением) (на русском языке) [Приложение 97].

58 ОАО “Корпорация ПВО “Алмаз-Антей”. Документ “Отчет о полевым эксперименте” (с приложением), 2016. Подраздел 6.2 (стр. 141-142) и Приложение А (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

59 Там же, рисунок 6.24 (стр. 144) (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

Боинг 777, рейс МН17. Признаки повреждений на корпусе фюзеляжа значительно дальше передней части повреждение фюзеляжа, однако, может быть объяснено пробивной силой снарядов.

110. Российская Федерация проинформировала ОРС в августе 2015 года о результатах этих эксперименты – во время третьей (последней) встречи уполномоченных представителей государств участвующих в расследовании крушения МН17.60

2. Второй полномасштабный имитационный эксперимент представлял собой реконструкцию места крушения вне света МН17.

(а) Подготовка к эксперименту

111. Российская Федерация решила провести полномасштабный имитационный эксперимент, чтобы дать возможность экспертам, проводящим техническое расследование, проверить свои выводы и гипотезы и получить дополнительные факты, необходимые для установления всех деталей трагических событий 17 июля 2014 года с участием рейса МН17.

112. С этой целью в октябре 2015 года были проведены сравнительные исследования ущерба, нанесенного фрагменты Boeing 777 рейса МН17 и о повреждениях самолета-мишени Ил-86 от близкого попадания факторы взрыва боеголовки 9Н314М.61

113. Исходными данными для исследования послужили условия, указанные в проекте окончательного отчета представленный ОРС для обсуждения государствами, участвующими в техническом расследовании, в июне 2015 года. Испытания проводились путем подрыва боеголовки 9Н314М, установленной на ракете 9М38М1, против настройка цели с учетом компенсационных поправок на динамику ракеты и самолета в точке попадания.

114. При подготовке эксперимента, прежде всего, учитывалась необходимость соответствия диаметр фюзеляжа самолета-мишени должен быть как можно ближе к диаметру Boeing 777. разница между диаметром фюзеляжа Boeing 777 (6,20 метра) и Ил-86 (6,08 метра) составляет 0,12 метра, т.е. менее 2%.

115. Во-вторых, необходимо было максимально учесть специфические контуры крыши кабины пилотов самолетов-мишеней Ил-86 и Boeing 777. Это соображение имело жизненно важное значение для обеспечения возможности в будущем проводить объективный анализ деталей структурного повреждение корпуса самолета рейса МН17 отмечено в подразделе 0 Контрмеморандума.

60 ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Выводы экспертных оценок по авиакатастрофе рейса МН17, стр. 41-51 **[Приложение 96]**.

61 ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Документ "Отчет о натурном имитационном эксперименте" (с приложением), 2016 г. (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

116. Чтобы компенсировать неточности при установке самолета-мишени на испытательном стенде, было использовано специальное крепление⁶², которое позволило максимально точно выровнять контуры крыши в зоне кокпита .

117. Кроме того, необходимо было должным образом учитывать тот факт, что эксперимент проводился на земле и в статических условиях, то есть в стационарной среде.

118. Акционерное общество “Концерн воздушно-космической обороны ”Алмаз-Антей”, как разработчик ракетное оружие, является эксклюзивным обладателем математической модели рассеивания снарядов, которая позволяет:

учитывать фактические положения самолета и ракеты в воздухе относительно друг друга;

рассчитать скорость и координаты каждого из фрагментов (более 12 900 траектории) в любой момент времени и для определения плотности распределения площади осколков на любом выбранном расстоянии и направлении от точки взрыва.

119. В качестве входных данных для модели статической и динамической детонации боеголовки 9Н314М, техническая документация на боеголовку 9Н314М и результаты испытаний с 1980 по 1991 год, включенные в использовались следующие документы:

Боеголовка 9Н314М. Технические характеристики, ТУ 9Н314М, 1980 г.;

Технический отчет № 5-514 о контролируемых испытаниях взрывчатых веществ в наземных и статических условиях, 1980 г.;

Боевая часть 9Н314М. Контрольные испытания для проверки параметров зоны поражения, 1981 г.;

Боеголовка 9Н314М. Окончательный отчет о разработке боеголовки 9Н314М с фигурной снаряд, 1981 г.;

отчеты о контрольных и периодических испытаниях, 1990-1991 гг.

120. Получена модель рассеивания снаряда при статическом взрыве боеголовки 9Н314М построено на основе статистических данных о двухградусных зонах меридионального угла рассеивание снаряда, полученное изготовителем в ходе государственного, контрольного и серийного производства имитационные испытания, проведенные, когда ЗРК "Бук" был принят на вооружение в СССР.

121. Компенсационные поправки также использовались для учета статического экспериментального условия, ⁶³ и они были проверены и скорректированы с использованием суперкомпьютерной технологии. Моделирование Результаты имеют уровень достоверности 99,2%. Информация о том, как были выбраны эти исправления, может быть

⁶² Там же, рисунок 3.4 (стр. 12) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

⁶³ Там же, стр. 8 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

найдено в научной статье, опубликованной в журнале Корпорации противовоздушной обороны “Алмаз-Антей”, №1 за 2016 год, 64 и также было разъяснено в ходе специальной пресс-конференции аэрокосмического концерна “Алмаз-Антей” Оборонный концерн, состоявшийся в октябре 2015 года.⁶⁵

122. В–третьих, и это самое важное, целевая установка для эксперимента была составлена таким образом, чтобы полностью воспроизвести версию, принятую в отчете ОРС (рис. 5). Другими словами, точка детонации боевой части ракеты (примерно в 4 метрах от внешних контуров фюзеляжа) и направление, в котором он был направлен (на встречный курс с самолетом) во время эксперимент полностью соответствовал основной теории DSB о повреждении самолета MH17.⁶⁶



Рисунок 5. Целевая установка второго эксперимента, воссоздающая условия, указанные в DSB

отчет о контакте между Boeing 777 рейса MH17 и ракетой

123. По мнению российских экспертов, эти экспериментальные условия были преднамеренно “приспособлены” к цели, поскольку это ранее было продемонстрировано теоретическими расчетами (подраздел 0 Контрмеморандума), что точка взрыва должна находиться примерно в 1 метре от внешних контуров самолета, то есть в 4 раза ближе, чем указано в отчете ОРС.

124. Самолет Ил-86 относится ко второму поколению самолетов с кабиной, оборудованной для экипажа из четырех человек. Помимо рабочих мест капитана и второго пилота, на самолете Ил-86 установлены рабочие места штурмана (слева) и бортинженера (справа).

125. Рабочие места штурмана и бортинженера оборудуются панелями с механическими (стрелочными) устройствами управления и другими приспособлениями, корпус которых является дополнительным и

64 Журнал Корпорации ПВО “Алмаз-Антей”, № 1, 2016, стр. 114-125, “Использование суперкомпьютера” технологии для расследования авиационных происшествий”, <http://journal.almaz-antey.ru/jour/article/view/224> (дата обращения 24 Ноября 2022 года).

65 Информационное телеграфное агентство России (ИТАР-ТАСС), Результаты полномасштабного эксперимента по оценке причин крушение MH17, <https://tass.ru/eksperiment-almaz-anteya/vvodnaya-chast/2343999> (дата обращения 24.11.2022).

66 ОАО “Корпорация противовоздушной обороны ”Алмаз-Антей”. Документ “Отчет о полевом эксперименте” (с приложением) за 2016 год. Раздел 3 (стр. 6-9) (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

очень серьезное препятствие для попадания снарядов из боеголовок ракеты. Boeing 777, который является гражданским самолетом 4-го поколения, не имеет подобных "естественных" препятствий для попадания снарядов.

126. Взрывная сила боевой части ракеты "Бук" ранее была подтверждена в ходе Государственных испытаний, проведенных до принятия ЗРК на вооружение. По этой причине, выбор самолета Ил-86 в качестве точной мишени должен был четко продемонстрировать, что взрывная мощность боевой части ЗРК "Бук" была такова, что даже при "приспособленных" экспериментальных в таких условиях было невозможно, чтобы на передней части широкофюзеляжного пассажирского автомобиля не было перфорации Воздушное судно.

(b) Результаты экспериментов

127. Эксперимент показал, что, когда боеголовка 9Н314М, установленная на ракете 9М38М1, была детонировала в условиях, согласующихся с основной теорией DSB, характер повреждения IL-86 самолет-мишень не соответствовал повреждениям, обнаруженным на фрагментах Boeing 777, рейс MH17:

1) Взрыв боевой части 9Н314М на ракете 9М38М1 не мог вызвать крушение, поскольку на обшивке и внутри кабины были множественные отверстия в форме галстука-бабочки самолета-мишени Ил-86 (рис. 6). Эксперимент подтвердил, что форма отверстий на первом препятствии не была связана с соответствующими направлениями движения ракеты и самолета в момент детонации и не имел прямой корреляции с динамикой ракеты и точкой детонации боеголовки. При взрыве боеголовки типа 9Н314М образуется характерные отверстия в форме бабочки на внешнем корпусе (первое препятствие) не случайны.⁶⁷ Там **на обломках Boeing 777, выполнявшего рейс MH17, таких отверстий нет.**

⁶⁷ Там же, стр. 131-141 и 143-148, а также Приложение А (стр. 89-94) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

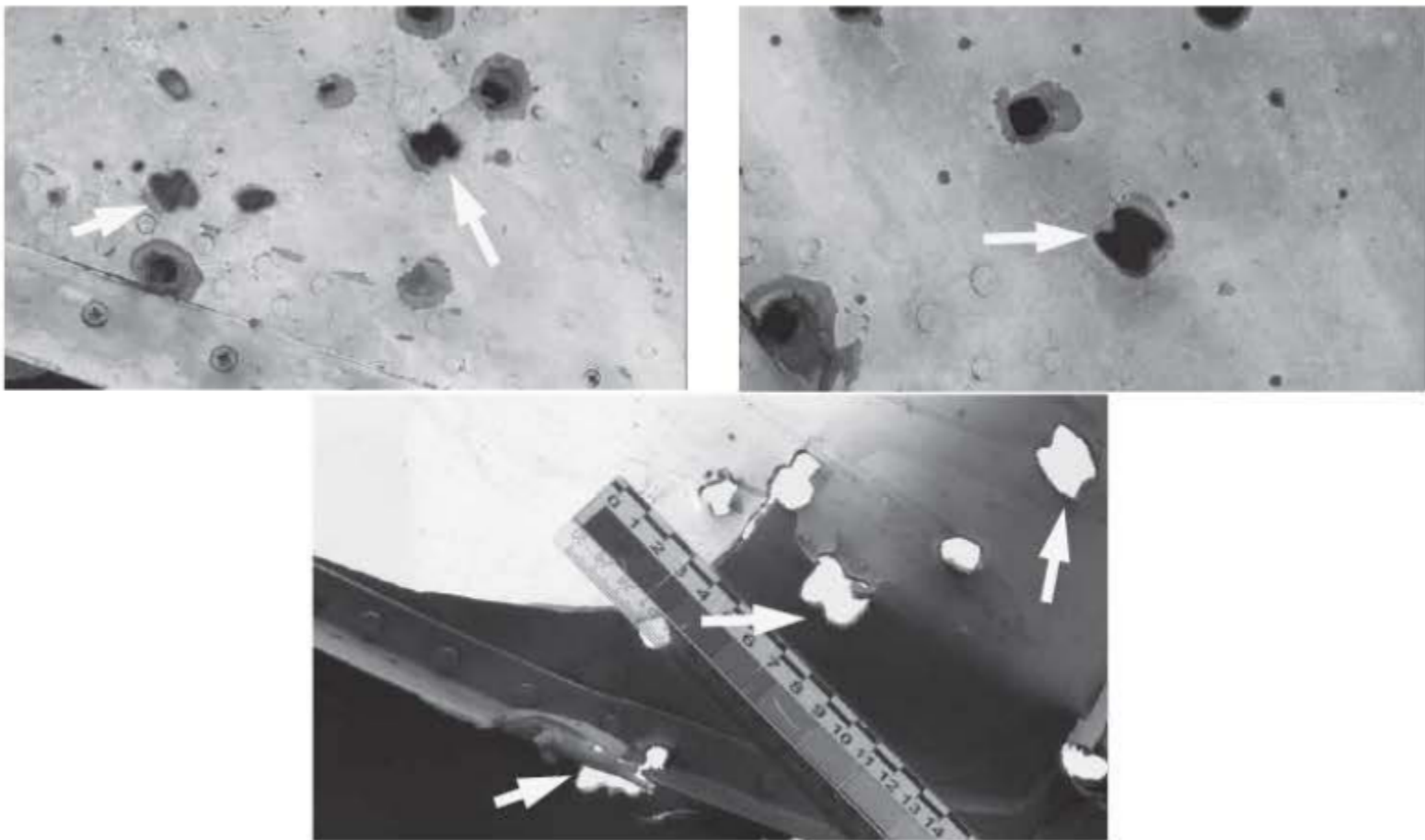


Рисунок 6. Пример отверстий в форме “галстука-бабочки” в обшивке передней части фюзеляжа мишени Ил-86
самолет.68 Стрелками показаны пробоины, вызванные снарядами типа “галстук-бабочка”

2) Даже несмотря на “благоприятные” условия эксперимента (взрыв был четырехкратным в разы дальше, чем предполагалось российскими экспертами) и конструктивные особенности Ил-86 (с дополнительными естественными препятствиями в виде рабочих мест штурмана и бортинженера), цель планер самолета был пробит осколками, о чем свидетельствуют многочисленные выходные отверстия на правый борт и правая нижняя часть самолета Ил-86.69 Перфорационных отверстий на правый борт фюзеляжа в обломках Boeing 777, рейс МН17.

3) Повреждения кабины пилотов70, левого борта 71 и крыши кабин пилотов 72 принципиально отличаются от повреждений Boeing 777 рейса МН-17. Эксперименты подтвердили это, когда ракета взрывается “на встречных курсах” с самолетом, повреждения обшивки “крыши” и левого борта фюзеляжа имеют принципиально иной характер. Повреждений стенки переборок,73 хотя в обломках корабля могут наблюдаться повреждения стенок переборок.

68 Там же, Раздел 5, стр. 55, 56 (рисунки 5-42, 5-44), стр. 73 (рисунки 5-77) (на русском языке) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

69 Там же, стр. 75-88; 149-157 (на русском языке) [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

70 Там же, стр. 33-45 (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

71 Там же, стр. 47-61 (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

72 Там же, стр. 62-74 (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

73 Там же, стр. 107-112, 127 (на русском языке) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

Боинг 777, рейс МН-17. Воздействие взрыва на корпус самолета-мишени Ил-86 является отличается от воздействия взрыва на обшивку Boeing 777, рейс МН17.⁷⁴

128. Разница в характере повреждений планера может быть объяснена только углы сближения снарядов с обшивкой самолета, которые отличаются от “встречных курсов”.

129. Таким образом, по результатам экспериментов было установлено, что форма перфорационные отверстия и проникающий эффект потока предварительно сформованных снарядов, возникающий в результате детонация боеголовки 9Н314М не соответствовала пробивному эффекту снарядов от боеприпасов, попавших в Boeing 777 рейса МН17.

130. Полномасштабный имитационный эксперимент показал высокую сходимость его результатов с результатами компьютерного моделирования. Расхождение составляет менее 2,0%, а оценка стандартного отклонение результатов натурных имитационных испытаний от результатов моделирования составило около 1,1%.

131. Эксперимент также подтвердил соответствие основных характеристик площадь осколков боеголовок 9Н314М (пробивная способность, угол охвата границы предварительно сформованных снарядов и распределение перфорационных отверстий в двухградусных угловых зонах малой широты), которые были переданы голландским специалистам в ходе совместной работы⁷⁵.

II.2.2.5 Траектория полета ракеты была определена неверно.

132. В пункте 2.56 Меморандума заявителей говорится, что 18 июля 2014 г. Соединенные Штаты министерство обороны Америки подтвердило, что располагает спутниковыми данными, указывающими на то, что рейс МН17 был “сбит ракета класса “земля-воздух”, которая была запущена из района, который контролируется “поддерживаемыми Россией сепаратистами” внутри Украины, и что место запуска было расположено недалеко от Снежного”. Однако эти данные **предоставлены не были**.

133. В пункте 2.55 Меморандума говорится, что ЗРК “Бук” занял огневую позицию 17 Июль 2014 г. – на сельскохозяйственном поле на востоке Украины, к югу от Снежного и к западу от города Первомайский.

134. Утверждения в пунктах 2.55 и 2.56 Меморандума заявителей о месте запуска ракеты не соответствуют характеристикам ЗРК “Бук”, как подтверждается выводы, описанные в следующих подразделах.

1. Выводы о точке подрыва боеголовки и направлении ее перемещения несовместимы с алгоритмами работы радиолокационной головки самонаведения of the

⁷⁴ Там же, раздел 5, рисунки 5-28 и 5-29 (стр. 46 и 48) [Ошибка! Справочный источник не найден.].

⁷⁵ Письмо Генерального директора ОАО “Корпорация противовоздушной обороны ”Алмаз-Антей” от 29 июля 2015 г. № 01- 09/548k (с приложением) (на русском языке) [Добавление 97].

ЗРК "Бук". В результате предполагаемый район пуска ракеты был указан неверно определено.

135. В ракетах 9М38 и 9М38М1 используется комбинированный метод наведения ракеты – инерциальный наведение в секции начального наведения и полуактивное самонаведение на конечном участке их траектории.

Наведение ракеты начинается с азимутального поворота направляющих пусковой установки "Бук" в направлении цели (предполагаемая точка столкновения ракеты с целью). Работает в режиме предстартовой подготовки в режиме подготовки автопилот ракеты ускоряет гиromоторы чувствительных элементов, что обеспечивает стабилизацию ракеты на стартовой площадке относительно огневого рубежа.

После того, как ракета покидает пусковую установку, она начинает свое движение вдоль линии огня (в направлении предполагаемой точки). Управление ракетой и угловое и доплеровское наведение радара головка самонаведения до тех пор, пока бортовой компьютер не выполнит наведение на цель, с использованием или без использования линия коррекции радара.

Для ракет, запускаемых с самоходной огневой установки, радиолокационная головка самонаведения фиксируется на сигнал, отраженный от цели во время полета, после того, как ракета покидает пусковую установку. Для большого находящийся в воздухе объект с высокой радиолокационной заметностью (например, самолет Boeing 777), это означает, что почти сразу после запуска радиолокационная головка самонаведения ракеты наведется на цель.

При отсутствии помех самонаведение ракеты осуществляется по сигналу, отраженному от цели. Подсветка цели, необходимая для полуактивного самонаведения ракеты, осуществляется осветителем, расположенным на самоходной огневой установке.

После наведения радиолокационной головки самонаведения на цель ракета наводится пропорционально метод навигации. Суть метода заключается в том, что полет ракеты к точке контакта с целью на участке самонаведения имеется траектория, в каждой точке которой угловая скорость поворота вектор скорости ракеты пропорционален угловой скорости линии ракета-цель (мишени линия визирования антенны головки самонаведения РЛС).

С пропорциональной навигацией (метод пропорциональной навигации), если воздушная цель находится двигаясь равномерно и прямолинейно на одной и той же высоте, траектория ракеты в горизонтальной плоскости фактически прямая. Следовательно, траектория ракеты, нацеленной на неманеврирующую цель, почти прямая в горизонтальной плоскости. Соответственно, окончательная ориентация ракеты в горизонтальной плоскости в момент подрыва боеголовки является решающим параметром для определения возможного района пуска.

136. Таким образом, принимая во внимание особенности системы наведения ракеты "Бук", определение взаимного положения в воздухе ракеты и самолета, а также скорости состояние самолета и ракеты в момент подрыва имеет решающее значение для определения места пуска район попадания ракеты.

137. Определение условий встречи самолета с ракетой основано на сочетании три компонента: (1) точка взрыва, (2) площадь передней части фюзеляжа, покрытая осколками, (3) характеристики ракеты и ее боевой части.

138. Ни один из трех компонентов не подтверждается другими объективными данными:

(1) Определение местоположения точки детонации на расстоянии 3-4 метров от кабины⁷⁶ является несовместимо с алгоритмом работы неконтактного взрывателя ЗРК "Бук".

Боеголовка ракеты 9М38 или 9М38М1 не может взорваться, не достигнув кончика носа цели. Если самолет и ракета встречаются на встречных курсах, как указано в отчете ОРС, точка подрыва боевой части ракеты 9М38 или 9М38М1 должна была бы сместиться как минимум на 3-5 метров от носа самолета в сторону хвостового оперения. Соответственно, повреждения планера **носили бы принципиально иной характер.**⁷⁷

При оценке характера повреждений передней части самолета текущие параметры полета рейса МН17 (угол крена, угол атаки и угол дрейфа) не были приняты во внимание,⁷⁸ что, надлежащий учет алгоритмов бесконтактного взрывателя приводит к неверной оценке ориентации боевой части ракеты в пространстве в момент подрыва.

В письме корпорации противовоздушной обороны "Алмаз-Антей" внимание Нидерландов эксперты были привлечены к несоответствию их теории столкновения рейса МН17 и ракета на встречном курсе, и логика неконтактного взрывателя. В том же письме содержалось описание принципов действия неконтактного взрывателя и пускового механизма ракеты.⁷⁹

(2) Модель повреждений, используемая в качестве "эталона", учитывает только часть повреждений передней части фюзеляжа.⁸⁰

При моделировании траекторий ракет 9М38 и 9М38М1 российская сторона использовала программный комплекс, основанный на боевых алгоритмах, описанных в конструкторско-технической документации на эти ракеты. Достоверность полученных расчетов подтверждена Советом безопасности Нидерландов

76, Заключительный отчет технического расследования, Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 3.8 [Приложение 85].

77 ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Выводы экспертных оценок по аварии рейса МН17, страницы 29-30 [Приложение 96].

78 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Приложение Y, "Реконструкция повреждений в результате воздействия высокоэнергетической частицы на борту рейса МН17 авиакомпании Malaysian Airlines", раздел 4.2 (стр. 13) [Приложение 85].

79 Письмо Генерального директора АО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей" № 01-09/548к от 29 июля 2015 г. (с приложением). Раздел 4 "Принцип действия неконтактного взрывателя и ударно-спускового механизма ракеты" (стр. 8- 12) (на русском языке) [Приложение 97].

80 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 3.8 [Добавление 85].

аппроксимация результатов моделирования внешними траекторными измерениями и телеметрией информация, полученная в ходе реальных пусков ракет 9М38 и 9М38М1.

Результаты расчетов показывают, что диапазон углов сближения в горизонтальной плоскости при наведении ракеты на цель самолетного типа Boeing 777, летящую прямо по курсу с постоянной скоростью, принимая во внимание влияние углового шума на головку самонаведения, находится в диапазоне от 4,2° до 6,0°⁹

На основе возможной дальности углов сближения ракет, определенных на основе фактической схемы повреждения самолета Boeing 777,⁸¹ положения осевой линии самолета в пространстве, а также предельный диапазон углов, полученный на основе модели наведения ракеты, был сделан вывод о том, что, если произведен выстрел из любой точки, указанной в материалах DSB в качестве вероятного района пуска,⁸² 9М38 или Ракеты ЗРК 9М38М1 "Бук" не могли приблизиться к самолету в условиях столкновения, таких, что самолету будет нанесен ущерб, сопоставимый с тем, который обнаружен на обломках Boeing 777, рейс MH17.

(3) "Виртуальная" модель боевой части ракеты создавалась не с использованием данных производителя зенитно-ракетного комплекса "Бук". Вместо этого была выбрана модель, "наиболее реалистичная для целей настоящего исследования из-за физической основы конструкции"⁸³, но она была значительно меньше отличающиеся от реальных характеристик боевой части 9Н314М ЗРК "Бук":

в качестве заряд взрывчатого вещества "виртуальной" боеголовки.⁸⁴
Фактически соотношение смеси тротила и гексогена в боеголовке 9Н314М существенно отличается – используется всего 24% тротила;

Форма и геометрические размеры корпуса и боковых пластин боевой головки⁸⁵ не изменяются совпадают с конструкциями боеголовок; ⁸⁶.

81 ОАО "Корпорация ПВО "Алмаз-Антей". Выводы экспертных оценок по катастрофе MH17, стр. 9-18 [Приложение 96].

82 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 3.8.6, рисунок 62 (стр. 144) [Добавление 85].

83 Там же, Приложение Y "Реконструкция повреждений в результате воздействия частиц высокой энергии на самолет рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines", раздел 4.3.2, таблица 4.2 (стр. 15) [Добавление 85].

84 Там же., Приложение Z "Численное моделирование взрывной нагрузки рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines вследствие боеголовки детонация", пункт 2.2.1 (стр. 4-5) (на русском языке) [Приложение 85].

85 Там же, Приложение Y "Реконструкция ущерба, причиненного высокоэнергетическими частицами рейсу MH17 авиакомпании Malaysia Airlines", Раздел 4.3.2, иллюстрация 4.4 (страница 14) [Добавление 85].

86 Письмо Генерального директора ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей" от 29 июля 2015 г. № 01- 09/548k (с приложением) (на русском языке) [Добавление 97].

Размеры предварительно сформованных снарядов , использованных в упражнении по моделированию, также являются отличается от тех, о которых сообщают российские эксперты.⁸⁷

139. Таким образом, фактические характеристики ЗРК "Бук" исключают любую возможность появления самолета был поражен ракетой 9М38 (9М38М1) из района, указанного в отчете DSB.

2. Полет ракеты из района, указанного в отчете DSB, не был зафиксирован никакими данными радара.

140. Данные радара "Утес-Т" являются дополнительным подтверждением того, что ракета не могла быть запущен из района, указанного в отчете ОРС.

141. В дополнение к самолету Boeing 777, выполнявшему рейс МН-17, система Utyos-Т зарегистрировала полет Российский беспилотный летательный аппарат "Орлан-10", совершавший полет вдоль российско-украинской границы в территории Российской Федерации. Беспилотный летательный аппарат "Орлан-10" в основном состоит из изготовлен из композитных материалов и имеет эффективную площадь рассеивания в 3-5 раз меньшую, чем у ЗРК "Бук" ракета. Соответственно, ракета, изготовленная из металла с большой эффективной площадью отражающей поверхности, является более легким цель для обнаружения радаром.

142. В случае полета ракеты курсом столкновения с Boeing 777, рейс МН17, ракета находилась бы в пределах дальности обнаружения радиолокационной системы "Утес-Т" в течение трех периодов наблюдения . Вероятность обнаружения воздушного объекта с параметрами, соответствующими ракете полет на встречных курсах по отношению к Boeing 777 составляет около 90%. В то же время вероятность регистрации хотя бы одного наблюдения за три последовательных периода наблюдения радаром превышает 99%. Однако вплоть до момента крушения рейса МН17 никаких объектов обнаружено не было приближающийся к самолету с востока, то есть на встречных курсах.

143. Технические возможности радиолокационной системы "Утес-Т" таковы, что невозможно определите, была ли ракета запущена из района к югу или западу от места крушения рейс МН17. Однако, если бы рейс МН17 был сбит ракетой, выпущенной из любого района к востоку от места крушения, это было бы обнаружено основным радаром.

144. Этот вывод был подтвержден специальными летными испытаниями радиолокационной системы "Утес-Т" Производительность. ⁸⁸

145. Целью летных испытаний была оценка пространственных характеристик "Утес-Т" основной РЛС наблюдения на маршруте и ее способности обнаруживать воздушные объекты, схожие по своему полету, и

⁸⁷ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 Июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015. Раздел 3.6.5, таблица 15 [Приложение 85].

⁸⁸ Отчет о проведении летных испытаний маршрутной радиолокационной системы "Утес-Т", расположенной на маршруте Усть-Донецк радиолокационная станция Ростовского зонального центра Объединенной системы организации воздушного движения Российской Федерации, 2019 год (на русском языке) [Приложение 95].

характеристики отражения ракеты серии 9М38. Результаты летных испытаний подтвердили, что она было фактически невозможно, чтобы ракета, выпущенная встречным курсом с самолетом МН17, т.е. с район населенных пунктов Снежное и Первомайский, как утверждается в Меморандуме заявителей, не подлежит выявлению.

146. Приложение 48 к Меморандуму Заявителей⁸⁹ (со ссылкой на неназванных экспертов) содержит абстрактные аргументы относительно данных радара, предоставленных российской стороной. В то же время, однако, не приведены факты, опровергающие результаты летных испытаний радиолокационной системы "Утес-Т".

147. Возможность обнаружения ракеты обычным радаром не является уникальным или чисто теоретический вывод. Например, расследование крушения над Черным морем самолета Ту-154, рейс SBI-1812 показал, что в течение двух периодов наблюдения маршрутный радар зафиксировал ракету приближается к самолету со скоростью около 1000 м/с.⁹⁰

148. Таким образом, данные радара не подтверждают возможность того, что ракета с характеристиками, которые совпадающий с таковым ЗРК "Бук" был запущен из района населенных пунктов Снежное и Первомайский, как утверждается в Меморандуме Заявителей.

II.2.3 Техническая документация на части ракеты, предположительно извлеченные из крушения место крушения рейса МН17 не подтверждает, что оно принадлежало Вооруженным силам России

149. Как упоминалось ранее, Российской Федерации как государству, разработавшему и изготовившему ракету ЗРК "Бук", не была предоставлена возможность изучить обломки ракеты. В как следствие, анализ перемещения ракеты, к которой принадлежат обломки, от изготовления до доставки в армейскую часть был проведен российской стороной на основе фотографии и видеоматериалы.

Фрагменты ракеты были продемонстрированы Совместной следственной группой.:

Часть двигателя с маркировкой "9D1318869032";

Секция сопла с маркировкой "9D131.05.000 N° 8.30.113".

150. Российская сторона идентифицировала ракету с использованием информации из архива технические характеристики продукта, принадлежащие производителю, которые были рассекречены для целей расследования МН17.

151. В номере двигателя "9D1318869032" последние четыре цифры "9032" обозначают серийный номер. Двигатель с серийным номером "9032" был установлен на ракете 9М38 с завода.

⁸⁹ Памятная записка заявителей, Приложение № 48, подраздел "Набор радиолокационных данных 1" и "Набор радиолокационных данных 2" [Приложение 104]. ⁹⁰ Межгосударственный авиационный комитет, "Окончательный отчет о результатах расследования авиакатастрофы (самолет Ту-154М RA-85693)" (на русском языке) [Добавление 91].

технический номер “8868720”. Сопло с серийным номером “9D131.05.000 № 8.30.113” также было установлено на ракете с заводским техническим номером “8868720”.

152. Таким образом, согласно технической документации производителя ракеты, оба пронумерованных фрагмента: ракетный двигатель и сопло, были установлены в ракете 9М38 (без индекс “М1”, т. е. более старая модификация) с заводским техническим номером “8868720”.

153. Ракете был присвоен бортовой номер “9М38 886847379”, и 29 декабря 1986 года она была направлена в воинскую часть № 20152, которая дислоцировалась в 1986 году в городе Тереховля в - - Прикарпатский военный округ на территории Украинской Советской Социалистической Республики. Ракета так и не вернулась на территорию Российской Федерации.⁹¹

154. В приложении 18 к Меморандуму заявителей делается вывод о том, что существует “разительная разница” в даты сборки ракеты: документы указывают, что детали ракетного двигателя и ракета в целом были собраны 24 декабря 1986 года, в то время как штамп на корпусе двигателя, обнаруженный во время расследования указывает на “дату сборки 15 декабря 1986 года”. Из этого был сделан вывод, что “Российская Федерация действует недобросовестно в этом расследовании” ⁹².

155. Этот вывод является еще одним примером некомпетентности расследования и предвзятости по отношению к Российской Федерации.

156. Чтобы понять, как и когда наносится маркировка на ракету, было необходимо понять окончательный процесс сборки ракеты.

157. Штамп с надписью “Дата сборки 15.12.86” является технологическим (дата двигателя сборки, а не сборки ракеты) и не имеет ничего общего с датой окончательной сборки, указанной в технических документах на ракету.

158. После проставления штампа “Дата сборки” выполняется ряд сборочных операций, продолжаются как с самим двигателем, так и с ракетой в целом, в том числе:

- 1) Сборка четвертого отсека, включая загрузку (начинку) порохом пиротехнические компоненты, из которых состоит ракета. Для ракеты с серийным номером “8868720” эта операция была проведена 23 декабря 1986 года.
- 2) Сборка (стыковка) отсеков ракеты с герметизацией соединений. Полное соединение будет готово только через 24 часа после нанесения последнего слоя герметика.
- 3) Установка узла “С” (форсунки). Окончательная установка форсунки на двигатель возможна только после того, как четвертый отсек будет полностью собран и соединен с третьим отсеком. В листе технических характеристик ракеты № “8868720” отмечается

⁹¹ Министерство обороны России: Брифинг о вновь открывшихся обстоятельствах крушения Boeing 777 авиакомпании Malaysia Airlines, <https://www.youtube.com/watch?v=L1lqa1jHWw8> (последнее обращение 13 декабря 2022 года).

⁹² Памятная записка заявителей, Приложение 18, стр. 43-44 [Добавление 104].

что “окончательная сборка двигателя в составе 9М38 № 8868720 с установкой блока “С” была произведена 24 декабря 1986 года”.

4) через 24 часа после завершения герметизации отсеков ракеты с номером “8868720” герметик покрывается темно-зеленой эмалью ЕР-140. Время высыхания эмали ЭП-140 в условиях сборочного цеха установлено равным 8-9 часам.

5) Как только эмаль ЕР-140 высохнет, устанавливаются соединительные (транзитные) жгуты и ракета крылья.

6) В конце ракета окрашивается темно-зеленой эмалью ЕР-140. После этого на ракете черной эмалью наносится номер рейса . Полная стойкость лакокрасочного покрытия к указанным воздействиям достигается через 24 часа. Соответственно, перенос ракеты на стенд для приемо-сдаточных испытаний проводится не ранее, чем через 24 часа после нанесения маркировки.

7) После испытаний ракета упаковывается, составляется документация и передается заказчику. Из этого ясно, что окончательная приемка ракеты с серийным номером “8868720”, который включал двигатель 9Д131 с серийным номером “8869032”, был произведен 27 декабря 1986 года.

159. На полностью собранной ракете невозможно увидеть технологическую маркировку на двигатель: “Дата сборки 15.12.86”, поскольку он расположен под крылом, которое монтируется после окончательной сборки ракетного и двигательного отсеков. Достаточно отметить, что оттенок краски на корпусе в области штампа “Дата сборки” отличается от оттенка на остальной части двигателя.⁹³

160. Следовательно, в информации, предоставленной Российской Федерацией относительно производства ракеты, нет противоречия.

161. Таким образом, Совету ИКАО необходимо обратить внимание на тот факт, что претензии Заявителей основаны на ложных и некомпетентных выводах. Ракета 9М38 с двигателем № 9Д1318869032 и соплом 9Д131.05.000 № 8.30.113 никогда не состояла на вооружении Российской армии. По этой причине, претензии заявителей к Российской Федерации должны быть отклонены.

II.2.4. Разработчик ракеты не участвовал в подготовке программы для расследование или проведение исследований и экспериментов, которые не соответствуют Стандарты и рекомендации ИКАО

162. Отстранение российской стороны от участия в расследовании и его проведения

⁹³ Там же, Приложение 18, иллюстрация на странице 46 [Добавление 104].

программы не соответствуют резолюции 2166 (2014) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, которая подчеркнул *“необходимость полного, тщательного и независимого международного расследования инцидента в соответствии с руководящими принципами международной гражданской авиации”*.

163. Российское предприятие АО “Корпорация ПВО ”Алмаз-Антей" является эксклюзивным разработчик и держатель всей конструкторской документации, а также результатов всех типов и этапов испытаний зенитно-ракетных комплексов типа "Бук". Российская Федерация привлекла “Алмаз-Антей” АО "Корпорация противовоздушной обороны" к расследованию крушения рейса МН17.

164. Российская Федерация рассекретила технические характеристики ракет 9М38 и 9М38М1 в связи с крушением рейса МН17.

165. Тем не менее, Российская Федерация, как разработчик и производитель ЗРК "Бук", была лишена возможности полноценно участвовать в расследовании крушения рейса МН17. Участие Российской Федерации в расследовании было ограничено правами государства, предоставляющего информацию, средства или экспертов (стандарты 5.23 и 5.2594 Приложения 13 к Конвенции о Международная гражданская авиация). Однако следует подчеркнуть, что в соответствии с Примечанием 3 к стандарту 5.25: *“Ничто в настоящем Стандарте не препятствует государству, проводящему расследование, расширять участие сверх перечисленных прав”*.

166. Следовательно, степень участия Российской Федерации в расследовании крушение рейса МН17 было необоснованно ограничено, несмотря на положения стандарта 5.25 от

94ICAO: Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации “Расследование авиационных происшествий и инцидентов”, 2010, Глава 5 “Расследование”:

“5.25 Участие в расследовании дает право участвовать во всех аспектах расследования, под контролем замещающего следователя, в частности,:

- a) _посетить место происшествия;
- b) _осмотреть обломки;
- c) _получить информацию о свидетелях и предложить области для допроса;
- d) _как можно скорее получить полный доступ ко всем относящимся к делу доказательствам;
- e) _получать копии всех соответствующих документов;
- f) _участвовать в считывании записей с носителей информации;
- g) _участвовать в следственных действиях за пределами места происшествия, таких как экспертиза компонентов, технические брифинги, тесты и симуляции;
- h) _участвовать в совещаниях о ходе расследования, включая обсуждения, связанные с анализом, выводы, причины, способствующие факторы и рекомендации по безопасности; и
- 1) _делать заявления в отношении различных элементов расследования. Однако участие государств, отличных от государства регистрации, государства оператора, государства разработчика и государство-изготовитель может быть ограничено теми вопросами, которые дают таким государствам право участвовать в расследование в соответствии с пунктом 5.23.

Однако участие государств, отличных от государства регистрации, государства эксплуатанта, государства проектирования и состояние производства может быть ограничено теми вопросами, которые дали таким государствам право на участие в рамках 5.23.

Приложение 13 и резолюция 2166 (2014) Совета Безопасности ООН. В результате техническое расследование не использовало возможности Российской Федерации, как в состоянии проектирования, так и в состоянии производства ЗРК "Бук" для идентификации типа оружия, условий его применения и его воздействие на самолет рейса МН17.

167. ИКАО выпустила "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов" (Doc 9756) "с целью поощрения единообразного применения стандартов и рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 13 и предоставлять государствам информацию и руководящие указания относительно процедур, практики и методов которые могут быть использованы при расследовании авиационных происшествий".⁹⁵

В части I "Организация и планирование" Документ Doc 9756 рекомендует:

а) "5.7.1.3. [...] Следует рассмотреть возможность использования оборудования производителя компонентов там, где легко доступны специализированное оборудование и обученный персонал..."

б) "5.7.1.4. [...] Иногда необходимо разрабатывать специальные тесты, которые будут полностью использовать возможности компонента. Широкий спектр специализированного испытательного оборудования позволит позволяет имитировать различные неисправности, единственным ограничением является изобретательность исследователей".

с) "5.7.2.1 Характер специализированного обследования и тип компонентов и системы, подлежащие тестированию, будут определять выбор объекта. Исследователь должен быть уверен, что выбранное учреждение способно обеспечить требуемое обследование и тестирование. Предварительные договоренности должны быть достигнуты с учреждением как можно раньше практически осуществимо, чтобы руководство предприятия могло спланировать испытания и назначить персонал и оборудование".

168. В самый день крушения рейса МН17 (17 июля 2014 г.) такие СМИ, как CNN⁹⁶ утверждали, что самолет мог быть сбит ракетой, выпущенной из ЗРК "Бук".

169. Во время первой встречи государств, участвующих в расследовании (16-25 февраля 2015), теория о том, что рейс МН17 был сбит ракетой ЗРК "Бук", была выдвинута экспертами Нидерландского аэрокосмического центра (NLR). Для объективного рассмотрения этой версии событий потребовалось активное участие разработчика ЗРК "Бук" в программах расследования и анализа.

170. В ходе расследования, проведенного DSB, моделирование для изучения места взрыва Нидерландский аэрокосмический центр (NLR), Нидерландская организация по Прикладные научные исследования (TNO) и Киевский научно-исследовательский институт судебной медицины Украины

⁹⁵ ИКАО: "Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов", Doc 9756, часть I "Организация и Планирование", 2000, раздел "Предисловие".

⁹⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=PRAtWl3WgmA> (последнее обращение 17 августа 2022 года).

Министерство юстиции. В ходе этих симуляций были восстановлены летные характеристики и характеристики самолета, а также характеристики оружия. Результаты моделирования были сопоставлены с фактической схемой Ущерб. Выводы, сделанные на основе анализа характера повреждений на обломках, совпали с результатами моделирования, подтверждающие вывод, касающийся использованного оружия.⁹⁷ Российская Федерация не была приглашена для участия в этих исследованиях. Доступ к обломкам со стороны российской Специалисты Федерации ограничились визуальным осмотром и фотографированием.

171. За весь ход расследования DSB только один раз запросила у Российской Федерации информацию о характеристиках ракетной установки ЗРК "Бук" и получила ответ исчерпывающий ответ от АО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей". Письмо от АО "Корпорация ПВО "Алмаз-Антей" заявило, что "все данные соответствуют первоначальному проекту и технической документации и, при необходимости, могут быть проверены"⁹⁸.

172. Опыт расследований авиационных происшествий с гражданскими самолетами, проводимых на протяжении многих лет по всему миру показал, что следователям необходимо тесно сотрудничать с воздушными судами и обращаться за помощью к ним производителей, в частности, при оценке летно-технических характеристик и проведении соответствующего моделирования.⁹⁹ Современное тяжелое ракетное вооружение не менее сложно, чем самолеты. Более того, необходимость проведения исследования с помощью ракет характеристики в гражданской авиации расследований авиационных происшествий, это то, что возникает крайне редко, и многие тактико-технические характеристики ракет находятся в государственной тайны.

173. Поэтому логично сделать вывод, что привлечение к расследованию разработчика ракет оружия, как это практикуется с привлечением разработчиков гражданских самолетов, имеет важное значение во избежание критических ошибок в выводах.

174. Этот вывод подтверждается историей разработки процедур для расследования авиационных происшествий. В исторической справке о Приложении 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации упоминается Резолюция А14-22 Ассамблеи, которая предписывала ИКАО Совету:

"b) изучить, практически ли возможно установить процедуры, с помощью которых государство-изготовитель или государство, которое первым сертифицировало тип воздушного судна, надлежащим образом случаям и по приглашению предоставлять компетентных экспертов для консультаций при расследовании авиационных происшествий и в свете результатов такого исследования:

⁹⁷ Совет по безопасности Нидерландов. "МН17. О расследовании", 2015, Раздел 2, стр. 36 [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

⁹⁸ Письмо Генерального директора ОАО "Корпорация противовоздушной обороны "Алмаз-Антей" от 29 июля 2015 г. № 01-09/548к (с приложением) (на русском языке) [Приложение 97].

⁹⁹ ИКАО: Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, Дос 9756, Часть III расследования (2011), глава 6, Исследование летно-технических характеристик воздушного судна.

“i) определяет наиболее осуществимые средства обеспечения максимально возможного использования специальных знаний таких экспертов и соответствующим образом уведомляет все Договаривающиеся государства”.

175. Исключение российских специалистов из процесса изучения обломков привело к необходимости проведения Российской Федерацией собственных исследований и испытаний в доступных областях знаний только разработчику ЗРК "Бук".

176. Российская Федерация считает, что ОРС не смог опровергнуть выдвинутые факты в письме Росавиации от 14 января 2016 года¹⁰⁰ и ограничил свои ответы простыми ссылками на окончательный отчет о расследовании.¹⁰¹

177. Таким образом, несмотря на положения стандартов, изложенных в Приложении 13 к Конвенции о Международной гражданской авиации, рекомендации Документа Дос 9756 и Совета Безопасности Организации Объединенных Наций резолюцией 2166 (2014) Российская Федерация была отстранена от участия в расследованиях для определения типа ракеты, сбившей рейс МН17. Исключение Российской Федерации, что касается состояния разработки и производства ракет класса "земля-воздух" типа "Бук", с технической и уголовное расследование крушения МН17 сделало невозможным доказать связь между характеристиками и возможностями типа используемого оружия и места его дислокации и специфические особенности повреждения планера самолета рейса МН17. Следовательно, **ссылки заявителей на результаты технического расследования относительно идентификации типа оружие и место его дислокации должны считаться недействительными и не должны быть** приняты Советом ИКАО.

РАЗДЕЛ III. ЮРИДИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ

178. Как будет продемонстрировано ниже, позиция, выдвинутая Заявителями относительно толкования и применения международного права, в котором они стремятся оправдать ответственность Российская Федерация за крушение рейса МН17 и нарушение статьи 3 бис Чикагского Конвенция не только противоречит фактам (как уже показано в разделе II Контрмеморандума), но и не имеет юридической основы. Более того, позиция заявителей противоречит объекту и цели Чикагской конвенции и подрывает международный режим безопасности гражданской авиации, поскольку это благоприятствует и защищает реального виновника авиакатастрофы, Украину.

Письмо 100 от Олега Сторчевого, заместителя директора Росавиации и аккредитованного представителя Российской Федерации Международной следственной группе по крушению рейса МН17 от 14 января 2016 года, Службе безопасности Нидерландов Доска с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете о катастрофе МН17 [Приложение 102].

101 Письмо № OvV-16500274 от 25 февраля 2016 года от президента DSB в ответ на Письмо № 4.02-3 от 14 января 2016 года заместителем директора Федерального агентства воздушного транспорта Олегом Григорьевичем Сторчевым [Приложение 103].

ПОДРАЗДЕЛ III.1. Катастрофа рейса МН17 не подпадает под действие Чикагской Конвенции на основании статьи 89 этого документа

179. В своей Памятной записке Заявители перечисляют ключевые обстоятельства, связанные с крушением рейса МН17.¹⁰² Однако они умалчивают о том факте, что рейс МН17 потерпел крушение в зоне вооруженного конфликта. Это обстоятельство, в соответствии со статьей 89 Чикагской конвенции, имеет существенные юридические последствия с точки зрения определения сферы применения Чикагской конвенции. Статья 89 предусматривает следующее: *“В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободу действий любого из затронутых договаривающихся государств, будь то в качестве воюющих или нейтральных. Тот же самый принцип применяется в отношении любого договаривающегося государства, которое объявляет чрезвычайное национальное положение и уведомляет об этом факте Совет”.¹⁰³ ИКАО толкует эту статью следующим образом: “В случае вооруженного конфликта или возможности вооруженного конфликта, Конвенция о международной гражданской авиации не затрагивает свободу действий любого затронутого Договаривающегося государства, будь то воюющие или нейтральные стороны (Статья 89 Конвенции). Тем не менее, необходимость тесной координации между гражданскими и военными властями и подразделениями является еще более острой”.¹⁰⁴*

180. Согласно общим принципам международного права, свобода государств действовать в определенной сфере приравнивается к отсутствию международно-правовых норм, регулирующих эти отношения:

а. Джордж Берге в 1927 году на основании дела *SS Lotus* писал: *“в отсутствие закона по этому вопросу предполагается свобода действий на национальном уровне”*.¹⁰⁵

б. _Выдающийся эксперт по международному праву Герш Лаутерпахт отметил в своем основополагающая работа: *“Один из этих принципов, который является принципом общего применения, заключается в том, что в в отсутствие четкой нормы, налагающей на государство обязанность действовать или воздерживаться, государство имеет право, при условии к обязательству действовать добросовестно, действовать по своему усмотрению и что иск, который не основан на любом таком правиле, должен быть отклонен. В таких случаях не может быть и речи о пробелах в законе; ситуация регулируется остаточным правилом, согласно которому государство обладает свободой действий”* ¹⁰⁶.

¹⁰² Памятная записка заявителей, пункт 4.10. [Приложение 104].

¹⁰³ Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года, статья 89. [Приложение 3].

¹⁰⁴ ИКАО, Руководство по мерам безопасности, связанным с военной деятельностью, потенциально опасной для гражданских воздушных судов Эксплуатация, Doc 9554-AN/932, 1990. URL: <https://www.wing.com.ua/images/stories/library/ovd/9554.pdf>, пункт 10.1. [Ошибка! Справочный источник не найден.].

¹⁰⁵ Джордж Уэнделл Бердж, “Дело *S.S. ‘Lotus’* (Франция против Турции)”, *Michigan Law Review*, том 26, № 4, **1928, стр. 377**. [Приложение 45].

¹⁰⁶ Герш Лаутерпахт (ред.), *Международное право: сборник статей*, издательство Кембриджского университета, 1970, стр. 95. [Добавление 60].

с. Того же подхода придерживаются и современные авторы. Например, Александр Орахелашвили отмечает, что *“суверенная свобода действий имеет значение только при отсутствии юридического обязательства”*.¹⁰⁷

181. Таким образом, действия Договаривающихся государств, затронутых вооруженным конфликтом, не могут рассматриваться как априори противоречащие положениям Чикагской конвенции. Такое толкование, в свою очередь, широко поддерживается международно-правовой доктриной:

а. Майкл Мильде, председатель Юридического комитета ИКАО, придерживается позиции, согласно которой *его статья 89 “Чикагская конвенция предоставляет государствам “свободу действий”, то есть создает ситуацию в котором государства свободны решать, применять ли Конвенцию или некоторые из ее положений или полностью игнорировать Конвенцию”. 108*

б. Толкование статьи 89, Бинь Чэн отметил, что *“при обстоятельствах, описанных в этом положении, Конвенция больше не применяется”*.¹⁰⁹

с. Бенджамин Скотт и Андреа Тримарчи отмечают, что, *“хотя Чикагская конвенция 1944 г. применяется к международной гражданской авиации, статья 89 предусматривает, что в случае войны или чрезвычайного положения в стране, поскольку в последнем случае Совету направляется уведомление, положения Чикагской Конвенции 1944 года не применяются. Это может включать всю Конвенцию или только конкретные Статьи”*.¹¹⁰

d. Как отметил Цзефан Хуан: *“в случае войны или чрезвычайного положения в стране любое государство-член of ICAO может принять решение не связывать себя каким-либо положением Конвенции, включая статью 3 бис”*.¹¹¹

е. Позиция, занятая Юджином Сохором, заключается в том, что: *“страна может только приостановить свое обязательства по Чикагской конвенции в случае войны или чрезвычайного положения в стране”*.¹¹²

ф. Джеймс Бусуттил указал, что *“статья 89 Чикагской конвенции позволяет государствам предпринимать любые действия во время войны или объявленного чрезвычайного положения в стране”*.¹¹³

¹⁰⁷ Александр Орахелашвили, *“Толкование актов и норм международного публичного права”*, Оксфордский университет Пресс, 2008, с. 18. [Приложение 69].

¹⁰⁸ Майкл Милд, “Авиационные последствия вторжения Ирака в Кувейт”, *Воздушное право*, том 16, 1991, стр. 71. [Приложение 64].

¹⁰⁹ Бинь Ченг, *Закон международного воздушного транспорта*, Нью-Йорк: Oceana Publications, 1962, стр. 113 [Приложение 77].

¹¹⁰ Бенджамин И. Скотт и Андреа Тримарчи, *Основы международного авиационного права и политики*, Routledge Press, 2019, стр. 40. [Приложение 73]. * Примечание переводчика: эта цитата приведена на стр. 42, а не на 40.

¹¹¹ Цзефан Хуан, *Безопасность полетов и ИКАО*, Kluwer Law International, 2009, стр. 94.

¹¹² Юджин Сохор, *Политика международной авиации*, Пэлгрейв Макмиллан, Соединенное Королевство, 1991, стр. 218. [Приложение 74].

¹¹³ Джеймс Дж. Бусуттил, “Боннская декларация о международном терроризме: не имеющее обязательной силы международное соглашение о угон воздушного судна”, *Ежеквартальный журнал международного и сравнительного права*, том 31, № 3, 1982, стр. 480. [Добавление 46].

г.П.К. Демпси, комментируя индийско-пакистанский спор в Международном Суде ООН, подчеркнул, что *“статья 89 Чикагской конвенции позволяет договаривающемуся государству пренебрегать своими обязательствами по Конвенции во время войны или чрезвычайного положения в стране”*.¹¹⁴

h. Согласно позиции Международного комитета Красного Креста, *“Что касается гражданская авиация в мирное время защищена конвенциями, запрещающими захват или уничтожение гражданских воздушных судов и определяющими ряд правонарушений против гражданских воздушных судов, которые могут иметь место на борту или в аэропортах. Однако степень применения этих конвенций во время войны является предметом дискуссий”*.¹¹⁵

182. Помимо доктринальных источников, предоставленное толкование находит поддержку в правовых позициях государств. Например, во время слушаний Совета ИКАО 1971 года по индийско-пакистанскому в споре индийский представитель отметил, что *“Статья 89, который признавал свободу действий Государств во время войны или чрезвычайного положения в стране, не имел отношения к настоящему делу и не имел ничего общего с правом на расторжение за существенное нарушение”*.¹¹⁶ Во многом аналогичную позицию занял Пакистан, который рассматривал статью 89 Чикагской конвенции как устанавливающую приостановление и прекращение действия международного договора в случае войны.¹¹⁷ Аналогичное толкование отражено в официальном документе позиция Министерства юстиции Соединенных Штатов, которая гласит, что *“статья 89 Чикагского Конвенция освобождает государство-участник от его обязательств по Конвенции”*.¹¹⁸

183. Аналогичной позиции придерживается Рувантисса Абейратне, бывший глава Отдела по договору ИКАО Бюро и авторитет в области международного воздушного права, ВОЗ, анализируя крушение рейса МН17, пишет далее: *“В этом контексте следует отметить, что Чикагская конвенция предусматривает, что в случае войны, положения Конвенции не затрагивают свободу действий ни одного из договаривающихся государств затронутые стороны, будь то воюющие или нейтральные. То же самое относится к любому договаривающемуся государству которое объявляет чрезвычайное положение в стране и уведомляет об этом Совет. Следовательно, можно утверждать, что статья 3bis Чикагской конвенции не будет применяться к Украине в обстоятельствах рейса МН 17”* ¹¹⁹

¹¹⁴ Пол Стивен Демпси, “Роль Международной организации гражданской авиации в борьбе с дерегулированием, дискриминацией, и разрешение споров”, Журнал воздушного права и торговли, том 52, № 3, 1987, стр. 567. Приложение 51].

¹¹⁵ Международный комитет Красного Креста, Воздушная война, URL: <https://casebook.icrc.org/law/air-warfare>. [Приложение 38].

¹¹⁶ Протокол заседания Совета Международной организации гражданской авиации, а) Семьдесят четвертая сессия Совета. Протокол второго заседания, Документ 8956-с/1001, пункт. 58. [Приложение 22]. * Примечание переводчика: как видно из согласно тексту в Приложении 22, это 74-я сессия, а не 75-я, как указано на русском языке.

¹¹⁷ Ibid., para. 5 [Приложение 22].

¹¹⁸ Заключение Управления юрисконсульта Министерства юстиции Соединенных Штатов, том 18, 1994, стр. 149 [Приложение 66].

¹¹⁹ Рувантисса Абейратне, “Рейс МН 17: правовые и нормативные последствия” Воздушное и космическое право, том 39, № 6, 2014, стр. 337. [Добавление 42].

184. Более того, позиция Заявителей несовместима со статьей 4 проектов статей Комиссии международного права Организации Объединенных Наций о последствиях вооруженных конфликтов для международных договоров, *согласно которому “когда сам международный договор содержит положения о его действии в ситуациях вооруженного коллизии, эти положения должны применяться”*.¹²⁰ Заявители ссылаются на эти проекты статей и отмечают, что, в отличие от других универсальных договоров в области международного авиационного права, Чикагская конвенция не содержит положений, исключающих его применение во время международного вооруженного конфликта.¹²¹ Неясно, на каком основании Заявители пришли к такому выводу и почему статья 89 Чикагской Конвенции не может рассматриваться как такое положение. Это четко признано в международном праве полагая, что использование в статье 89 Чикагской конвенции фразы “свобода действий” в контекст вооруженных конфликтов точно подчеркивает, что это положение является примером особо обширной военной оговорки. Как отмечает Теодор Мерон: “Статья 89 Чикагской конвенции *обеспечивает важную контекстуальную связь с правом прав воюющих. Эта очень широкая статья о войне Конвенции сохраняет свободу действий договаривающихся государств, затронутых войной (или чрезвычайных условиях) независимо от того, являются ли они воюющими сторонами или нейтральными*”.¹²²

185. Это понимание подтверждается тем фактом, что была проведена четкая параллель между военные оговорки и статья 89 Чикагской конвенции в Юридическом комитете ИКАО в ходе обсуждения пункта повестки дня “Акты или правонарушения, вызывающие озабоченность международного авиационного сообщества” и не охватывается существующими документами по воздушному праву”: “Приветствуя проделанную к настоящему времени работу, одна делегация хотела бы подтвердить свои оговорки в Подкомитете в отношении вооруженных сил положение об исключении. Эта делегация, возможно, могла бы согласиться с исключением деятельности вооруженных сил во время вооруженного конфликта, что соответствовало бы статье 89 Чикагской конвенции, но могло не соглашаться на полное военное освобождение даже в мирное время”.¹²³ На что заместитель председателя Специальный подкомитет Юридического комитета, который принимал участие в разработке этого аспекта, ответил следующим образом: “В ответ на запрос делегации заместитель председателя Подкомитета Комитет разъяснил, что Подкомитет рекомендовал включить положение об исключении военнослужащих при четком понимании того, что военная деятельность регулировалась другими международными нормами в отношении действий государств”¹²⁴.

¹²⁰ Генеральная Ассамблея, Официальные отчеты 56-й сессии, Доклад Комиссии международного права о работе ее пятьдесят третья сессия, Документ A/56/10, 23 апреля–1 июня и 2 июля–10 августа 2001 года. [Добавление 17].

¹²¹ Ответ Австралии и Королевства Нидерландов на предварительное возражение, пункт 1.10 [Добавление 105].

¹²² Теодор Мерон, “Применимость многосторонних конвенций к оккупированным территориям”, Американский журнал Международное право, том 72, № 3, 1978, стр. 556. [Приложение 63].

¹²³ ИКАО, “Доклад Юридического комитета по общему разделу его доклада и по пунктам 7, 8, 45, 47 и 48 повестки дня”, Документ A36-WP/341, пункт. 46.2 [Приложение 24]. * Примечание переводчика: обозначение документа - A36-WP/341, а не A36- WP/34, как указано на русском языке.

¹²⁴ Ibid., para. 46.5. [Добавление 24].

186. В процитированных Заявителями положениях международных договоров, которые, по их мнению, содержат "военную оговорку", особый акцент сделан на словосочетании "вооруженный конфликт". Как указано выше, однако, официальная позиция ИКАО заключается в том, что термин "война" в статье 89 эквивалентен "вооруженному конфликту", что соответствует современному международному гуманитарному праву.¹²⁵ Исторически сложилось так, что использование термина "война" в тексте Чикагской конвенции объясняется тем фактом, что этот договор был разработан на фоне Второй мировой войны, но в настоящее время, в свете развития международного гуманитарного права, термин "война" в статье 89 следует рассматривать как синоним термина "вооруженный конфликт".¹²⁶ Здесь следует отметить, что сами заявители толкуют "войну" в соответствии со статьей 89 Чикагской конвенции как означающую "вооруженный конфликт",¹²⁷

187. Кроме того, вышеупомянутые проекты статей в приложении к статье 7 содержат перечень международных договоров, действие которых не прекращается в случае вооруженного конфликта. Никакие договоры, регулирующие международные воздушные перевозки, в этот список не включены.

188. Таким образом, статья 89 Чикагской конвенции представляет собой конкретное положение о функционировании международного договора в ситуациях вооруженного конфликта по смыслу статьи 4 проектов статей Комиссии международного права ООН о последствиях вооруженных конфликтов для международных договоров.

189. Цель статьи 89 заключается в том, что действия Договаривающихся государств, затронутых вооруженным конфликтом, не могут априори рассматриваться как противоречащие положениям Чикагской конвенции, иными словами, Статья перестает ограничивать "свободу действий" государств-участников. Как отметил видный эксперт по воздушному праву Бинь Ченг, статья 89 Чикагской конвенции "налагает важное ограничение о его функциональной сфере".¹²⁸ Формулировка первого предложения статьи 89 была взята из статьи 38 Парижской конвенции о регулировании воздушной навигации 1919 г.¹²⁹ Статья 38 Парижской Конвенции является доказательством того, что содержащиеся в ней правила были "разработаны в первую очередь для мирного времени

¹²⁵ Абейратне также толкует термин "война" в статье 89 как "состояние вооруженного конфликта между различными нациями или государствами или различными группами внутри нации или государства". См. Рувантиссу Абейратне, "Рейс МН17 и ответственность государства" для обеспечения безопасности воздушного транспорта", Журнал транспортной безопасности, том 7, 2014, стр. 351. [Ошибка! Справочный источник не найден.].

¹²⁶ Лаура Ванлу Чжан, "Гуманитарные соображения в международном воздушном праве", Cambridge Journal of International and Comparative Law, № 5 № 2, 2016, стр. 456. [Приложение 79]. (Многие юристы-международники, комментирующие это положение также содержат прямую ссылку на термин "вооруженный конфликт". См. Мишеля Бурбоньера и Луи Хека, "Военная авиация и международное право", Чикагский опус 3, Журнал воздушного права и торговли, № 66, 2000, стр. 963. ["В отличие от большинства других многосторонних договоров, Чикагская конвенция содержит конкретное положение, касающееся ее применения во время вооруженного конфликта."] [Ошибка! Источник ссылки не найден.]).

¹²⁷ Ответ Австралии и Королевства Нидерландов на предварительное возражение, пункт 1.11 [Добавление 105].

¹²⁸ Бинь Чэн, Закон о международном воздушном транспорте, стр. 113. [Приложение 77].

¹²⁹ Материалы Международной конференции гражданской авиации, Приложение 2 "Комментарий к разработке Отдельные статьи Конвенции о международной гражданской авиации, Чикаго, 1 ноября–7 декабря 1944 г., стр. 1395. [Добавление 32].

условия”.¹³⁰ Учитывая сроки действия этих положений и выбор аналогичной формулировки в статье 38, очевидно, что составители стремились отразить различие между *jus pacis* и *jus belli*, типичное для международного права того времени. Все положения Чикагской конвенции, заменившей Парижскую конвенцию, несомненно, имели целью сослаться на *jus pacis*. Авторитетная монография по международному воздушному праву заявляет: *“Регулируя авиацию в мирное время, Парижская конвенция была первым многосторонним документом, касающимся авиации, и, хотя он больше не действует, поскольку его заменил закон 1944 г. Чикагская конвенция”*.¹³¹ Этот принцип остается в силе и сегодня. Как отмечается в доктрине: *“ примечательно, что Чикагская конвенция является международным правом мира. В ее статье 89 говорится, что в случае войны или чрезвычайных обстоятельств Конвенция “не затрагивает свободу действий ни одного из затронутых договаривающихся государств.”*”¹³²

190. Таким образом, заявители не смогли продемонстрировать, что статья 89 Чикагской конвенции применяется поэтапно к различным положениям этого договора. Из этого следует, что статья 3 бис не налагает международно-правовых обязательств на государства в ситуациях вооруженного конфликта. В отсутствие обязательств по Чикагской конвенции Российская Федерация, как нейтральное государство, пострадавшее от вооруженный конфликт априори не мог нарушать статью 3 бис этого договора в связи с катастрофой рейса МН17. Это не означает, что крушение гражданского воздушного судна “разрешено” международным правом; это означает, что вопрос о законности применения оружия в вооруженном конфликте регулируется другой отраслью международного гуманитарного права. (В то же время Россия категорически отвергает обвинения о его причастности к катастрофе МН17).

ПОДРАЗДЕЛ III.2 Применение статьи 89 не ограничивается действиями, разрешенными международное гуманитарное право

191. По мнению заявителей, статья 89 применяется только в случаях, связанных с действиями, которые не нарушают международное гуманитарное право. Это не соответствует действительности и противоречит цели Статьи. Более того, в любом случае, крушение рейса МН17 нельзя рассматривать как нарушение международного гуманитарного права.

192. При таком толковании утверждение о том, что Чикагская конвенция “не затрагивает свободу действий”, относится не к положениям Чикагской конвенции, а к правилам международное гуманитарное право. Поступая таким образом, Заявители произвольно отделяют его от

¹³⁰ Оливер Лисицын, “Обращение с воздушными нарушителями в современной практике и международном праве”, Американский журнал Международное право, том 47, № 4, 1953, стр. 564. [Приложение 61].

¹³¹ Винсент Коррейя, “Наследие Парижской конвенции 1919 года, касающейся регулирования воздушной навигации”, в книге “Позади и за пределами Чикагской конвенции: эволюция воздушного суверенитета”, Пабло Мендес де Леон и

Найл Бюссинг, ред., Wolters Kluwer, 2019, стр. 5. [Приложение 59].

¹³² С.Г. Сриджит, “Законность запрета Персидского залива на полеты Катара: государственный суверенитет на перепутье”, Воздушное и космическое право, том. 43, № 2, 2018, стр. 203 [Добавление 75].

рамки рассматриваемого договора. Однако, как будет показано ниже, такой подход противоречит Статье 31 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, согласно которой *“Международный договор должен толковаться добросовестно в соответствии с обычным значением, которое следует придавать терминам международный договор в их контексте и в свете его объекта и цели”*.¹³³

193. Толкование заявителями статьи 89 предполагает, что положение статьи 3 бис представляет собой особую норму, к которой положения статьи 89 не применяются в полном объеме. Это утверждение лишено какого-либо убедительного обоснования.

194. Чикагская конвенция была принята в 1944 году, тогда как поправка, посредством которой статья 3 бис была включена в текст договора, была принята в 1984 году. Первоначальный текст Чикагской Конвенции, включая статью 89, не может рассматриваться как содержащая какое-либо “исключение” из статьи 3 бис, которое было включено только 40 лет спустя. Это также подтверждается отсутствием каких-либо указаний о таком намерении со стороны государств при разработке протокола, который включил эту статью в Конвенцию и который не включал никаких особых условий или “исключений” из общего режима Статьи 89. Как отмечается в международно-правовой доктрине: *“Статья 3 бис была принята в форме протокола, который подлежит отдельному процессу ратификации от Чикагской конвенции. Это могло бы был разработан как международный договор, независимый от Чикагской конвенции, но его разработчики решили включить его в текст последней. В результате его применение регулируется другими положениями в Чикагская конвенция, в частности статья 89”*¹³⁴

195. Это свидетельствует о том, что статья 89 полностью распространяется на статью 3 бис Чикагской конвенции. Этот тезис также подтверждается в совместной работе Уго Каминоса и Винсента Коглиати-Банца, которые указать: *“Статья 3bis Чикагской конвенции гласит, что договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете, но это, также сохраняется статьей 89”*.¹³⁵ Как показано выше, на основании статьи 89 “свобода действий” государств, затронутых войной, не ограничивается положениями Чикагской конвенции.

196. Заявители ссылаются в поддержку своей позиции на работу Михала Кленки, на которую Российская Федерация ссылается в своих предварительных возражениях. По их мнению, автор этой статьи *“прямо признает ограничения действия статьи 89 и заявляет, что на нее не следует ссылаться для полного исключения применения статьи 3bis(a)”*, а также отмечает, что *“свобода*

¹³³ Венская конвенция о праве международных договоров 1969 года, статья 31. [Приложение 1].

¹³⁴ Цзефан Хуан, Безопасность полетов и ИКАО, Kluwer Law International, 2009, стр. 94 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

¹³⁵ Хьюго Каминос и Винсент П. Коглиати-Банц, Правовой режим проливов: современные вызовы и Решения, Издательство Кембриджского университета, 2014, стр. 22 [Добавление 58].

действие, предусмотренное статьей 89, не будет распространяться на разрешение государству сбивать гражданские воздушные суда безусловно.¹³⁶ Стоит отметить, что Заявители не приводят никаких конкретных цитат из этого произведения, что позволяет им изменять первоначальный посыл автора. Анализируя статью 89 Чикагской конвенции, Кленка приходит к следующему выводу: “Следовательно, можно утверждать, что в случае войны в случае чрезвычайной ситуации в стране любое государство-член ИКАО может принять решение не связывать себя каким-либо положением Конвенции, включая статью 3 бис. Однако это не означает, что государства не связаны международным обычным правом, независимым от статьи 3 бис. Более того, они также связаны законом войны или международного гуманитарного права”.¹³⁷

197. Следовательно, вопреки ложному утверждению заявителей, Кленка прямо поддерживает утверждает, что статья 89 распространяется на все положения Чикагской конвенции, включая статью 3 бис, и исключает применение последней в случае войны. Он допускает применение только нормы международного обычного права и международного гуманитарного права, независимые от статьи 3 бис, которые не охватываются Конвенцией. Это подтверждается тем, что Кленка пишет далее по этому поводу пункт:

*“Ввиду декларативного характера пункта (а) статьи 3 бис, даже если государства прямо ссылаясь на статью 89, возникает серьезный вопрос о том, могла ли их свобода действий быть реализована в такой степени, чтобы позволить им безоговорочно сбивать гражданские самолеты. С этой точки зрения, можно предварительно проследить признак ‘opinio juris’ из последующей практики государств, в которых эта статья 89 не может исключать применения пункта (а) статьи 3 бис в качестве обычной нормы, хотя это может исключать применение некоторых других положений Чикагской конвенции”*¹³⁸.

198. Таким образом, Кленка придерживается позиции, согласно которой статья 3 бис провозглашает норму международного обычного права, существующего параллельно Чикагской конвенции. Следует подчеркнуть, что Российская Федерация не согласен с тем, что существует аналогичная норма, параллельная статье 3 бис Чикагской конвенции, которая предположительно применяется в военное время, и который не подпадает под статью 89 Чикагской конвенции и не является частью международного гуманитарного права. Однако, по мнению Кленки, это правило международного обычного права не является частью Чикагской конвенции и, следовательно, не подпадает под ее положения об урегулировании споров. Это правило, по мнению Кленки, будет применяться отдельно и

¹³⁶ Ответ Австралии и Королевства Нидерландов на предварительное возражение Российской Федерации, примечание 19 [Приложение 105].

¹³⁷ Михал Кленка, “Безопасность полетов: юридические обязательства государств и практика”, Журнал транспортной безопасности, Норвелл, том 10, 2017, стр. 8. [Приложение 57].

¹³⁸ Там же, стр. 9 [Добавление 57].

независимо от Чикагской конвенции. Однако в данном случае нарушения этого правила и связанных с ним споры, разумеется, не относятся к юрисдикции Совета ИКАО в соответствии со статьей 84 Чикагской конвенции.

199. Стефан Кайзер в своей работе о катастрофе МН17 приходит к однозначному выводу, что возможное существование нормы международного обычного права, аналогичной статье 3 бис, не исключает неприменение статьи 3 бис в соответствии со статьей 89 в случаях вооруженного конфликта, в том числе в восточная Украина: в этих случаях, по его мнению, отношения должны регулироваться международным правом гуманитарное право, которое также применимо к инциденту со сбитым МН17: *“Обычная норма положение о защите гражданских воздушных судов, предусмотренное в статье 3bis, не ограничивается мирным временем, но применяется также в условиях вооруженного конфликта. С этой целью статья 89 Чикагской конвенции гласит: “В случае войны положения настоящей Конвенции не затрагивают свободу действий ни одного из договаривающихся государств затронуты, будь то как воюющие стороны или как нейтралы”. Во время крушения МН17 вооруженные боевые действия на востоке Украины усилились до уровня, который можно рассматривать как немеждународный международный вооруженный конфликт, хотя нет четкого порога для квалификации уровня боевых действий как немеждународный вооруженный конфликт в соответствии с действующим международным правом. Военные действия вышли за рамки внутренние беспорядки и напряженность, такие как беспорядки, отдельные и спорадические акты насилия. Независимо от того, из-за их очевидной фрагментированности организационной структуры и нечеткой структуры командования и контроля, организованные сепаратистские группы находились, по крайней мере, под такой степенью скоординированного контроля, что могли выполнять непрерывные и скоординированные военные операции и эффективный контроль над районами на востоке Украины, в то время как украинское правительство де-факто потеряло его. В результате крушение МН17 должно быть оценивается в соответствии с международным гуманитарным правом как правила поведения в вооруженном конфликте”*.¹³⁹ Кайзер приходит к выводу: *“Ответственность государств также не может быть заменена ИКАО”, имея в виду эта ответственность государства не может быть установлена ИКАО*.¹⁴⁰

200. Существующие ограничения и принципы, касающиеся применения силы, применяются не в силу статьи 3 бис, действие которого исключено статьей 89 Чикагской конвенции, но в силу международного гуманитарного права, которое не является частью Чикагской конвенции.

201. Приведенные выше аргументы демонстрируют, что положения статьи 3 бис не применяются к действиям государств в ситуациях вооруженного конфликта. Это не означает, что гибель гражданского лица воздушное судно “разрешено” международным правом; это означает, что вопрос о законности использования

¹³⁹ Стефан А. Кайзер, “Юридические соображения по поводу потери рейса МН 17 авиакомпании Malaysia Airlines на востоке Украины”, Air и космическое право, том 40, № 2 (2015), стр. 110 [Добавление 56].

¹⁴⁰ Там же, стр. 118 [Добавление 56].

использование оружия в вооруженных конфликтах регулируется другой отраслью права – международным гуманитарным правом. (В то же время Россия категорически отвергает обвинения в своей причастности к крушению МН17.)

202. Крушение рейса МН17 должно рассматриваться в первую очередь в контексте международного гуманитарного права. Однако Совет ИКАО не компетентен устанавливать факт нарушения международного гуманитарного права, поскольку эти нормы применяются в ситуациях вооруженного конфликта. Как указал Абейратне ссылка на статью 89 приостанавливает применение Чикагской конвенции и полномочия Совета в соответствии с главой XVIII: *“Государства сослались на статью 89, которая приостанавливает применение Чикагской конвенции и, следовательно, прав Совета в соответствии с главой XVIII. в статье говорится, что в случае войны положения Конвенции не будут затрагивать свободу действий любого из затронутых договаривающихся государств, будь то воюющие или нейтральные”*.¹⁴¹

203. Компетенция любого механизма урегулирования международных споров, включая те, которые могут выносить юридически обязательные постановления, основаны на согласии заинтересованных государств. Российская Федерация не оспаривает тот факт, что международное гуманитарное право регулирует применение силы во время вооруженных действий, в том числе против гражданских объектов. Между тем, поскольку Международное Суд отмечает, что *“Каким бы ни был характер обязательств, на которые ссылались, Суд не мог вынести решение о законности поведения a State”*¹⁴² без согласия этого государства. Российская Федерация и другие государства не согласились с тем, чтобы Совет ИКАО высказывался по вопросам международного гуманитарного права (в то же время Россия категорически отвергает обвинения в своей причастности к катастрофе МН17).

ПОДРАЗДЕЛ III.3. Вопрос, регулируемый статьей 3 бис, не применяется к ситуациям вооруженного конфликта

204. В любом случае, положения статьи 3 бис Чикагской конвенции сформулированы таким образом способ, позволяющий сделать вывод о том, что данная статья сама по себе не применяется к ситуациям вооруженного конфликта. Применение норм, изложенных в этой статье, к ситуациям вооруженного конфликта было бы контрпродуктивным и, как показано ниже, привело бы к ситуации правовой неопределенности.

205. Крушение Boeing МН17 произошло во время вооруженного конфликта, который продолжался на территории Украины. Ссылка на вооруженный конфликт содержится, среди прочих источников, в окончательном отчете о техническом расследовании, проведенном Советом безопасности Нидерландов. В нем, например, говорится: *“Однако, в период со 2 апреля по 17 июля 2014 года, период, в течение которого вооруженный конфликт в*

¹⁴¹ Рувантисса Абейратне, Правовые приоритеты на воздушном транспорте, Springer-Verlag, 2019, стр. 21 [Приложение 39]. ¹⁴² Восточный Тимор (Португалия против Австралия), судебное решение, I. C.J. Reports, 1995, пункт 29. [Ошибка! Источник ссылки не найден.]

восточная часть Украины вспыхнула и усилилась, ИКАО не упомянула ситуацию в Украине снова”; 143 “Поскольку район крушения находился в зоне вооруженного конфликта, долгое время он был небезопасен для следователям следует выехать в район крушения для проведения расследования и извлечения обломков”.¹⁴⁴

206. Нормы, касающиеся вооруженных конфликтов (как международных, так и немеждународных по своему характеру) прочно закреплены в международном праве, в том числе в ряде универсальных международных договоров, включая Женевские конвенции 1949 года и Дополнительные протоколы I и II к ним. Кроме того, соответствующая отрасль международного обычного право высоко развито. Как договорное право, так и обычное право вооруженных конфликтов в конфликтах предусматривается защита гражданских лиц, а также устанавливаются принципы, касающиеся различий между гражданскими и военными объектами.

207. Применение силы, в том числе против воздушных судов, во время военных действий регулируется международным гуманитарное право (право вооруженных конфликтов) и это регулирование отличаются от режима, предусмотренного Статьей 3 бис. Нет ни необходимости, ни возможности рассматривать вопрос о толковании и применении Чикагской конвенции в этом отношении. Соответственно, в соответствии с Чикагской конвенцией спора нет .

208. Таким образом, статья 3 бис предусматривает, что “Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете”. Руководство HPCR по Международное право, применимое к воздушной и ракетной Войне¹⁴⁵, неоднократно подчеркивает, что статья 3 бис положения Чикагской конвенции неприменимы в ситуациях вооруженного конфликта;¹⁴⁶ соответствующие нормы не являются вытекающими из этой статьи. Аналогичные положения содержатся в Руководстве Сан-Ремо 1994 года по Международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море.¹⁴⁷ Таким образом, содержание нормы о неприменение оружия против гражданских воздушных судов в ситуациях вооруженного конфликта и любые исключения из этого правило выходит за рамки статьи 3 бис и, соответственно, компетенции Совета ИКАО.

209. Таким образом, если бы статья 3 бис считалась применимой во время вооруженного конфликта, это противоречило бы нормам международного гуманитарного права, что привело бы к правовой неопределенность. Ссылка на статью 3 бис в пункте 3 резолюции Совета ИКАО от 28 декабря

¹⁴³ Совет по безопасности полетов Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, раздел 5.2, стр. 178 [Приложение 85].

¹⁴⁴ Там же, раздел 1.4, стр. 16 [Приложение 85].

¹⁴⁵ Руководство HPCR по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне, Берн, 2009 г. [Приложение 112].

* Примечание переводчика: это публикация не Кембриджского университета: она опубликована Гарвардским университетом (в Кембридж, Массачусетс), и местом публикации является Берн, а не какой-либо из двух Кембриджей

¹⁴⁶ Там же, 16, 184 [Приложение 112].

¹⁴⁷ Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, Сан-Ремо, 1994 г. [Добавление 113].

Октябрь 2014¹⁴⁸ является общим призывом ко всем государствам соблюдать указанное правило без ссылки на конкретные обстоятельства дела Boeing MH17, и поэтому не может использоваться для оправдания применимости статьи 3 бис в вооруженном конфликте и влияние на то, как квалифицируется инцидент. Кроме того, принимая рассматриваемую резолюцию, Совет ИКАО действовал как политический орган выходит за рамки какого-либо расследования или разрешения спора в соответствии со статьей 84 и не стремился предоставить правовую классификацию дела.

210. Более того, если принять противоположную точку зрения, то неизбежно следует, что Совет ИКАО является органом, компетентным рассматривать вопросы применения оружия в военных действиях, включая такие аспекты и концепции, как необходимость, соразмерность, различие, военная цель, военное преимущество и т.д. Очевидно, что это противоречит как мандату Организации, так и ее органами и с учетом принципа особой компетенции международных организаций.¹⁴⁹

211. Тот факт, что статья 3 бис применяется 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) этой статьи, идет рука об руку с правилами перехвата, согласно которым *“жизнь людей на борту и безопасность воздушного судна не должны подвергаться опасности”*. Требование о проведении перехвата без угрозы применения силы четко указывает на мирный характер контекста ситуации.

212. Кроме того, это общее обязательство, изложенное в пункте 1*, следует рассматривать в сочетании с пунктами (b) и (c), в которых излагаются механизмы его выполнения. Эти положения гласят, что *“каждое государство в осуществление своего суверенитета имеет право требовать высадки в определенном месте” назначенный аэропорт гражданского воздушного судна, совершающего полет над своей территорией без разрешения или при наличии разумных оснований заключить, что он используется для каких-либо целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции; оно также может давать таким воздушным судам любые другие инструкции, направленные на прекращение таких нарушений”*. В этом положении четко описываются меры, которые могут быть приняты против гражданского воздушного судна-нарушителя в мирное время.

213. Пункт (d) усиливает механизм обеспечения соблюдения этой статьи за счет превентивного элемента – наложения на государства обязательства предотвращать использование гражданских лиц, находящихся под юрисдикцией суды для *“любых целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции”*, т.е. не для гражданской авиации

148 Резолюция Совета ИКАО по рейсу MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, уничтоженному над восточной Украиной 17 июля 2014 года, 2014: “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*” [Приложение 35].

149 Законность применения государством ядерного оружия в вооруженном конфликте, Консультативное заключение, I.C.J. Reports 1996, пункты 15-16 [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

Примечание переводчика: пункт 1 чего? Возможно, это следует читать как “пункт (a)” – ссылаясь на пункт (a) Статья 3 бис (в которой нет “пункта 1”).

цели. В этой статье не рассматриваются ситуации, характерные для военного времени, такие как использование гражданские воздушные суда для перевозки войск или боеприпасов. Например, в Руководстве Сан-Ремо 1994 года по Международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, прямо указано, что гражданские воздушные суда противника могут будут атакованы, если они соответствуют определению военного объекта.¹⁵⁰ Затем перечисляются виды деятельности, которые могут служить основанием для отнесения их к категории военных объектов. Например, отказ подчиниться идентификация, изменение курса и направление на инспекцию и т.д.¹⁵¹

214. Применение статьи 3 бис к ситуациям мирного времени вытекает из истории ее применения появление и из подготовительных материалов к нему.

215. Статья 3 бис стала результатом обсуждений Ассамблеи ИКАО по авиакатастрофе KE007 в воздушном пространстве СССР.¹⁵² Это определило ход переговоров, а также содержание и объем прав и обязанностей государств, которые были зафиксированы участниками переговоров в Статье 3 бис. Из материалов 25-й сессии Ассамблеи стало ясно, что ни при каких на этапе переговоров велись ли какие-либо переговоры об урегулировании вопросов, связанных с ведением вооруженных конфликтов путем внесения поправок в Чикагскую конвенцию.¹⁵³ Если бы это было так, то нелегко что такие очевидные аспекты, как изложенные выше критерии использования гражданских самолетов в военных целях, целей, а также закрытие воздушного пространства для гражданских самолетов в ситуациях вооруженного конфликта остались бы за рамками регулирования. Это становится тем более очевидным на фоне подробные положения статьи 3 бис, касающиеся ситуаций перехвата.

216. Напротив, многие делегации определили объект будущей статьи как ограниченный к случаям, когда гражданское воздушное судно нарушало определенные правила, касающиеся его присутствия в воздушном пространстве иностранного Государства. Например, делегат Израиля заявил следующее: *“Рационализация возможных ситуаций, с которыми сталкивается Ассамблея, указывает на то, что фактический круг ведения основан на знаниях of или разумные основания предполагать, что произошел или мог произойти ряд ситуаций. Во-первых, нарушение суверенитета, намеренное или преднамеренное, путем несанкционированного проникновения на воздушное судно в воздушном пространстве государства; во-вторых, используя право на вход в воздушное пространство и вступая в бой*

¹⁵⁰ Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море [Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимое к вооруженным конфликтам на море], Сан-Ремо, 1994, пункт 62.

[Приложение 113].

¹⁵¹ Ibid., para. 63 [Приложение 113].

¹⁵² Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации. Комментарий, Springer-Verlag, 2014, стр. 68 [Ошибка! Справочный источник не найден.]; см. также Бин Ченг, “Уничтожение рейса KAL KE007 и статью 3 бис Чикагская конвенция”, в книге “Исследования по международному воздушному праву: избранные работы Бинь Ченга, Чиа-Джуи Ченга”, под ред. Брилла Публикация, 2017, стр. 343-370 [Приложение 78].

¹⁵³ Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24-10 апреля Май 1984 г., Документ 9438 [Приложение 19]; 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и Протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г., документ 9437 [Приложение 20].

в деятельности, несовместимой с Конвенцией; в-третьих, преднамеренное или непреднамеренное отклонение от траектории полета при законном нахождении в воздушном пространстве государства”¹⁵⁴.

217. Аналогичный подход к предмету переговоров и целям Ассамблеи с предельной ясностью отражен, среди прочих источников, в заявлениях делегатов Болгария, ¹⁵⁵ Индия, ¹⁵⁶ СССР, ¹⁵⁷ Китай, ¹⁵⁸ Куба, ¹⁵⁹ Чехословакия, ¹⁶⁰ Япония, ¹⁶¹ Новая Зеландия, ¹⁶² Польша, ¹⁶³ Бельгия, ¹⁶⁴ Швейцария¹⁶⁵ и Алжир.¹⁶⁶ Другим актуальным примером в этом контексте является рабочий документ с многозначительным названием “Основные принципы, касающиеся перехвата гражданских воздушных судов”, ¹⁶⁷, представленный Комиссией гражданской авиации Латинской Америки. Во время Ассамблеи сессия многие делегации (в частности, США ¹⁶⁸, Нидерланды¹⁶⁹, Бельгия¹⁷⁰, Индия¹⁷¹) выразили свою поддержку этому документу.

218. Делегация Нидерландов также предельно ясно изложила свою позицию по этому вопросу: “Когда мы говорим о применении силы против невооруженных гражданских воздушных судов, мы имеем в виду ситуацию, в которой государство перехватывает воздушное судно, вторгшееся в его воздушное пространство без разрешения делать это, другими словами, в связи с нарушением суверенитета государства над воздушным пространством над его территорией”.¹⁷²

¹⁵⁴ Исполнительный комитет 25-й сессии (внеочередной) Ассамблеи ИКАО: отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 54 [Приложение 19].

¹⁵⁵ 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г. Документ 9437, стр. 32-34 [Приложение 20].

¹⁵⁶ Там же, стр. 32-34 [Приложение 20].

¹⁵⁷ Там же, стр. 24-27 [Приложение 20].

¹⁵⁸ Там же, стр. 35-36 [Приложение 20].

¹⁵⁹ Там же, стр. 36-38 [Приложение 20].

¹⁶⁰ Там же, стр. 36-38 [Приложение 20].

¹⁶¹ Там же, стр. 56-57 [Приложение 20].

¹⁶² Там же, стр. 60-62 [Приложение 20].

¹⁶³ Там же, стр. 62-63 [Приложение 20].

¹⁶⁴ Там же, стр. 70-71 [Приложение 20].

¹⁶⁵ Там же, стр. 77-78 [Приложение 20].

¹⁶⁶ Там же, стр. 80-82 [Приложение 20].

¹⁶⁷ Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 179 [Приложение 19].

¹⁶⁸ Там же, стр. 45 [Приложение 19].

¹⁶⁹ Там же, стр. 45 [Приложение 19].

¹⁷⁰ Там же, стр. 46 [Приложение 19].

¹⁷¹ Там же, стр. 50-51 [Приложение 19].

¹⁷² 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная): Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля-10 мая 1984 г. Документ 9437, стр. 59 [Добавление 20].

219. В этой связи делегация Нидерландов выразила мнение, что формулировка в качестве эквивалентной альтернативы поправка могла бы, во-первых, предусматривать право государства требовать посадки воздушного судна, которое нарушило его суверенитет путем несанкционированного пролета над его территорией, и во-вторых, содержать явное положение о неприменении силы, которое должно было бы быть сформулировано как необходимое ограничение этого права.¹⁷³ Очевидно, что в понимании голландской делегации, а также по мнению других участников переговоров, предмет новой статьи Чикагской конвенции не распространяется на случаи захода воздушных судов в зону активного вооруженного конфликта.

220. В ходе работы над проектом статьи 3 бис ряд делегаций прямо заявили, что предлагаемые поправки к Чикагской конвенции относительно обязанности воздерживаться от применения силы в отношении гражданских воздушных судов просто отражена норма, уже установленная в общем международном праве, причем в мирное время. Заявление японской делегации на заседании Исполнительного комитета по Поучительным в этом отношении является документ от 27 апреля 1984 г., в котором, в частности, подчеркивалось следующее: *“Как ряд делегаций выразили в своих общих заявлениях, японская делегация считает, что что применение силы против невооруженных гражданских воздушных судов в мирное время представляет собой нарушение правил международного права, и то, что они намеревались сделать, - это кодифицировать эту существующую норму”*¹⁷⁴. Это должно быть отметил, что указанная позиция была также изложена в рабочем документе, подготовленном делегацией Японии и распространенном на сессии.¹⁷⁵ Эта точка зрения также была четко изложена делегация Японии на пленарном заседании 25-й сессии Ассамблеи 25 апреля 1984 г. ¹⁷⁶ Заявление делегации было сделано в начале прений и было непосредственно поддержано количество делегаций (например, Канада, ¹⁷⁷ Ирландия, ¹⁷⁸ Сингапур, ¹⁷⁹ Заир¹⁸⁰). Для сравнения, экзамен из материалов 25-й внеочередной сессии Ассамблеи ИКАО не было выявлено никаких возражений делегаций по этому поводу.

221. Аналогичная позиция была отражена в заявлениях других делегаций. Так, делегация Соединенного Королевства заявила: *“Соединенное Королевство входит в их число, г-н Президент, который действительно верит, что развитие международного права, особенно в этом столетии, сделало это несомненным что во время мира применение силы против гражданских самолетов подлежит очень строгим ограничениям. Но*

¹⁷³ Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 46 [Приложение 19].

¹⁷⁴ Там же, стр. 27 [Приложение 19].

¹⁷⁵ Там же, стр. 186 [Приложение 19].

¹⁷⁶ Там же, стр. 186 [Приложение 19].

¹⁷⁷ Там же, стр. 69 [Приложение 19].

¹⁷⁸ Там же, стр. 48 [Приложение 19].

¹⁷⁹ Там же, стр. 85 [Приложение 19].

¹⁸⁰ Там же, стр. 86 [Добавление 19].

в равной степени трагические события прошлого года продемонстрировали, что государствам желательно подтвердить, прямое положение Чикагской конвенции, правовые нормы, касающиеся применения силы против гражданских воздушных судов”¹⁸¹.

222. Делегат Канады сформулировал задачу Ассамблеи следующим образом: “Она не преследует цели создания новой нормы международного права, запрещающей применение силы против гражданских воздушных судов что требуется поправка к Чикагской конвенции..... Применение силы против гражданских воздушных судов таким образом, “Во время мира” нарушает устоявшиеся нормы международного права и, в случае совершения, влечет за собой международную ответственность соответствующего государства. Что тогда требуется от нас на этой Сессии, так это официально признать в Чикагской конвенции существование запрета на применение силы против гражданских воздушных судов”; ¹⁸² “Принятие поправки просто восстановило бы баланс, который, конечно, был задуман авторами Конвенции, но не был официально закреплён потому что они не могли себе представить, что однажды сила будет применена против гражданских самолетов во время мирного времени”¹⁸³.

223. Делегация Швеции изложила более ранний подход правительства в этом контексте: “очень важно, чтобы принципы международного права соблюдались в области гражданской авиации. ... Гражданское воздушное судно в мирное время ни при каких обстоятельствах не должно подвергаться действиям, которые могут поставить под угрозу его безопасность. Этот принцип справедлив также в случаях, когда навигационные неисправности могут привести к воздушных судов в запретные зоны. В случаях перехвата гражданских воздушных судов уважение человеческой жизни должно иметь приоритет над защитой территорий ”¹⁸⁴.

224. Представитель Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) резюмировал позиции государств, участвовавших в обсуждении темы: “Как было красноречиво продемонстрировано в день открытия Главным делегатом Великобритании и вчера главным делегатом Франции, В Канаде и других странах законодательно запрещено применение вооруженной силы против гражданских воздушных судов в мирное время, за исключением очень экстремальных и строго определенных ситуаций. В качестве следствия следует признать, что никакие другие действия не должны угрожать жизни или безопасности людей, находящихся на борту. Эти принципы должны быть отражены во всех мерах, принимаемых ИКАО в отношении ситуаций перехвата ” ¹⁸⁵

¹⁸¹ 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г., Документ 9437, стр. 56 [Приложение 20]. * Примечание переводчика: это утверждение находится на стр. 27 документа 9437.

¹⁸² Там же, стр. 68 [Приложение 20].

¹⁸³ Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 69 [Приложение 19].

¹⁸⁴ Там же, стр. 87 [Приложение 19].

¹⁸⁵ 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г. Документ 9437, стр. 86 [Добавление 20].

225. То, как президент Совета ИКАО д-р Ассад Котайте, председательствовавший на 25-й Ассамблея 24 апреля 1984 года обосновала необходимость принятия поправок к Чикагской конвенции в день открытия 25-й Ассамблеи, казалось бы, было бы показательным и важным для понимания предмета и сферы применения статьи 3 бис. Обращая внимание на существующее мнение о том, что запрещение применения силы против гражданских воздушных судов уже является частью общего международного права и следовательно, его не нужно было включать в текст Чикагской конвенции, он провел различие в в этом отношении между мирным временем и ситуацией войны. По его словам, в ситуации войны международное право содержит четкие положения, касающиеся защиты гражданских лиц в ситуациях вооруженного конфликта, тогда как соответствующие гуманитарные принципы были еще более необходимы в мирное время, согласно выводам Международного суда. Хотя, как отметил Президент, они существовали в обычном праве, имело смысл закрепить их в международном договоре.¹⁸⁶ Таким образом, цель состояла в том, чтобы заполнить соответствующий пробел в праве международных договоров, особенно применительно к мирному времени, когда международное гуманитарное право неприменимо.

226. Как Президент, так и ряд делегаций (например, Соединенное Королевство,¹⁸⁷ France¹⁸⁸ и Canada¹⁸⁹) ссылались в этом контексте на позицию Международного суда по делу о канале Корфу. В этом деле Суд обосновал существование обязательств Албании перед Соединенным Королевством именно в мирное время. Суд особо указал, что, хотя во время войны эти обязательства возникли бы в соответствии с Гаагской конвенцией VIII 1907 года, в мирное время они основывались на определенных общих и широко признанных принципах, а именно “элементарных соображениях гуманности”, принцип свободы морских сообщений и обязанность каждого государства предотвращать преднамеренное использование своей территории для деятельности, противоречащей правам других государств.¹⁹⁰

227. Участники переговоров, в том числе в вышеупомянутых заявлениях, последовательно утверждали, что статья, подлежащая включению в Чикагскую конвенцию, отражает норму, уже существующую в целом международное право. Это неизменно относилось к “элементарным соображениям гуманности”, но не к разработанному своду принципов и норм международного гуманитарного права, которые действуют в ситуациях вооруженных конфликтов 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 касалась только ситуации мирного времени и не касалась случаев активного вооруженного конфликта.

¹⁸⁶ Там же, стр. 19 [Приложение 20]. * Примечание переводчика: этот отрывок относится к словам Котайте на стр. 20, а не на стр. 19.

¹⁸⁷ Там же, стр. 27-30 [Приложение 20].

¹⁸⁸ Там же, стр. 27-30 [Приложение 20].

¹⁸⁹ Там же, стр. 68-69 [Приложение 20].

¹⁹⁰ Дело о канале Корфу, решение от 9 апреля 1949 года: *I.C. J. Reports, 1949, стр. 22* [Добавление 8].

228. Этот подход был также принят Ассамблеей в целом, как прямо указано в ее резолюции A25-1, принятой без голосования 10 мая 1984 года. В его преамбуле содержится следующий пункт: *“Отметив, что в соответствии с элементарными соображениями гуманности должны быть гарантированы безопасность и жизни лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов”*.¹⁹¹

229. Как можно видеть, ссылка сделана только на элементарные соображения гуманности, принцип, который как в переговорах, так и в цитируемом решении Международного суда была использована для обоснования существования соответствующих международно-правовых обязательств конкретно в отношении мирного времени. В резолюции нет ссылки на существующие источники международного права, которые непосредственно регулировать права и обязанности сторон в вооруженном конфликте. Также нет никаких указаний на намерение распространить действие поправки в тексте резолюции в целом на ситуации активного вооруженного конфликта, текст, касающийся развития международной гражданской авиации и ее значения в поддержании дружбы и взаимопонимания между народами; недопустимости неправильного использования воздушного пространства; суверенитет государств над своим воздушным пространством; недопустимость использования гражданской авиации для любых других целей цель, несовместимая с целями Конвенции; и недопустимость нарушения воздушного пространства других государств.

230. Приведенный выше вывод подтверждается доктриной по данному вопросу. Например, в авторитетном справочнике по международному гуманитарному праву под редакцией профессора Дитера Флека говорится что *“Гражданские воздушные суда не могут подвергаться нападению в мирное время и не могут быть сбиты”*.¹⁹² Отмечается что это следует из основного запрета на применение силы и общих норм воздушного права, кодифицированных в статье 3 бис Чикагской конвенции. В то же время это четко отличается от запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов в ситуациях вооруженного конфликта, который вытекает из международного гуманитарного права и его принципа проведения различия между военными и гражданскими объектами (принцип проведения различия).¹⁹³

231. В этом контексте также можно привести другие работы. Одним из них является Руководство HPCR по *Международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне*, 194, которое уже обсуждалось выше. Литература по данному вопросу отмечает, что основной вклад принятия ИКАО статьи 3 бис заключался в *добиться в мирное время “абсолютного” запрета на применение оружия против гражданских воздушных судов во время полета*.¹⁹⁵

¹⁹¹ Резолюция A25-1 Ассамблеи ИКАО о внесении изменений в Конвенцию о международной гражданской авиации (статья 3 бис), Документ 9902, Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 сентября 2007 г.), стр. I-10-I-12 [Приложение 33].

¹⁹² Дитер Флек (ред.), Справочник по международному гуманитарному праву, Издательство Оксфордского университета, том 2, 2021, стр. 220 [Приложение 71].

¹⁹³ Там же. [Приложение 71].

Руководство 194 HPCR по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне, Берн, 2009 г. [Приложение 112].

¹⁹⁵ Михал Кленка, “Безопасность полетов: юридические обязательства государств и практика”, Журнал транспортной безопасности, Норвелл, том 10, 2017, стр. 127-143 [Приложение 57].

232. Таким образом, вопрос, регулируемый статьей 3 бис, не распространяется на ситуации вооруженного конфликта и поэтому не может быть применен к катастрофе Boeing МН17, которая произошла во время вооруженного конфликта на Украине (в то же время Россия категорически отвергает обвинения в своей причастности к катастрофе МН17).

ПОДРАЗДЕЛ III.4. Международно-правовая ответственность за крушение МН17 не может быть возложена на Российскую Федерацию в соответствии со статьей 3 бис

233. Заявители представили две линии аргументации, каждая из которых направлена на то, чтобы приписать действия экипажа пусковой установки ЗРК "Бук" Российской Федерации. Во-первых, Заявители утверждают, что члены экипажа были представителями государственных органов Российской Федерации, а именно ее Вооруженных сил (Россия этого не признает).¹⁹⁶ Во-вторых, они пытаются доказать, что экипаж находился под руководством или контролем Российской Федерации (Россия этого не признает).¹⁹⁷ Как и будет как было продемонстрировано позже, нет оснований для такой классификации состава экипажа ЗРК "Бук".

234. Прежде всего, следует отметить, что даже Объединенная следственная группа, которая проводит явно антироссийская позиция, не удалось прийти к выводу относительно состава экипажа ЗРК "Бук", из которого, согласно доводам заявителей, был сбит малайзийский "Боинг" сбит. В своем последнем отчете Объединенная следственная группа пришла к выводу: "Расследование в отношении экипажа ЗРК "Бук", использовавшийся для крушения рейса МН17, предоставил информацию из вторых рук о возможной причастности трех бывших офицеров 53-й ААМВ. Эта информация неоднозначна, и на данный момент она не может быть подтверждена в достаточной степени. Поскольку установить личность пока не удалось что касается членов экипажа "Бук ТЕЛАР", то с помощью этой линии допроса невозможно доказать, почему они выпустили Ракету "Бук" по МН17. Точно так же невозможно установить, от кого они получали какие приказы. Эту информацию также нельзя было найти другими способами.¹⁹⁸

235. Таким образом, Совет не располагает достаточной фактической информацией, чтобы возложить ответственность за действия экипажа ЗРК "Бук" на Российскую Федерацию. В любом случае, даже доказательства, представленные Заявителями, показывают, что такая атрибуция невозможна.

А. Действия экипажа ЗРК "Бук" не являются действиями государственного учреждения Российской Федерации

236. Заявители ссылаются на статью 4 проектов статей об ответственности государств Комиссии международного права Организации Объединенных Наций, которая предусматривает следующее: "I. Поведение любого

¹⁹⁶ Меморандум заявителей, пункты 4.12–4.15 [Приложение 104].

¹⁹⁷ Там же, пункты 4.18–4.22 [Приложение 104].

¹⁹⁸ Государственная прокуратура Нидерландов, "Отчет: Выводы расследования JIT МН17 в отношении экипажа" члены "Бук ТЕЛАР" и ответственные лица в цепочке командования", 2023, стр. 63 [Добавление 82].

Государственный орган считается деянием этого государства по международному праву, независимо от того, выполняет ли этот орган законодательные, исполнительные, судебные или любые другие функции, какую бы должность он ни занимал в государстве. в соответствии с международным правом, независимо от того, выполняет ли этот орган организация государства и независимо от его характера как органа центрального правительства или какой-либо территориальной единицы государства. 2. Орган включает любое физическое или юридическое лицо, имеющее такой статус в соответствии с внутренним законодательством государства”.

237. По словам заявителей, экипаж пусковой установки ЗРК "Бук" состоял из представителей Вооруженных сил Российской Федерации (Россия этого не признает). Они сделайте этот вывод, основываясь на двух предпосылках: во-первых, представители Вооруженных сил Страны Донецкая Народная Республика не обладала необходимыми навыками для использования ЗРК "Бук"; 199 во-вторых, члены экипажа ЗРК "Бук" были одеты в форму Вооруженных Сил Российской Федерации. Оба эти утверждения не соответствуют действительности, что подтверждается, среди прочих доказательств, материалами представленными самими заявителями.

238. Прежде всего, следует подчеркнуть, что ЗРК "Бук" является одним из основных видов вооружения сил противовоздушной обороны Украины и ряда других стран. Эта система состояла на вооружении Армии СССР и, впоследствии, оставалась широко распространенной на постсоветском пространстве, а также в третьих странах, которым Советский Союз поставлял эти ЗРК. После распада СССР ЗРК "Бук" все еще производились и продавались за границу. Лица, проходившие военную службу и те, кто служил по контракту в Вооруженных Силах СССР и Украины обладают ноу-хау и практическими навыками, необходимыми для использования ЗРК "Бук".

239. Это подтверждается даже записями телефонных разговоров, предоставленными самими заявителями: “

Сепаратисты утверждают, что среди них есть люди, которые служили в российской [Советской – см. Ниже] армия и имеют опыт работы с системами противовоздушной обороны.

(...)

*Получатель: ‘Есть только одна надежда – Россия. (...) Я бы хотел, чтобы они предоставили нам систему "земля-воздух". Звонивший: ‘Это то, что я говорю. Я бы хотел, чтобы они дали вам хотя бы что-нибудь. Если ты не можешь прийти, не приходи. Отдай что-нибудь, они с этим разберутся".
Получатель: ‘[неразборчиво]. У нас есть ребята из противовоздушной обороны [так в оригинале!]. У нас есть все. Все были служили в советской [так в оригинале!] армии. Дайте нам это оружие.200*

Таким образом, прослушка указывает на то, что в состав экипажа не входили военнослужащие Российской Федерации. Из этого можно сделать вывод, что на Донбассе были люди с опытом службы в Советских Вооруженных Силах, в том числе специалисты по противовоздушной обороне, следовательно в российских специалистах не было необходимости. Следует отметить, что в своей повторной постановке вопроса Полиция Нидерландов исказила фактические слова переговоров, заменив “советскую” армию на

199 Памятная записка заявителей, пункт 4.13 [Добавление 104].

200 Там же, Приложение 8, стр. 8 [Добавление 104].

“Русская” армия. Это искажение также появилось в Меморандуме Австралии и Нидерландов. На это указывает также то обстоятельство, что еще до того, как предполагаемый "Бук" появился в воздушном пространстве над на территории Украины ополченцы Донбасса неоднократно сбивали военные самолеты украинских Вооруженных сил, в том числе из самоходной зенитной ракетной установки "Стрела-10".²⁰¹ Все это неопровержимо свидетельствует о присутствии на Донбассе специалистов по противовоздушной обороне, которые не являются военнослужащими вооруженных сил Российской Федерации (Россия категорически не согласна с тем, что МН17 был сбит ополченцами Донбасса).

240. Заявители утверждают, что экипаж пусковой установки ЗРК "Бук" был одет в форму Вооруженных Сил Российской Федерации. Прежде всего, однако, простое ношение формы само по себе не указывает на принадлежность к вооруженным силам этого государства. Во-вторых, доказательства, представленные заявителями, напротив, указывают на то, что форма, предположительно носимая экипажем, на членах экипажа ЗРК "Бук" не было российской униформы. Таким образом, свидетельские показания, представленные заявителями, утверждают, что экипаж был одет в “камуфляж песочного цвета”, который соответствует униформе вооруженных сил Украины. Напротив, боевой комплект российского солдата “ратник” (“воин”), который также использовался российскими войсками в Крыму весной 2014 года, имеет ярко-зеленый цвет. Песочный цвет не характерен для формы российских Вооруженных сил (даже для российских солдат в Сирии была одета в зеленую форму “ратник”).



Фото. 1. Боевой комплект "Ратник", используемый Вооруженными силами России 202

²⁰¹ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 182. 182 [Приложение 85].

²⁰² Государственная корпорация по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной продукции “Ростех”, “Ростех поставил почти 300 000 единиц боевой экипировки “Ратник””, 2020 год. URL: <https://rostec.ru/news/rostekh-postavil-pochti-300-000-komplektov-boevoy-ekipirovki-ratnik/>. [на русском]; РБК, “Трое российских солдат убиты в Сирии”, 2019. URL: <https://www.rbc.ru/politics/25/03/2019/5c9924cd9a79477f008a4a3e?ysclid=ldy7ysaa3b784>

[на русском языке].



Фото. 2. Форма Вооруженных сил Украины²⁰³

241. Свидетельство журналиста Associated Press о том, что у военнослужащих был “русский акцент”, также не является доказательством их принадлежности к российским Вооруженным силам. Также за пределами Донбасса, есть много граждан Украины, говорящих по-русски. Более того, иностранный журналист вряд ли смог бы определить по произношению иностранный язык, на котором велся разговор очевидно, имело место независимо от того, говорил ли человек перед ним по-русски или по-украински говорящий. Таким образом, произношение с “русским акцентом” не только не доказывает, что человек в вопрос поступил из Российской Федерации, но также не исключает, что человек был военнослужащим Вооруженных Сил Украины.

242. Примечательно, что ни один из источников, на которые ссылаются Заявители, не указывает, что предполагаемые члены экипажа "Бука" были одеты в форму со знаками различия военнослужащих Российской Федерации, хотя такие знаки различия являются обязательным элементом полевой формы любой страны, включая Российскую Федерацию. Это также подтверждает, что указанные лица не были военнослужащими российских вооруженных сил.

В. Экипаж ЗРК "Бук" не является группой, находящейся под контролем или руководством Российской Федерации

243. В любом случае, экипаж ЗРК "Бук" не является группой, находящейся под контролем или руководством Российской Федерации. Критерии эффективного контроля определены Международным судом в решении по делу Никарагуа против Соединенных Штатов: “Суд придерживается мнения ... что Соединенные Штаты участие, даже если оно преобладающее или решающее, в финансировании, организации, обучении, снабжении и оснащение "контрас", выбор ее военных или военизированных целей и планирование вся его деятельность по-прежнему недостаточна сама по себе [sic!], исходя из имеющихся в распоряжении доказательств по мнению Суда, с целью приписывания Соединенным Штатам действий, совершенных "контрас" в

²⁰³ Kyiv Independent, “Британские инструкторы обучают украинских военных управлять танковыми убийцами NLAW (фото)”. URL: <https://kyivindependent.com/national/british-instructors-train-ukrainian-military-to-operate-nlaw-tank-killers-photos;>

Рейтер, Украина проводит военные учения с участием сил США, союзников по НАТО, 2021 год. URL: <https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/ukraine-holds-military-drills-with-us-forces-nato-allies-2021-09-20/>.

ход их военных или военизированных операций в Никарагуа. Все формы участия Соединенных Штатов упомянутое выше участие и даже общий контроль государства-ответчика над вооруженными силами с высокой степенью зависимости от них сами по себе, без дополнительных доказательств, не означали бы, что Соединенные Штаты руководили или принуждали к совершению действий, противоречащих правам человека и гуманитарному праву, на которые ссылается государство-заявитель. Такие действия вполне могли быть совершены членами "Контрас" без контроля Соединенных Штатов. За такое поведение наступает юридическая ответственность что касается Соединенных Штатов, то в принципе должно быть доказано, что это государство осуществляло эффективный контроль над военными или полувоенными операциями, в ходе которых были совершены предполагаемые нарушения совершенные" 204

244. Критерии эффективного контроля также рассматривались Международным судом в деле Босния против Сербии: *"Во-первых, в этом контексте нет необходимости доказывать, что лица, совершившие действия, предположительно нарушившие международное право, в целом находились в отношениях 'полного зависимость' от государства-ответчика; необходимо доказать, что они действовали в соответствии с инструкциями этого Государства или под его 'эффективным контролем'. Однако необходимо доказать, что этот "эффективный контроль" осуществлялся или что были даны инструкции государства в отношении каждой операции в которых произошли предполагаемые нарушения, как правило, не в отношении общих действий, предпринятых лицами или группами лиц, совершившими нарушения";205*

245. Решение Европейского суда по правам человека (далее - ЕСПЧ) от 2014 года по делу Украина и Нидерланды против России якобы установило "эффективную" позицию Российской Федерации контроль" над восточной частью Украины. Этот "эффективный контроль", однако, предназначен исключительно для определения территориальной юрисдикции в соответствии со статьей 1 Европейской конвенции о защите Права человека и основные свободы; это не тождественно эффективному контролю, который необходим чтобы возложить ответственность на государства в соответствии с международным правом. Это прямо отмечено в ЕСПЧ судебное решение: *"... критерий для установления наличия судебного запрета в соответствии со статьей 1 Конвенции это не то же самое, что критерий установления ответственности государства за международно-противоправное деяние согласно международному праву, кодифицированному в настоящее время в АРСИВЕ... 206*

246. Разница в подходах к определению содержания термина "эффективный контроль" в Практике ЕСПЧ и праве международной ответственности также была подчеркнута в докладе Руководящий комитет по правам человека Совета Европы: "суд не всегда четко

204 МС, военной и полувоенной деятельности в Никарагуа и против Никарагуа (Никарагуа против Соединенные Штаты Америки). Существо дела, Судебное решение. I.C.J. Reports 1986, пункт 193. [Приложение 7] * Примечание переводчика: это в пункте 115, а не 193.

205 Применение Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногории), судебное решение, I.C.J. Reports 2007, пункт 400 [Приложение 11].

206 Дело Украина и Нидерланды против России, Решение Европейского суда по правам человека, 2022 год, пункт 551 [Добавление 15].

различайте юрисдикцию по смыслу статьи 1 ЕКПЧ, с одной стороны, и присвоение поведения согласно закону об ответственности государства, с другой стороны. Выбирая термин “эффективный контроль над районом”, Суд, как представляется, использовал концепцию, знакомую с международным правом, но в качестве основы для приписывание поведения одного субъекта другому в праве ответственности государств”.²⁰⁷

247. Кроме того, сравнительный анализ практики ЕСПЧ и Международного Уголовного трибунала по бывшей Югославии (далее “МТБЮ”) показал, что порог для установления “эффективного контроля” в ЕСПЧ намного ниже, чем в других международных судебных инстанциях органы: *“Что касается ЕСПЧ, то его мандат отличается как от мандата Международного суда, так и от мандата МТБЮ, и Европейский Суд регулярно подчеркивает “особый характер Конвенции как инструмента Европейского общественного порядка (ordre public) для защиты отдельных людей.” Можно отметить что необходимая степень контроля государства над субъектом, определенная в Илашку и других документах как “под эффективной властью или, по крайней мере, под решающим влиянием” государства-ответчика, и “выживает благодаря военной, экономической, финансовой и политической поддержке, оказываемой ему” со стороны государство-ответчик, является менее строгим, чем степень контроля, которая должна осуществляться для того, чтобы поведение группы лиц, которое может быть присвоено государству в соответствии с прецедентным правом Международного суда и МТБЮ упомянутое выше. **²⁰⁸*

248. Обстоятельства дела, установленные ЕСПЧ, не свидетельствуют о том, что Российская Федерация осуществляет эффективный контроль над действиями Вооруженных сил ДНР (на момент в то же время Россия категорически не согласна с тем, что ДНР была причастна к крушению МН17). В дело Никарагуа против Соединенные Штаты, Международный суд ООН прямо определил, что финансирование, организация и снабжение не являются предварительным условием для возложения ответственности за действия определенных лиц на государство.

249. Таким образом, критерий эффективного контроля, необходимый для возложения ответственности на государство за действия негосударственных образований требуют доказательства эффективного контроля не только над негосударственными силами обеспокоен как в целом, так и в отношении конкретной операции. Заявителями не было продемонстрировано соответствие “эффективному контролю” критериям, определенным Международным судом ООН.

250. Тот факт, что Российская Федерация не имела эффективного контроля над предполагаемыми действиями “Бук”, как утверждают Заявители, прямо подтверждается решением окружного суда Гаагский суд по делу о крушении МН17. Даже этот суд, опираясь на работу Нидерландов прокуратура и “международная следственная группа”, которые также действовали предвзято не смогли установить наличие “эффективного контроля” со стороны России даже над самой ДНР, не говоря уже о

²⁰⁷ Совет Европы, место Европейской конвенции по правам человека в Европейском и международном Правовой порядок, Доклад Руководящего комитета по правам человека (CDDH), принятый на его 92-м заседании (Страсбург, 26-29 ноября 2019 года), пункт 148 [Добавление 13].

²⁰⁸ Ibid., para. 167 [Добавление 13].

единолично по поводу какой-либо конкретной операции (в то же время Россия категорически не согласна с тем, что ДНР была причастна к сбитию МН17). Хотя этот суд счел, что Россия якобы предоставила финансирование, материалы и обучение ДНР, а также “оказала решающее влияние на назначения в руководящие должности в ДНР”, как указывалось выше, этого недостаточно для создания “эффективного государства контроля” даже над ДНР в целом, не говоря уже о достаточном для установления “эффективного контроля” над конкретной операцией. Окружной суд просто пришел к выводу, что этого может быть достаточно для так называемого “общего контроля”, более низкого критерия, непригодного для определения ответственности государства. Поскольку ООН Международный суд ООН разъяснил: “критерий "общего контроля" имеет главный недостаток, заключающийся в том, что расширяет сферу ответственности государства намного дальше фундаментального принципа, регулирующего право международной ответственности: государство несет ответственность только за свое собственное поведение, то есть за поведение лиц, действующих на какой бы то ни было основе от его имени.”²⁰⁹

251. Что касается действий самих членов экипажа "Бука", Районный суд был совершенно неспособен установить действия экипажа "Бука", был ли отдан приказ о запуске ракеты, если да, то со стороны кому это было дано и почему это произошло: “Отмечает суд - вместе с обвинением и адвокатом в пользу подсудимого Пулатова - что действия экипажа ЗРК "Бук" при запуске ракеты "Бук" по МН17 не могут быть установлены на основании материалов дела. В материалах дела также не указано, кто отдал приказ о запуске ракеты и почему был отдан этот приказ”.²¹⁰

252. Заявители указывают, что никакой этап использования "Бука" не мог быть выполнен без командования российских военнослужащих, обладающих конкретными ноу-хау, и что использование Сама система ЗРК “Бук” включает в себя нечто большее, чем просто "заключительный акт "нажатия кнопки"". ²¹¹ Как уже было однако, как было продемонстрировано ранее, бывшие военнослужащие Вооруженных Сил Украины и СССР могли самостоятельно управлять ЗРК "Бук".

253. Отсутствие каких-либо оснований для привлечения Российской Федерации к ответственности за катастрофу рейс МН17 также был отмечен в академическом сообществе. Как отмечает Татьяна Итуэлл: “Стандарт "эффективного контроля" означает, что ответственность государства за поведение негосударственных субъектов строго ограничена. Для Международного суда "участие [государства], даже если оно преобладающее или решающее, в финансирование, организация, обучение, снабжение и оснащение [вооруженной группы]" не обеспечат достаточного основания для приписывания поведения этой вооруженной группы государству. Таким образом, по вопросу об Ответственности России за крушение рейса МН17 над восточной Украиной, доказательства того, что Россия

²⁰⁹ Применение Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногории), Судебное решение, I.C.J. Reports 2007, пункт 406 [Приложение 11].

²¹⁰ Окружной суд Гааги, “Стенограмма судебного заседания по делу МН17, 17 ноября 2022 года”, URL: <https://www.courtmh17.com/en/news/2022/transcript-of-the-mh17-judgment-hearing.html> [Приложение 84].

* Примечание переводчика: цитату нельзя найти на этом веб-сайте - она находится на стр. 81 Приложения 84

²¹¹ Памятная записка 211 заявителей, пункт 4.20 [Приложение 104].

предоставления ракеты "БУК" группе, выпустившей ракету, недостаточно для доказательства того, что лица те, кто выпустил ракету, действовали как "государственные агенты" в целях привлечения России к ответственности".²¹²

254. По словам М. Гибни, "нет очевидных доказательств "полной зависимости", которая превратила бы украинских повстанцев в 'государственных агентов' России...". Далее он отмечает, что "Что касается статьи 8, представляется крайне маловероятным, что Россия осуществляла необходимый уровень 'эффективного контроля'"²¹³.

255. Следовательно, ответственность за крушение гражданского самолета, выполнявшего рейс МН17, не может быть возложена на Российскую Федерацию на основании следующих обстоятельств:

а. доказательства, представленные самими заявителями, не подтверждают, что "Бук" управлялся российскими военнослужащими;

б. те, кто эксплуатировал "Бук", не входили в командную структуру Российской Федерации;

с. Российская Федерация не осуществляла эффективного контроля за действиями ДНР.

ПОДРАЗДЕЛ III.5. В любом случае, действия, приписываемые Заявителями российской Федерации не представляют собой нарушения статьи 3 бис

256. Российская Федерация категорически отрицает свою причастность к крушению рейса МН17 и версия, представленная Заявителями, не соответствует действительности, но даже если сценарий Заявителей сохраняется, авария не является нарушением статьи 3 бис. Российская Федерация не нарушала обязательство, изложенное в статье 3 бис, поскольку (А) само обязательство не является абсолютным и (В) оно не содержит обязательства предотвращать применение силы, вопреки утверждениям Заявителей. Более того, действия, которые Заявители пытаются приписать России, не подпадают под сфера действия статьи 3 бис (С).

III.5.1. Запрет на применение силы в соответствии со статьей 3 бис Чикагской конвенции не является не абсолютным ²¹⁴

257. Абейратне отмечает: "Два ключевых слова - 'распознавать' и 'воздерживаться'. Это положение появилось в результате обсуждения Ассамблеей СІАО сбитого корейского самолета Рейс 007 авиакомпании Air над воздушным пространством СССР. Становится очевидным, что это положение было составлено вместе.

²¹² Татьяна Джейн Итвелл, *Ответственность государства за незаконное поведение вооруженных групп*, докторская диссертация, Кембридж, 2019, стр. 20 [Приложение 55].

²¹³ Марк Гибни, "Крушение рейса МН17: ответственность России?" Обзор законодательства о правах человека, том 15, № 1, **2015, стр. 174 [Приложение 48]**.

²¹⁴ Майкл Мильде, *Международное воздушное право и ИКАО*, Нидерланды, 2011, стр. 72 [Приложение 65]; Рувантисса Абейратне., *Конвенция о международной гражданской авиации: Комментарий*, стр. 68 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

в условиях напряженных и поляризованных дискуссий на Ассамблее и достигнутого консенсуса, с которым большинство государств-участников могли бы "смириться" (популярная фраза в Ассамблеях и Совете ИКАО сессии) были эти два слова. Были, конечно, государства, которые настаивали на более категоричных формулировках, касающихся этого чрезвычайно важного вопроса авиационной безопасности. Преобладали ли эти государства в статье Пункт 3 бис должен был бы начинаться словами о том, что: Договаривающиеся государства обеспечивают, чтобы каждое государство а) не прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете..."²¹⁵ Различные варианты Таким образом, была предложена статья 3 бис, но выбор был сделан в пользу более декларативного и менее императивного варианта. С точки зрения права международных договоров, тот факт, что указанное предложение было отклонено сторонами в ходе обсуждений, может быть четким указанием на то, что его значение должно быть исключено из окончательного текста, согласованного сторонами.²¹⁶ Следовательно, более широкое толкование Статьи 3 бис, которую Заявители стремятся "навязать" ²¹⁷, уже было отклонено ранее международное сообщество при обсуждении и принятии текста статьи 3 бис.²¹⁸

258. Формулировка, используемая в статье, демонстрирует неабсолютный характер этого положения, в таком образом, не каждое крушение гражданского самолета априори является нарушением Статьи: каждый случай должен рассматриваться отдельно.

259. В Руководстве Осло по отдельным темам права вооруженных конфликтов говорится следующее: "Гражданский авиалайнер" означает гражданское воздушное судно, идентифицируемое как таковое и занимающееся перевозкой гражданских лиц пассажиры регулярных или нерегулярных рейсов".²¹⁹ Аналогичную логику можно наблюдать в Соединенных Штатах Правила ВВС: "Если объект идентифицирован как гражданское воздушное судно, воздушный транспорт в полете не должен являться объектом нападения, за исключением случаев, когда оно представляет собой действительную военную цель, например, когда существует непосредственная военная угроза или применение".²²⁰

²¹⁵ Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации: комментарий, Springer-Verlag, 2014, стр. 68 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

²¹⁶ С.Ф. Амерасингхе, Исследования в области международного права, Lake House Investments, 1969, стр. 98 [Приложение 43].

Меморандум 217 заявителей, пункт 4.6 ["Сосредоточив внимание в первую очередь на запрете, формулировка статьи 3bis ясна. Она запрещает Государствам запрещается применять оружие против гражданских воздушных судов в полете, за исключением определенных ограниченных обстоятельств, предусмотренных в тексте Конвенции."] [Добавление 104].

²¹⁸ Декларативный характер статьи также подтверждается в the doctrine: Майкл Шмитт, Очерки права и войны в линии разлома, Springer-Verlag, 2012, стр. 264: "Существуют разногласия по поводу того, создает ли статья 3 бис новую норму о международном права или является лишь декларацией существующего права, основанного на принципе гуманности. Однако использование термина 'признавать', в свете общепринятых правил толкования указывает на то, что последняя точка зрения является более обоснованной" [Приложение 80].

²¹⁹ Йорам Динштейн и Арне Вилли Даль, Руководство Осло по отдельным темам права вооруженных конфликтов, Springer-Verlag, 2020, Правило 91, стр. 84 [Приложение 54].

²²⁰ Департамент военно-воздушных сил, Брошюра ВС 110-31 "Международное право - ведение вооруженных конфликтов и воздушное пространство" Операции, 1976, стр. 48 [Добавление 109].

260. Та же точка зрения поддерживается международно-правовой доктриной. Согласно Рувантиссе Абейратне, *“гражданский самолет, если он идентифицирован как таковой, не может быть атакован.”*²²¹

261. Комментарий к Справочнику международного права, применимого к авиации и ракетам Программа Warfare, разработанная Программой исследования гуманитарной политики и конфликтов Гарвардского университета отмечает, что *“Гражданский авиалайнер” означает гражданское воздушное судно, идентифицируемое как таковое и осуществляющее перевозку гражданские пассажиры, обслуживаемые по расписанию или внепланово.”*²²²

262. Кроме того, проблема идентификации гражданского воздушного судна как такового в контексте запрет на применение силы против гражданской авиации рассматривался в ходе обсуждения принятия статьи 3 бис. Делегация Индии отметила *“проблему идентификации, т.е. как обеспечивать надежную идентификацию воздушного судна в любых погодных условиях, в любое время дня и ночи, с необходимой скоростью и точностью.”*²²³ Таким образом, возник вопрос об идентификации воздушного судна в ходе обсуждения статьи, что указывает на наличие проблем с определением статуса воздушного судна при принятии решения о возможности применения силы.

263. Более того, Терри Гилл и Дитер Флек также пишут, что: *“Хотя воздушное судно, входящее в бесполетная зона без надлежащего разрешения может быть атакована без предупреждения, международное гуманитарное право, касающееся нападений, тем не менее, продолжает применяться. Таким образом, гражданские воздушные суда, которые имеют были идентифицированы как таковые, сохраняют свой иммунитет от нападения. Бесполетная зона просто создает опровержимую предположение, что воздушное судно занимается деятельностью, которая не является невинной и подвергает его нападению”*²²⁴.

264. В этом контексте также подтверждается важность отсутствия гражданских судов над территорией вооруженных конфликтов: *“Гражданским воздушным судам следует избегать захода в районы, которые были объявлены зоны ограниченного полета или зоны боевых действий воюющих сторон, поскольку это увеличивает риск подвергнуться нападению и подвергает гражданских пассажиров неоправданному риску”*²²⁵.

265. Риски, возникающие для гражданских самолетов при полете над зоной боевых действий, были также отмечены Международный комитет Красного Креста в своем анализе Руководства по авиации и ракетному делу Война: *“Опасность внезапности и трудности идентификации гражданских воздушных судов в том смысле, что в воздушной среде у атакующего меньше возможностей проверить истинный характер неизвестного самолета”*.

²²¹ Рувантисса Абейратне, *Конвенция о международной гражданской авиации. Комментарий*, Springer-Verlag, 2014, стр. 678, цитируя Власича (1982), стр. 161 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

²²² *Руководство НРСР по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне*, Берн, 2009, Раздел А, пункт 1 (i), стр. xxii. [Приложение 112].

²²³ 25–я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная): пленарные заседания, резолюции и протоколы, 24 апреля-10 мая 1984 г. Документ 9437, стр. 51 [Приложение 19].

²²⁴ Терри Д. Гилл и Дитер Флек, *Справочник по международному праву военных операций*, Оксфордский университет Издательство, 2015, стр. 366 [Приложение 49].

²²⁵ Лесли К. Грин, *Современное право вооруженных конфликтов*, Издательство Манчестерского университета, 1993, стр. 180 [Приложение 50].

воздушное судно, укажите в Руководстве несколько пассивных мер предосторожности против нападений и соответствующие им активные меры предосторожности. Пассивные меры предосторожности, которые должны приниматься гражданскими воздушными судами, включают, среди прочего, подачу документов их планы полета, не отклоняться от этих планов или избегать районов военных действий”, 226

266. Статья 3 Чикагской конвенции устанавливает функциональный критерий для различения между гражданскими и правительственными (включая военные) воздушными судами.²²⁷ В исследовании ИКАО, посвященном проблеме определения статуса воздушных судов, в качестве одного из критериев указана зона полета. В этом в связи с этим Секретариат ИКАО установил, что факт полета над районом вооруженного конфликта может служить основанием для квалификации воздушного судна как военного.²²⁸

267. Это положение подтверждается тем фактом, что “все воздушные суда, входящие в такие зоны [т.е. боевые зоны], включая воздушные суда нейтральных государств, подвергаются ущербу в результате военных действий”.²²⁹ Таким образом, полет гражданского самолета над зоной боевых действий сопряжен с определенными рисками, такими как квалификация вооруженных сил это как военный фактор в контексте необходимости принятия военными немедленного решения о поражении цели.

268. Согласно отчету Совета безопасности Нидерландов, активные боевые действия ведутся в *Воздушном пространстве Украины с апреля 2014 года: “В период между конфликтом, вспыхнувшим в восточная часть Украины в апреле 2014 года и в день крушения рейса МН17 17 июля, несколько украинских военных самолетов были обстреляны (в основном с земли). Украинские власти официально подтвердили некоторые из этих инцидентов, хотя конкретные детали, такие как использованное оружие или высота, на которой произошел инцидент, не всегда раскрывались. [...] Нельзя исключать, что за указанный период произошли и другие инциденты. Следовательно, невозможно предоставить подтвержденный обзор общего числа инцидентов ” 230*

269. Совет безопасности Нидерландов установил 16 инцидентов со сбитием военных самолетов Вооруженные силы Украины за время конфликта на Донбассе до крушения МН17. К ним относится сбитый 14 июля самолет Ан-26 "Антонов", летевший на высоте 6500 м

226 Международный комитет Красного Креста, “Воздушная война”, URL: <https://casebook.icrc.org/law/air-warfare> [Приложение 38].

227 Майкл Милде, “Полеты с выдачей и международное воздушное право”, “ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА”, июнь 2008 г. [Приложение 62].

228 „Утверждается, что вопрос о том, “используется” ли воздушное судно в военных, таможенных и полицейских службах, может быть определен только с помощью изучения всех обстоятельств, связанных с полетом, и принятие во внимание ряда факторов. Они могут включать: <...> 10. Район операций. Будет ли воздушное судно совершать полеты в районы или над районами, находящимися в ситуации текущего или неизбежного вооруженного конфликта?” См. Юридический комитет ИКАО – 29-я сессия: Исследование Секретариата “Гражданские/государственные воздушные суда”, LC29/WP- 2/1, пункт 5.3.3 [Добавление 31].

229 *Международное право –Ведение вооруженных конфликтов и воздушных операций, Министерство военно-воздушных сил США, 1976, стр. 2-6 [Приложение 110]. * Примечание переводчика: цитируемый источник идентичен источнику в Приложении 109 – возможно, их следует объединить ?*

230 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 181 [Добавление 85].

и сбитие самолета Су-25, летевшего на высоте 8500 м* 16 июля. Согласно по мнению украинских властей, стрельба велась с использованием оружия, которое могло достигать крейсерской высоты полета гражданских самолетов.²³¹ Более того, Украина просчиталась с невозможностью сбить самолет, использующий переносной зенитный ракетный комплекс (далее - ПЗРК), что было подтверждено Советом безопасности Нидерландов: *“В официальном заявлении, связанном со сбитым Ан-26, Украинские власти указали высоту в 6500 метров – высоту, которую, по их мнению, невозможно было достичь с помощью ПЗРК. Голландская служба военной разведки и безопасности (MIVD) на основе изображений повреждений и свидетельских показаний пришла к выводу, что самолет должен иметь был сбит из ПЗРК. Возможность применения ракеты класса "воздух-воздух" не упоминалась.*²³²

270. В условиях такого интенсивного вооруженного конфликта, когда воздушное пространство становится частью театра военных действий невозможно гарантировать, что статус воздушного судна будет установлен с абсолютной точностью. Это подтверждается позицией Европейского агентства авиационной безопасности, которое отмечает следующее: *“Как показали предыдущие войны, ошибочная идентификация легко возможна на запутанных аренах боевых действий. Развитие этого риска является общим для всех комбатантов. Если мы добавим вероятность затем создаются помехи для электронных средств, которые могут быть связаны с навигацией и / или средствами идентификации кондиционеров легко увидеть вероятность того, что ни в чем не повинный самолет может подвергнуться воздействию ракет или радиолокационного вооружения.* **²³³

271. Можно было бы возразить, что у лиц, запустивших ракету, были бы все основания для этого полагают, что их огонь был направлен по военному самолету, а не по рейсу МН17, как действующие военные операции по сбиванию самолетов проводились над территорией ДНР с 2014 года, и Вооруженные силы ДНР регулярно отражали атаки украинской армии против мирных жителей: ²³⁴ *“От из вышесказанного ясно, что в период с апреля по июль, вооруженный конфликт в восточной части Украина продолжала распространяться в воздухе. Самолеты и вертолеты вооруженных сил Украины совершал штурмовые вылеты и перевозил военнотружущих и технику в зону конфликта и обратно район. Вооруженные группы, которые воевали против украинского правительства, пытались сбить эти самолеты. В мае 2014 года были сбиты в основном вертолеты, в то время как в июне и июле также военные были сбиты самолеты, в том числе истребители”*²³⁵.

Примечание переводчика: Согласно отчету DSB, высота полета Су-25 составляет 8 250 м, а не 8500 м, и оба инцидента произошли в 2014 году.

²³¹ Там же, стр. 206 [Приложение 85].

²³² Там же, стр. 185 [Приложение 85].

²³³ Агентство авиационной безопасности Европейского союза, “Обзор вопросов авиационной безопасности, возникающих в связи с войной в Украине”, 2022, **para. 4.3. [Приложение 37]**.

²³⁴ Военное обозрение [Военное обозрение], “Первые беспорядки и первые жертвы на Донбассе в 2014 году, 17 марта 2021 года [на русском]. URL: <https://topwar.ru/180885-pervaja-krov-na-donbasse-v-2014-godu-prolilas-li-ona-naprasno.html>.

²³⁵ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 185 [Добавление 85].

272. Это также было подтверждено даже предвзятым окружным судом Гааги, который указал выяснилось, что необходимость применения ЗРК "Бук" вооруженными формированиями ДНР была продиктована тем фактом, что *"Силы ДНР сильно пострадали от авиаударов украинской военной авиации"*²³⁶ (в то же время в то же время Россия категорически не согласна с тем, что ДНР была причастна к сбитию рейса МН17). Например, до крушения МН17 центр Луганска и здание областной администрации были обстреляны ракетами 2 июня 2014 года. Погибли восемь мирных жителей.²³⁷ Трансляция CNN с места событий предоставила первое документальное подтверждение использования Киевом авиации и артиллерии для обстрелов населенных пунктов и уничтожения мирных жителей. Позже, 18 июля, артиллерия Вооруженных Сил Украины вновь обстреляла центр Луганска, что привело к наибольшему количеству жертв среди гражданского населения (более 20 человек). До этого, в период с 12 по 15 июля, в Луганске были убиты 17 мирных жителей и 73 получили ранения.²³⁸ Кроме того, 15 июля Вооруженные силы Украины нанесли авиаудар по городу Снежное, в результате которого погибло 11 мирных жителей.²³⁹

273. Отсутствие умысла со стороны лиц, которые предположительно сбили малайзийский "Боинг" также подтверждается решением окружного суда Гааги по делу МН-17. В этом решении Суд отмечает: *"Прежде всего, суд считает совершенно неправдоподобным, что гражданское воздушное судно было преднамеренно сбито. Не только потому, что невозможно понять, какой цели это могло бы послужить, но и потому, что ни материалы дела, ни судебный процесс не содержат никаких указаний на это. Напротив, заявление М58, который присутствовал на местах, и реакция по телефону после крушения МН17, скорее, показывает, что вовлеченные стороны изначально думали, что им удалось сбить украинский военный самолет. ... Подводя итог, суд считает, что ... они не намеревались убивать этих людей".* ²⁴⁰

274. Объединенная следственная группа также установила в ходе своего расследования, что намерения не было **сбить гражданский самолет: "Тот факт, что это оказался другой самолет и другие люди то, что подсудимые, вероятно, намеревались, не мешает сделать вывод о том, что обвинения были доказаны"**. Говоря в 2019 году о реакции на крушение самолета, свидетель М58 сказал следователю следующее: "Мы были действительно счастливы, потому что они сказали нам, что военный"

Решение 236 окружного суда Гааги по делу МН17, 2022, стр. 81. URL: <https://www.courtmh17.com/en/news/2022/transcript-of-the-mh17-judgment-hearing.html>. [Приложение 84].

237 CNN, "Воздушная атака на пророссийских сепаратистов в Луганске убила 8 человек, оглушила жителей", 2014. URL: <https://www.cnn.com/2014/06/03/world/europe/ukraine-luhansk-building-attack/index.html>.

238 Факты, "18 июля в Луганске было убито более 20 мирных жителей" (на русском и украинском языках). URL: <https://fakty.ua/185004-segodnya-v-luganske-pogbili-bolee-20-mirnyh-zhitelej>.

239 См. Интернет-портал Vesti.ru: <https://www.vesti.ru/article/1842254>.

240 Решение окружного суда Гааги по делу МН17, 2022, стр. 82 и 109. URL: <https://www.courtmh17.com/en/news/2022/transcript-of-the-mh17-judgment-hearing.html>. [Приложение 84].

был сбит транспортный самолет. Так говорили все, включая командиров. (...) Я также поговорил с кем-то, кто был их командиром, хорошо сложенным парнем, местным, украинцем. Он сказал: "Мы направляемся к месту крушения самолета", и, как и мы, он был счастлив. Они уехали. (...) Примерно через час, или, может быть, чуть больше, они вернулись, выглядя действительно мрачными. Я спросил: что происходит? Он сказал: 'Это не военный самолет'. 241

275. Эту позицию разделяет профессор Кевин Хеллер: "Но все, что мы знаем на сегодняшний день о нападении указывает на то, что сепаратисты искренне верили, что МН17 был украинским военно-транспортным самолетом, а не гражданским самолетом. *If so*, это значительно меняет правовую оценку нападения. Нападение по внутреннему законодательству это по—прежнему квалифицировалось бы как убийство, но не квалифицировалось бы как военное преступление согласно ни Римскому статуту, ни судебной практике МТБЮ"242.

276. Таким образом, лица, которые, по мнению Заявителей, предположительно были ответственны за крушение самолета, выполнявшего рейс МН17, были убеждены и имели разумные основания полагать что их огонь был направлен на военный самолет. Это крушение, даже если смотреть со стороны заявителей с этой точки зрения, было бы разумной и оправданной ошибкой, которая, как будет показано ниже, не представляла бы собой нарушения статьи 3 бис (в то же время, Россия категорически отвергает утверждение о своей причастности и причастности ДНР к крушению МН17).

277. Заявители в своем Меморандуме ошибочно заключают, что сам факт применения силы против гражданского воздушного судна является нарушением обязательства по статье 3 бис Чикагской конвенции, независимо от того, могло ли оно ранее классифицироваться как гражданское. Такой подход к толкованию статьи 3 бис противоречит практике государств, изложенной ниже, которая в соответствии с пункт 3 (b) статьи 31 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года устанавливает соглашение сторон относительно толкования договорных норм. 243

278. В подтверждение своей позиции Заявители приводят случаи, якобы подтверждающие эту позицию которые на самом деле лишь демонстрируют обратное. Таким образом, в качестве "флагманского" примера Заявители приведите пример крушения иранского самолета рейса 665, который был сбит крейсером ВМС США "Винсеннес".

279. По мнению заявителей, сам факт того, что ИКАО сформировала комиссию для установления фактов крушения рейса 665, демонстрирует, что статья 3 бис налагает обязательства на государства в таких ситуациях. Указанная комиссия, однако, не рассмотрела международно-правовые аспекты конвенции

241 Там же. [Приложение 84]. * Примечание переводчика: Эту цитату не удалось найти в приложении 84, которое занимает 152 стр. но по ней можно выполнить компьютерный поиск. Это было найдено в разделе 3.5.2. 1.2 "Свидетель М58" "Заключительной речи общественности" День 2 прокуратуры (21 декабря 2021 г.)" - см. Веб-сайт PPS.

242 Кевин Джон Хеллер, "МН17 следует квалифицировать как убийство, а не как военное преступление", *OpinioJuris*, 2014, URL: <http://opiniojuris.org/2014/08/11/mh-17-framed-murder-war-crime/>. [Добавление 76].

243 Венская конвенция о праве международных договоров 1969 года [Добавление 1].

трагедии, но сосредоточился только на технических аспектах.²⁴⁴ Таким образом, представляя свой окончательный отчет, его председатель отказался публично заявить, что самолет был сбит в территориальных водах Ирана, указав, что это будет юридическая оценка, которую он не был уполномочен давать,²⁴⁵ и ограничился указанием в отчете географических координат дислокации американского военного корабля.

280. Совет ИКАО, учреждая комиссию, лишь выразил сожаление в связи с применением оружия против гражданских воздушных судов и призвал государства ратифицировать поправку к Чикагской конвенции, включив статью 3 бис в текст Конвенции. После рассмотрения сообщения о факте-Комиссия по установлению фактов, Совет ИКАО провел обсуждение, в ходе которого иранская делегация попросила Совет признать инцидент *“преступлением международного характера для нарушение международного права и юридических обязанностей договаривающегося государства ИКАО”*. Окончательный текст однако документ содержит только следующие соответствующие отрывки:

“Совет:

6. Вновь подтвержден основополагающий принцип общего международного права, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов;

*7. Настоятельно призвал все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее ратифицировать протокол о внесении статьи 3 бис в Конвенцию о международной гражданской авиации”.*²⁴⁶

281. Соответственно, члены Совета ИКАО исходили из того, что вопрос о применении силы против гражданских воздушных судов в военное время не входит в компетенцию Совета ИКАО.

282. В частности, при обсуждении этой катастрофы:

*а. _Представитель Японии заявил следующее: “Очевидно, что этот инцидент тесно связан связан с политическими конфликтами в Персидском заливе, но действия ИКАО должны быть ограничены техническими аспектами инцидента. ИКАО является техническим и специализированным учреждением”;*²⁴⁷

*б. _Представитель Франции отметил, что “давайте ограничимся технической ролью которая является и должна оставаться прерогативой Организации, в чем ИКАО всегда преуспевала выполнение”.*²⁴⁸

²⁴⁴ Международная организация гражданской авиации: резолюция и доклад, касающиеся уничтожения аэробуса "Иран Эйр" 3 июля 1988 года. Международно-правовые материалы, том 28, № 4, 1989, стр. 896-943 [Приложение 34].

²⁴⁵ 125-я Сессия Совета ИКАО, C-MIN 125/12 (закрытая), стр. 234 [Приложение 18].

²⁴⁶ Замечания Международной организации гражданской авиации, воздушный инцидент 3 июля 1988 года (Исламская Республика Иран против Соединенные Штаты), Решение Совета ИКАО от 8 декабря 1998 г. [Замечания ИКАО, Решение Совета ИКАО], 1992 г., Приложения А и В, стр. 619 и 621 [Добавление 23].

²⁴⁷ Внеочередная сессия Совета ИКАО, протокол. Doc 9541-C/1106/. ВНЕОЧЕРЕДНАЯ сессия C-min (1988)/1 и 2, 13 и 14 июля 1988 г., стр. 26 [Приложение 36].

²⁴⁸ Там же, стр. 26 [Приложение 36]. * Примечание переводчика: цитата приведена на стр. 33, а не на стр. 26 - это абзац... 26.

с. Представитель Соединенного Королевства отметил, что “для сохранения целостности ИКАО важно, чтобы она ограничивалась рассмотрением технических вопросов в рамках своего мандата, какими бы ни были провокация или искушение могут иметь более широкий диапазон. В обязанности этого Совета не входит, например, комментировать сложные политические вопросы, которые окружали этот инцидент, ни является ли обязанностью этого Совета стремление возложить личную вину”.²⁴⁹

Резолюция Совета ИКАО по МН17, на которую ссылаются заявители, также не нашла сбитый самолет, о котором идет речь, является нарушением международного права, хотя статья 3bis уже давно действует, в том числе для Украины и России. Настоящая Резолюция устанавливает следующее:

“Совет

1. Осуждает самым решительным образом крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines над восточной Украиной, что привело к трагической гибели 298 невинных людей;

3. Подтверждает статью 3 бис Конвенции о международной гражданской авиации и соответствующие положения ИКАО *положения, осуждающие применение оружия против гражданских воздушных судов в полете без ущерба для положения Устава Организации Объединенных Наций”*...²⁵⁰

283. Тот факт, что, в отличие от инцидента со сбитым иранским пассажиром самолет, Совет ИКАО счел необходимым осудить сбитый МН17 чисто политический. Соответственно, имеющаяся информация указывает на то, что сбитый иранский гражданские воздушные суда 1988 года не подпадали под действие статьи 3 бис Чикагской конвенции.

284. Кроме того, по мнению заявителей, тот факт, что в процессе разработки статьи 3 бис, упоминание случаев сбивания по ошибке гражданских воздушных судов наводит на мысль, что рассматриваемое правило следует распространить на такие случаи. Среди упомянутых случаев было сбитие Самолет китайских ВВС в Гонконге в 1954 году и сбитый ливийский самолет израильский истребитель. Однако это не доказывает, что сбитие гражданского воздушного судна в свете его неверной идентификации является свидетельством нарушения обязательства по статье 3 бис. Инциденты, о которых идет речь, фактически были упомянуты в заявлении представителя Соединенного Королевства, который назвал государства, вооруженные силы которых применили оружие против гражданских самолетов, “ответственными”,²⁵¹

²⁴⁹ Совет ИКАО – 125-я сессия, Протокол двенадцатого заседания, 5 декабря 1988 г., С-MIN 125/12 (закрытое заседание), **стр. 234 [Приложение 18]**.

²⁵⁰ Резолюция Совета ИКАО по рейсу МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, уничтоженному над Восточной Украиной 17 июля 2014 года, **2014 год [Приложение 35]**.

²⁵¹ 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 года, Документ 9437, стр. 28 [Добавление 20].

Однако, во-первых, такова была позиция только одного государства, и, во-вторых, во всех этих случаях были произведены выплаты ex gratia, что свидетельствует об отсутствии нарушения какой-либо международно-правовой нормы.

285. Упомянутый заявителями факт крушения корейского самолета в 1983 году также не имеет значения в данном контексте. В 1983 году пилот, сбивший гражданский самолет, определил визуально замечание о том, что самолет был гражданским, но предполагалось, что он использовался не по назначению цель. Напротив, виновные в сбитии малайзийского "Боинга" были убеждены что это был военный самолет. В этих случаях практика государств показывает, что никакая международно-правовая ответственность не предусмотрена.

286. Следует также учитывать, что договорное обязательство, закрепленное в статье 3 бис, является просто отражением в Чикагской конвенции нормы обычного права, которая существовала до принятия соответствующей статьи. Таким образом, вышеупомянутая практика государств до принятия Статья 3 бис, которая представляет собой один из компонентов международного обязательства, демонстрирует, что сбитый по ошибке гражданский самолет не может быть квалифицирован как нарушение обязательства воздерживаться от применения силы против гражданских самолетов (в то же время Россия категорически отвергает обвинения в своей причастности к крушению МН17).

287. По этому же вопросу ссылка заявителей на комментарий Организации Объединенных Наций Комиссия международного права к проектам статей об ответственности государств, в котором установлено, что *"[i] отсутствие какого-либо конкретного требования о намерении в первичном обязательстве, которое, как утверждается, были нарушены, значение имеет только действие государства, независимо от каких-либо намерений"*,²⁵² Эта фраза относится исключительно к обязательству, а не к текстологическому анализу конкретного положения договора. Хотя статья 3 бис не содержит положения о "намерении", устанавливаемое ею обязательство, сформулированное практикой государств, предполагает отсутствие международного правовой акт в случае обоснованной ошибки, приводящей к применению силы против гражданского воздушного судна.

288. Тесная связь между обязательством по статье 3 бис Чикагского Конвенция и правильная идентификация воздушного судна могут быть соблюдены в отчете Международной ассоциации воздушного транспорта о катастрофе рейса МН17. В нем отмечается следующее: *"Поскольку закрепленный в статье 3 бис Чикагской конвенции, нападение на гражданский авиалайнер и его уничтожение является нарушением этого принципа и совершенно неприемлемым ни при каких обстоятельствах."*²⁵³ В то же время, вопросы правильного нацеливания тесно связаны с концепцией намерения: "... концепция направления

²⁵² Памятная записка заявителей, пункт 4.7 [Приложение 104].

²⁵³ Международная ассоциация воздушного транспорта, ответ на рекомендации Совета по безопасности полетов Нидерландов, изложенные в его отчете о катастрофе рейса МН-17 авиакомпании Malaysia Airlines, 2016, стр. 1 [Добавление 83].

атаки имеют определенный уровень умысла, и что честная и обоснованная ошибка в действиях может свести на нет этот элемент умысла ...” 254

289. В дополнение к упомянутым выше инцидентам, существует обширная практика государств, подтверждающая что сбитый по ошибке гражданский самолет в результате его неверной предварительной идентификации не является нарушением статьи 3 бис Чикагской конвенции (в то же время Россия категорически отвергает утверждения о ее причастности к катастрофе МН17):

а. 8 февраля 1980 года замбийский истребитель Shenyang J-6 сбил ангольское гражданское лицо Самолет Як-40 авиакомпании TAAG Angola Airlines. Погибли девятнадцать человек. Согласно отчету ИКАО (Отчет № 12/80), возникла чрезвычайная ситуация с участием иностранного воздушного судна, в результате которой Як- 40 был случайно сбит. Инцидент был напрямую связан с непростыми отношениями между Замбией и Анголой, а также с гражданской войной. Зимбабве * не была привлечена к ответственности в соответствии с международным правом.

б. 1 сентября 1983 года рейс 007 авиакомпании Korean Air Lines из Нью-Йорка в Сеул потерпел крушение недалеко от острова Сахалин. Boeing 747 авиакомпании Korean Air Lines, выполнявший рейс 007 из Нью-Йорка в Сеул, потерпел крушение недалеко от Сахалина. Корейский самолет нарушил воздушное пространство СССР, не вышел на контакт и был сбит истребителем-перехватчиком Су-15. Погибло 269 человек. На основании своего расследования ИКАО пришла к выводу, что пилоты не предприняли всех возможных шагов для поддержания правильного курса самолета, и это Советские пилоты не провели исчерпывающей проверки принадлежности самолета. Не было никаких вопросов об ответственности. СССР не был привлечен к ответственности по международному праву.

с. 6 ноября 1987 года самолет SC.7 Skyvan авиакомпании Air Malawi, выполнявший внутренний рейс в Потерпел крушение самолет Республики Малави. Полет частично проходил над территорией Мозамбика, где он и был сбит мозамбикскими военными. Погибли десять человек. Согласно одной из версий, самолет подлетел слишком близко к мозамбикской военной базе. Мозамбик не был привлечен к ответственности в соответствии с международным правом.

d. 3 июля 1988 года аэробус авиакомпании "Иран Эйр", выполнявший рейс 655 из Тегерана в Дубай, был сбит ракетой с крейсера США "Винсеннес" над Персидским заливом. погибли 290 человек. Причиной стало то, что американские военные приняли авиалайнер за иранский F-14. Инцидент был расследован ИКАО. США не были привлечены к ответственности по международному праву.

е. 9 мая 1992 года армянский Як-40 был сбит азербайджанским Су-25 в небо над Арменией, перевозящее беженцев из Степанакерта (Нагорно-Карабахская Республика) в Ереван.

254 Марко Миланович и Сангита Шах, *Украина и Нидерланды против России* (№ 8019/16, 43800/14 и 28525/20, "Краткое изложение Amicus Curiae, представленное от имени Центра права прав человека Ноттингемского университета", 2020 г., пара. 30. ["концепция руководства атаками имеет определенный уровень умысла, и что честная и обоснованная ошибка в действиях может свести на нет этот элемент умысла"]. [Приложение 14].

Примечание переводчика: По-русски написано "Зимбабве", но должно быть "Замбия".

Все выжили. Азербайджан считает Нагорно-Карабахскую Республику своей суверенной территорией. Сообщений о каких-либо судебных преследованиях нет. Азербайджан не был привлечен к ответственности по международному праву.

f. 21 декабря 2012 года зафрахтованный Ми-8 авиакомпании "Нижневартонск Авиа" был сбит в Южном Судане. Погибли пять человек (в том числе четверо россиян). Южный Судан Военные приняли Ми-8 ООН за суданский ударный вертолет, выполнявший разведку миссии. Южный Судан не был привлечен к ответственности по международному праву.

г. 8 января 2020 года Вооруженные силы Ирана по ошибке сбили Boeing 737 принадлежащий авиакомпании "Международные авиалинии Украины", выполнявший рейс Тегеран - Киев. Причиной крушения самолета стала его неправильная идентификация в напряженной военно-политической обстановке. Иран не был привлечен к ответственности по международному праву.

ч. 4 октября 2001 г. самолет Ту-154 авиакомпании "Сибирь", выполнявший рейс 1812 из Тель-Авива в Новосибирск был сбит ракетой ЗРК С-200В во время учений украинских войск Силы противовоздушной обороны. Воздушный маршрут, по которому следовал самолет, не подвергался никаким ограничениям, включая временные ограничения (NOTAMs), действовавшие на период учений украинских войск Силы противовоздушной обороны. Украинским властям следовало провести всестороннюю оценку всего спектра рисков, связанных с учениями, и на этой основе определить параметры для закрытия воздушного пространства. К сожалению, этого сделано не было, что привело к трагедии. Семьдесят восемь человек погибли. Тогдашний президент Украины Леонид Кучма прокомментировал: *"Мы не первые и не последние; нет необходимости делать из меня трагедию"*^Т 19 октября 2001 года украинская Государственная комиссия, созданная для расследования причин авиакатастрофы, пришла к выводу, что были нет обоснованных альтернативных версий трагедии, кроме той, что самолет был поражен зенитной ракетой 5В28 С-200В, запущенной украинскими силами противовоздушной обороны во время учения на Крымском полуострове. Это не привело к привлечению Украины к ответственности по международному праву. Против Украины не было подано никаких исков в соответствии со статьей 3 бис Чикагской конвенции.

290. Международно-правовая доктрина, основанная на правоприменительной практике государств в соответствии со статьей 3 бис, приходит к выводу, что *"обычной причиной сбивания государствами воздушных судов является ошибочное убеждение в том, что это был военный объект, что привело к неприменению положений, запрещающих применение силы, поскольку это касается только гражданских воздушных судов"*²⁵⁵.

291. Что касается ситуации, когда государство не имеет контроля над государственными или негосударственными образованиями, которые по ошибке сбили гражданский самолет, то в истории нет не только международной ответственности за такие инциденты, приписываемые такому государству, но даже за то, что компенсация ex gratia выплачивается

255 Матеуш Осиецки, "Сбивание гражданских самолетов в свете суверенитета в воздушном пространстве", Социологическое исследование, том 6, № 6, 2016, стр. 396 [Добавление 70].

это государство. Например, в следующих случаях ни одно государство не понесло международной ответственности и не выплатило компенсацию:

а. 3 сентября 1978 года Народно-революционная армия Зимбабве (ЗИПРА) сбила Пассажирский самолет Air Rhodesia Vickers Viscount, выполнявший внутренний рейс из Карибы в Солсбери во время войны в Южной Родезии, используя ПЗРК "Стрела-2". Сорок восемь человек были убиты;

б. 12 февраля 1979 года та же Народно-революционная армия Зимбабве сбила пассажирский самолет Air Rhodesia Vickers Vicount, выполнявший внутренний рейс Кариба -Солсбери во время войны в Южной Родезии с использованием ПЗРК "Стрела-2". Погибло пятьдесят девять человек. Официальные лица ЗИПРА заявили, что, по их мнению, на борту находился высокопоставленный правительственный военный чиновник самолет;

с. 24 февраля 1985 г., самолет Dornier Do 228, эксплуатируемый Институтом Альфреда Вегенера (Германия), был сбит над Западной Сахарой представителями "Западной Сахары" Народный фронт освобождения Сегии эль-Хамры и Рио-де-Оро" ("Полисарио"). Три человека были убиты. Истребители Полисарио приняли самолет за марокканский разведывательный самолет;

д. 14 октября 1987 года самолет Lockheed L-100 HB-ILF, эксплуатируемый МККК на внутренний рейс в Анголе был сбит неизвестными лицами, участвовавшими в гражданской войне в Анголе Война. Погибли восемь человек;

е. 29 сентября 1988 года самолет Ан-24 авиакомпании Lionair (арендованный у "Гомелавиа"), выполнявший внутренний рейс 602 в Шри-Ланке, был сбит с земли представителями повстанцев движение "Тигры освобождения Тамил-Илама". Погибло пятьдесят пять человек.;

8 декабря 1988 г. самолет DC-7, зафрахтованный Международным агентством США Разработка была сбита в небе над Западной Сахарой. Вышеупомянутый фронт Полисарио принял его за марокканский самолет C-130. Погибли пять человек.;

г. 6 апреля 1994 года самолет Falcon 50, на борту которого находились президенты Руанды и Бурунди, был сбит при заходе на посадку в аэропорту Руанды из ПЗРК. Погибли двенадцать человек.;

h. 9 Января 2007 года самолет Ан-26 молдавской авиакомпании "Аэриантур-М" потерпел крушение в Ираке во время перелета из Аданы (Турция) в Балад (Ирак). Погибли по меньшей мере 34 человека. Согласно основной версии событий, авиалайнер был сбит бойцами Исламской армии Ирака с применением ПЗРК;

я. 23 марта 2007 года грузовой самолет Ил-76 "Ильюшин", принадлежащий белорусской авиакомпании, потерпел крушение Самолет авиакомпании "Трансавиаэкспорт", выполнявший рейс из Могадишо в Минск (на борту находились обломки самолета Ил- 76, сбитого 9 марта 2007 года), потерпел крушение в Сомали. Самолет предположительно был сбит во время гражданской войны в Сомали антиправительственной группировкой "Хизбул Ислам" с использованием "Иглы" ПЗРК;

j.26 Августа 2014 года вертолет Ми-8 авиакомпании "ЮТэйр", заключивший контракт с Организацией Объединенных Наций Миссия в Южном Судане (МООНЮС) была сбита с территории, удерживаемой повстанцами в Южном Судане, ракета класса "земля-воздух".

292. Принимая во внимание все вышесказанное, можно сделать вывод, что крушение самолета МН17 не является нарушением статьи 3 бис Чикагской конвенции, поскольку это произошло в результате ошибочного использования средств противовоздушной обороны в вооруженном конфликте. Это не означает, что сбивание гражданского воздушного судна "разрешено" международным правом; это означает, что вопрос о законности применения оружия в вооруженном конфликте регулируется другой отраслью права – международным гуманитарное право

III.5.2. Обязательство предотвращать нигде не изложено в статье 3 бис

293. Согласно государствам-заявителям, статья 3 бис Чикагской конвенции включает два аспекта: прямое запрещение применения оружия против гражданской авиации и обязательство предотвращать такое использование другими агентами (обязательство принимать меры для предотвращения применения оружия).²⁵⁶

294. Текст рассматриваемой статьи, однако, не содержит никаких ссылок на обязательство по предотвращению (в то же время Россия категорически отвергает утверждения о своей причастности к катастрофе МН17). Заявители произвольно толкуют статью 3 бис, ссылаясь на некое "подразумеваемое" обязательство, и такое толкование несовместимо с общим подходом в международном праве принято, что преимущественную силу имеет буквальное толкование.

295. Это следует, в частности, из Консультативного заключения Международного суда в деле, касающемся компетенции Генеральной Ассамблеи в отношении приема государств в Организацию Объединенных Наций: "Суд считает необходимым заявить, что первейшей обязанностью трибунала, который является призванный толковать и применять положения международного договора, должен стремиться претворять их в жизнь в их естественном и обычном значении в контексте, в котором они встречаются. Если соответствующие слова в их естественном и обычном значении имеют смысл в их контексте, на этом вопрос исчерпан. Если, с другой стороны, с другой стороны, слова в их естественном и обычном значении двусмысленны или приводят к необоснованному результату, тогда, и только тогда, Суд должен прибегнуть к другим методам толкования, стремиться установить, что стороны на самом деле имели в виду, когда использовали эти слова "; ²⁵⁷

296. Более того, Международный суд ясно дал это понять (Консультативное заключение по Толкование договоров о мире), что это обязанность судебного органа, дающего толкование договора, но не

²⁵⁶ заявителей Мемориал, раздел с пунктами 4.23–4.41 [приложение 104].

²⁵⁷ Компетенция Ассамблеи в отношении приема в Организацию Объединенных Наций, Консультативное заключение: *I.C.J. Reports, 1950, стр. 8* [Добавление 10].

случай переписать его - следовательно, включение в текст международного договора положений, которых он не содержит, является неприемлемо: *“В обязанности Суда входит толкование Международных договоров, а не их пересмотр”*²⁵⁸.

297. В данном случае текст статьи 3 бис и ее пункта (а) Конвенции 1944 года не содержат какой-либо двусмысленности и ясны в их нынешнем виде. Текст был разработан многосторонним образом, путем длительных обсуждений, кропотливой проверки и сопоставления различных предложений, посредством скрупулезный анализ международного права, действовавшего в то время.

298. В этой связи можно отметить, что “обязательство по предотвращению” содержится в другом пункт статьи 3 бис - пункт (d). В этом пункте недвусмысленно и недвусмысленно говорится, что *“Каждое договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушное судно <...> для любых целей, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не затрагивает пункт а) и не отступает от пунктов b) и) настоящей статьи”*. В пункте (а) указанной статьи нет упоминания о какой-либо форме предотвращения.

299. Если бы государства намеревались включить “элемент предотвращения” в формулировку статьи положения 3 бис, они бы прямо отразили это в Статье. Следует отметить, что это практика применяется в случае инструментов, в том числе в области воздушного права, направленных на криминализацию конкретные правонарушения. Например, пункт 1 статьи 10 Конвенции 1971 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, гласит, что *“Договаривающиеся государства в в соответствии с международным и национальным законодательством стремиться принимать все практически возможные меры для предотвращения преступлений, упомянутых в статье 1”*²⁵⁹.

300. Без ущерба для предыдущего аргумента, даже если предположить, что текст статьи 3 бис Чикагской конвенции допускает различные толкования, произвольное расширение сферы применения обязательства, налагаемые на договаривающиеся государства, неприемлемы – в случае сомнений следует отдавать предпочтение толкованию, которое является наименее обременительным для участников договора.

301. Это следует из арбитражного решения по делу Кронпринс Гусаф Адольфанд Пасифик (Швеция против Соединенные Штаты): *“[I] следует отметить, что, принимая во внимание естественное состояние свободы и независимости, которое присуще суверенным государствам, не следует предполагать, что они отказались от какой-либо его части, следствием этого является то, что высокие договаривающиеся стороны договора должны рассматриваться как связанные только в пределах того, что может быть ясно и недвусмысленно установлено в согласованных положениях, и что эти положения, в случае сомнений, должны толковаться в пользу естественной свободы и независимости заинтересованной стороны”*.²⁶⁰

²⁵⁸ Толкование мирных договоров (второй этап), консультативное заключение: I.C.J. Reports, 1950, стр. 229 [Приложение 12]. ²⁵⁹ Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 года, статья 10 [Приложение 4].

²⁶⁰ Арбитражное решение “Дело Кронпринса Густава Адольфа и Пасифика” (Королевство Швеция и Соединенные Штаты Америки)”, 1932, стр. 21 [Добавление 16].

302. Существование этого принципа в общем международном праве также упоминалось в Консультативном заключении Постоянной палаты международного правосудия по турецко-иракской границе.²⁶¹

303. Среди наиболее высококвалифицированных экспертов в области публичного права, по их мнению, это правило толкования поддерживает Ласса Оппенгейм: “Принцип *dubio mitius* должен быть применен при толковании международных договоров. Таким образом, если значение условия неоднозначно, то следует предпочесть то значение, которое менее обременительно для обязанной стороны или которое в меньшей степени затрагивает интересы сторон территориальное и личное превосходство или которое содержит менее общие ограничения для сторон”.²⁶²

304. Более того, в подготовительных материалах к Протоколу 1984 года нет никаких указаний внесение поправок в Конвенцию 1944 года о том, что сфера применения рассматриваемой статьи может быть расширена таким же образом, каким она расширяется государствами-заявителями. Напротив, заявления государств-участников на соответствующей конференции, отраженной в подготовительных материалах, продемонстрировать, что вопрос касался ответственности за действия, совершенные непосредственно государственными органами, т.е. за прямое использование оружия государственными органами, а не за неспособность предотвратить применение оружия негосударственными образованиями.

305. В частности, по словам представителя Республики Корея (одного из основных инициаторов статьи 3 бис в ее наиболее императивной редакции), одним из ключевых соображений является необходимость “*привлекать государство к ответственности за применение силы против гражданских воздушных судов*”.²⁶³

306. Документы ИКАО также показывают, что положения статьи 3 бис касаются только косвенных и *прямое действие государственных органов: “Статья 3 бис Чикагской конвенции применяется только к государству субъектам”* ²⁶⁴

307. Таким образом, не существует путей и средств толкования статьи 3 бис, которые поддерживали бы толкование положения, предложенного государствами-заявителями. В рассматриваемой ситуации общий международное право не допускает расширения сферы действия обязательств, прямо ограниченных в тексте рассматриваемой нормы посредством процесса толкования.

308. Даже если Совет ошибочно полагает, что действительно существует обязательство по предотвращению, как настаивают заявители, Россия все равно не является государством, нарушающим это обязательство.

261 Постоянная палата международного правосудия, Девятая (внеочередная) сессия: пункт 2 статьи 3 Лозаннский мирный договор (граница между Турцией и Ираком), Консультативное заключение, пункт. 66 [Этот аргумент, как представляется, основывается на следующем принципе: если формулировка положения договора неясна, при выборе между несколькими допустимыми интерпретациями, следует принять ту, которая предполагает минимум обязательств для Сторон. Этот принцип можно признать обоснованным] [Ошибка! Источник ссылки не найден.].

262 Ласса Фрэнсис Лоуренс Оппенгейм, Международное право: трактат, Longmans, Green and Co., 1905, стр. 561 **[Приложение 68]**.

263 Исполнительный комитет 25-й сессии (внеочередной) Ассамблеи ИКАО: отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 69 [Приложение 19]. * Примечание переводчика: цитата приведена на странице 19 печатного текста.

264 38-я сессия Юридического комитета ИКАО, рабочий документ “Рассмотрение адекватности существующих инструменты международного воздушного права в борьбе с киберугрозами гражданской авиации”, LC/38-WP/2-2, 22-25 марта 2022, Приложение А, стр. 5 [“Статья 3 бис Чикагской конвенции применяется только к государственным субъектам”] [Добавление 21].

309. Заявители утверждают, что Россия нарушила обязательство по предотвращению, поскольку ее действия создали серьезную опасность действий, противоречащих статье 3 бис; она знала об этом серьезном опасностях; и оно не приняло в пределах своих возможностей мер, отвечающих требуемому стандарту должной осмотрительности.²⁶⁵

310. Что касается первого аргумента, то именно предполагаемые действия России при транспортировке "Бука" привели к крушению самолета, следует еще раз подчеркнуть, что Заявители не представили убедительных доказательств, способных подтвердить это утверждение. Даже поставка оружия сама по себе не представляла бы собой нарушения указанного гипотетического обязательства. приведенный ниже список демонстрирует повсеместный размах практики торговли оружием. По состоянию на 2021 год было экспортировано в общей сложности около 122 000 единиц средств противовоздушной обороны.²⁶⁶ По мнению юриста, положения Можно сослаться на Договор о торговле оружием, который указывает среди запретов на поставки оружия на необходимость достоверной информации о незаконном применении рассматриваемого оружия²⁶⁷.

311. Что касается аргумента об осознании Россией опасности, то в целом нет никаких доказательств международное право, содержащее нормы, которые в общих чертах запрещали бы государству предпринимать какие-либо действия, которые гипотетически причинили бы вред другим государствам. В любом случае, даже в весьма спорном проливе Корфу в этом деле Суд сослался на обязательство каждого государства "сознательно не допускать использования своей территории для действий, противоречащих правам других государств". Нельзя считать, что Россия "знала" о существовании какой-либо опасности, поскольку события происходили за пределами ее территории.

312. Заявители ссылаются на NOTAM (Уведомление для летчиков), выпущенное Российской Федерацией в качестве доказательства ее осведомленности об опасности для безопасности полетов. В то же время они отмечают следующее: *"Российская Федерация знала, что неограниченное воздушное пространство над FL320 находится в пределах эффективная дальность полета ракеты, выпущенной из ЗРК "Бук", которая, как сообщается, достигает высоты до 80 000 футов (FL800). В совокупности с ее знаниями о том, что она перевезла и развернула ЗРК "Бук" на востоке Украины, Российская Федерация, следовательно, знала, что NOTAMs это предписания, предписывающие гражданским самолетам летать выше FL320, были недостаточны для защиты гражданских воздушных судов от оружия, которое, как можно было ожидать, будет применено в этом районе".*²⁶⁸

313. Заявители не смогли найти убедительного обоснования ключевому логическому противоречию: если Российская Федерация была осведомлена о рисках использования средств противовоздушной обороны против гражданских воздушных судов, почему она не закрыла полностью воздушное пространство на своих приграничных территориях? Заявители правильно указывают что ограничения по высоте полета, введенные украинской NOTAMs, соответствовали ограничениям, применяемым

Меморандум 265 заявителей, пункт 4.25 [Приложение 104].

База данных 266 SIPRI, Торговля системами противовоздушной обороны, 2021 год. URL: https://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php [Приложение 108].

267 Договор о торговле оружием [The Arms Trade Treaty], 2013, статья 6(4) [Приложение 2].

Меморандум 268 заявителей, пункт 4.32 [Приложение 104].

россияне.²⁶⁹ Это свидетельствует только о том, что российские власти полагались на информацию, полученную от Украинской стороны, на территории которой происходил вооруженный конфликт. Вопреки утверждению заявителей позиция российских нотариусов демонстрирует прямо противоположное, что Российская Федерация ни при каких обстоятельствах не ни под каким видом не допускала возможности сбития гражданского воздушного судна.

314. Заявители утверждают, что Российская Федерация не выполнила стандарт должного осмотрительность путем отказа от осуществления ряда мер, направленных на обеспечение безопасности воздушного пространства Украины ²⁷⁰

а) _Российская Федерация предположительно должна была проинформировать Украину о существовании риска безопасности авиации в пределах своего суверенного воздушного пространства. Украинские власти, однако, располагали информацией об угрозах гражданским самолетам. Согласно сообщениям пресс-службы ДНР от 29 В июне 2014 года представители ополчения взяли под контроль воинскую часть № А-1402 противовоздушной обороны система с зенитно-ракетными комплексами "Бук".²⁷¹ Эта информация была подтверждена украинскими властями. Глава департамента контрразведки Службы безопасности Украины, Виталий Найд, заявил, что украинские власти также были проинформированы контрразведкой подразделениям 14 июля 2014 года о том, что ополчение приобрело ЗРК "Бук".²⁷² Другими словами, Украинские власти были осведомлены о присутствии систем ПВО большой дальности действия в зоне проведения антитеррористической операции до появления в ДНР предполагаемого российского ЗРК "Бук", который, по словам заявителей, пересек границу 17 июля. Кроме того, Совет безопасности Нидерландов установил 16 случаев сбития военных самолетов Вооруженными силами Украины во время конфликта на Донбассе до крушения рейса МН17. К ним относятся сбитые военно-транспортного самолета Ан-26, летевшего на высоте 6500 метров, что произошло 14 Июль, и сбитый самолет Су-25, летевший на высоте 8 250 метров, который произошел 16 июля. Согласно заявлениям украинских властей, также сделанным до катастрофы МН17, самолет был сбит с использованием средств противовоздушной обороны, способных достигать крейсерской высоты полета гражданских лиц. воздушное судно, включая рейс МН17.²⁷³ Следует также учитывать, что Совет безопасности Нидерландов reports обращает внимание на тот факт, что в случае отказа его бортовых систем или одной из них

²⁶⁹ Там же, пункт 4.31 [Добавление 104].

²⁷⁰ Там же, пункт 4.35 [Добавление 104].

²⁷¹ ТАСС, "Ополчение ДНР взяло под контроль подразделение ПВО с ракетами класса "земля-воздух" Бук", 29 июня 2014 г. (на русском языке). URL: <https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/1287030>.

²⁷² YouTube, пресс-конференция от 19 июля с Виталием Найд, главой контрразведки Службы государственной безопасности Украина, 2014. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=PWtH8AA42Fc>.

²⁷³ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 206 [Добавление 85].

двигатель и связанная с этим необходимость немедленного снижения, гражданское воздушное судно (такое, как Boeing 777), не смогло бы продолжить свой полет, не войдя в зону вооруженного конфликта.²⁷⁴

б) По мнению Заявителей, Российская Федерация должна была закрыть свое воздушное пространство, что означало бы фактическое закрытие воздушного пространства над восточной частью Украины. В то же время на данный момент Заявители не уточнили, на каких основаниях закрытие воздушного пространства в одном государстве повлечет за собой автоматическое закрытие воздушного пространства в соседних государствах. Следует напомнить, что статья 1 Чикагская конвенция устанавливает, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом в своем воздушном пространстве. Территорией, над которой был сбит самолет, выполнявший рейс МН17, была территория Украины. Факт закрытия или незакрытия воздушного пространства Российской Федерации никоим образом не ограничил бы полеты над этой территорией. В попытке обосновать этот абсурд тезис, Заявители утверждают, что, если бы Российская Федерация закрыла свое воздушное пространство, воздушный маршрут следующий рейс МН17 был бы закрыт, но это не означает, что все гражданские самолеты были бы вынуждены лететь в обход территории Украины, где продолжается вооруженный конфликт. Заявители настаивают на том, что Российская Федерация должна была выпустить NOTAMs, предупреждающие гражданские воздушные суда об опасности полетов на любой высоте по любым воздушным маршрутам, прилегающим к зонам конфликта. Российская Федерация выпустил NOTAM, который ограничивает воздушное сообщение на юге страны из-за воюющей стороны конфликт на востоке Украины. Российская Федерация не обязана обеспечивать безопасность полетов над территорией Украины путем выдачи NOTAMs и не имеет на это полномочий.

в) Заявители также придерживаются позиции, согласно которой Российская Федерация не выполнила требования Приложения 11 к Чикагской конвенции по обеспечению воинских частей информация о передвижении гражданских самолетов. Следует отметить, что Вооруженные силы ДНР не входили в состав Вооруженных Сил Российской Федерации, поэтому правила Приложения 11 никоим образом не регулируют отношения между Россией и ДНР.

315. Обязательства по предотвращению, к которым, как утверждают Заявители, предположительно была привлечена Российская Федерация, являются обязательствами, относящимися к Украине, вытекающими из ее суверенитета над воздушное пространство, в котором произошла авиакатастрофа:

а) украинские власти располагали информацией о наличии средств противовоздушной обороны в зоне конфликта и должны были предупредить соседние страны о рисках для гражданской авиации.

б) _Украина должна была полностью закрыть свое воздушное пространство над районом вооруженного конфликта. *Согласно заключению DSB: “Заявления украинских властей, в которых они сообщили, что 14 и 16 июля были сбиты военные самолеты, и в которых они*

²⁷⁴ Там же, стр. 219 [Добавление 85].

*упомянутые системы вооружения, которые были способны достигать крейсерской высоты гражданских самолетов, предоставили достаточную причину для закрытия воздушного пространства над восточной частью Украины в качестве меры предосторожности".*²⁷⁵

с)Украине следовало бы выпустить предупреждение NOTAM о рисках полетов на любой высоте и по любому воздушному маршруту над районом вооруженного конфликта. Как отмечает Совет безопасности Нидерландов: "В NOTAMs не содержалось какой-либо существенной причины для ограничений высоты. Следовательно, Украина не действовать в соответствии с руководящими принципами документа 9554-AN/932 ИКАО", ²⁷⁶

d)Украина должна была обеспечить взаимодействие между военными и гражданскими властями, в результате были бы приняты все необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности гражданской авиации .

316. Если бы Украина выполнила все вышеперечисленные обязательства, которые вытекают из ее суверенитета над рассматриваемой территорией, катастрофы МН17 никогда бы не произошло, а жизни 298 пассажиров были бы спасены. Стремясь переложить бремя ответственности за эту трагедию на Россию, Заявители необоснованно прибегают к чрезмерно расширительному толкованию Статья 3 бис, которая, в случае принятия, приведет к абсурдному выводу о том, что соседние государства несут ответственность за безопасность воздушного движения на территории конкретного государства.

317. В Руководстве ИКАО по оценке рисков указано, что ответственность за оценку риска и необходимости обеспечения безопасности лежит на государстве предоставляющем услуги управления воздушным движением над зоной боевых действий меры: "3.1.6 В принципе, необходимость в любых мерах безопасности будет зависеть от результатов оценки риска **оценка, проведенная государством или государствами, ответственными за обеспечение ОВД. Выполнение полетов** гражданским воздушным судам следует разрешать продолжать полет в воздушном пространстве только в том случае, если риски могут быть снижены до **приемлемого уровня** " ²⁷⁷.

318. Россия не обеспечивала и не могла обеспечивать управление воздушным движением над районом военных действий, поскольку она не обладала суверенитетом над воздушным пространством над районом военных действий и не занималась ничем иным на Себя какие-либо обязательства по предоставлению услуг управления воздушным движением. Следовательно, обязательство по оценке риска безопасности гражданской авиации лежит не на России, а на Украине, поэтому Россия не может быть считался государством, действия которого не были должным образом осмотрительными.

319. Из вышеизложенного следует, что статья 3 бис не устанавливает какого-либо обязательства по предотвращению. Более того, Российская Федерация не несет юридических обязательств предпринимать действия, которые, по мнению заявителей, она должна была предпринять в соответствии со статьей 3 бис Чикагской конвенции. Все меры, которые Заявители приписывают Российской Федерации, должны были быть приняты Украиной как государством, на территории которого происходил вооруженный конфликт.

²⁷⁵ Там же, стр. 253 [Приложение 85].

²⁷⁶ Там же, стр. 209 [Приложение 85].

²⁷⁷ ИКАО, Руководство по оценке рисков при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, документ 10084, 2018, пункт **3.1.6 [Добавление 30]**.

III.5.3 Действия, которые Заявители пытаются приписать России, не подпадают под действие статьи 3 бис

320. Заявители произвольно и необоснованно стремятся расширить сферу применения статьи 3 бис Чикагская конвенция. С самого начала целью этой статьи было исключить применение силы государством против гражданских воздушных судов, вторгающихся в его воздушное пространство.

321. Это подтверждается: а) подготовительными материалами к Конвенции (средством толкование на основе статьи 32 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, которая отражает международное обычное право); б) обстоятельства принятия статьи 3 бис (аналогично: средство толкования, основанное на статье 32 Венской конвенции о праве международных договоров 1969 года, которая отражает международное обычное право); с) мнения ряда квалифицированных экспертов в области общественного права международное право.

322. Во-первых, ряд делегаций обсудили принятие рассматриваемой нормы о том, что государство следует воздерживаться от применения силы против гражданских воздушных судов – именно в контексте случаев, когда гражданское воздушное судно появляется на суверенной территории такого государства. Ряд заявлений в этом контексте они уже упоминались выше, в разделе III настоящего контрмеморандума, относительно исключения ситуаций вооруженного конфликта из сферы действия статьи 3 бис. Кроме того, могут быть следующие отметить:

а. Делегация Канады, ссылаясь на самую суть поправки (дополнения статьи 3 бис Чикагской конвенции), подчеркнул, что речь идет именно о поиске баланса между концепцией суверенитета и необходимостью защиты гражданской авиации. Важность в ходе обсуждения был упомянут принцип, согласно которому каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, и необходимость установления баланса между этим принципом и запретом о применении силы против гражданских воздушных судов.²⁷⁸

б. Делегация Бельгии высказалась в том же духе, отметив, что “Нам нужно быть глубоко озабоченный [т.е. в рамках самой сути предлагаемой поправки] такими старыми категориями, как “суверенитет” и “самооборона”:²⁷⁹

278 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная): Пленарные заседания, резолюции и протоколы, 24 апреля-10 мая 1984 г., Документ 9437, стр. 69 [“В ходе обсуждения были сделаны ссылки на важность принципа, согласно которому каждый Государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и необходимостью поддержания равновесия между этим принципом и запретом на применение силы против гражданских воздушных судов < . . . > In Мнение Канады, **именно для обеспечения надлежащего равновесия между этими двумя на практике возникает требование о поправке к Чикагской конвенции.**”] [Приложение 19]. * Примечание переводчика: английский текст, приведенный в сноске (как и в русском оригинале), сильно отличается от формулировки цитаты, приведенной в тексте, которая резюмирует замечания, изложенные в процитированном отрывке, поэтому я убрал кавычки.

279 Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24-10 апреля Май 1984 г., Документ 9438, стр. 60 [Добавление 19].

с.Аналогичное замечание высказала делегация Израиля: “Рационализация возможных ситуаций, с которыми сталкивается Ассамблея, указывает на то, что фактический круг ведения основан на знаниях *of* или разумные основания предполагать, что произошел или мог произойти ряд ситуаций. Во-первых, нарушение суверенитета, намеренное или непреднамеренное, путем несанкционированного проникновения на воздушного судна в воздушное пространство государства; во-вторых, использование права на вход в воздушное пространство и участие в деятельности, несовместимой с Конвенцией; в-третьих, преднамеренное отклонение от траектории полета или непреднамеренно, находясь на законных основаниях в воздушном пространстве государства”.²⁸⁰

d. Делегация Соединенного Королевства в обзоре важной арбитражной практики и Практика государств привела только те примеры, которые касались вторжения воздушных судов (или, для целей аналогии, других транспортных средств) в суверенное пространство государства, которое вследствие этого применило силу рассматриваемого закона; ²⁸¹

e. Глава сенегальской делегации сказал: “Для моего правительства поправка к Конвенция ... призвана призвать государства-члены избегать применения силы против гражданских воздушных судов и в то же время защищать права государств в отношении их суверенитета над своим воздушным пространством...”.²⁸²

f. По словам главы китайской делегации, достоинство Чикагской конвенции “заключается в том, что она устанавливает довольно разумный баланс между двумя основными принципами – неприкосновенность территориального воздушного пространства и безопасность гражданской авиации”.²⁸³

г. Глава египетской делегации подчеркнул, что Чикагская конвенция “была способна поддерживать баланс между двумя основными принципами. Во-первых, суверенитет государств над своей территорией и воздушным пространством; и, во-вторых, безопасность международной авиации и защита жизней и имущества при воздушных перевозках” ²⁸⁴

х. Делегат Ямайки обратил внимание на следующее: “международное право столкнулось с практическими вопросами, которые позволили бы этой Ассамблее согласовать концепцию суверенитета с концепция неприменения силы..... концепция суверенитета влечет за собой необходимые обязанности. Заявление о суверенитете, содержащееся в статье 1 Чикагского Конвенция сама по себе не является разрешением действовать неразумно или безответственно. Основа

²⁸⁰ Там же, стр. 54 [Приложение 19].

²⁸¹ Там же, стр. 29 [Приложение 19]. * Примечание переводчика: эта цитата не отслежена: стр. 29 относится к ФРГ и Канаде. Это обратный перевод с русского.

²⁸² 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г., Документ 9437, стр. 24 [Приложение 20].

²⁸³ Там же, 34 [Приложение 20]. * Примечание переводчика: на стр. 36, а не на стр. 34.

²⁸⁴ Там же, 42 [Добавление 20].

суверенитет - это обязательство действовать в соответствии с определенными нормами поведения и разумным образом. 285

я. _ Делегат СССР отметил в своем заявлении, что его делегация также считает, “что

положение о воздержании от применения вооруженной силы никоим образом не должно ущемлять права Договаривающиеся государства должны защищать свой суверенитет и обеспечивать свою безопасность. В то же время,... Государствам следует максимально использовать все мирные средства для предотвращения нарушения, убедиться, что оно было исправлено”.286

j. Делегат Польши высказал следующее замечание, ссылаясь на то, “что, принимая во внимание общее заявление, сделанное другими делегациями, как представляется, является общей целью большинства представленные здесь правительства, а именно, обеспечить надлежащий баланс между требованиями безопасности безопасности гражданской авиации, с одной стороны, и требований национального воздушного суверенитета и национальной безопасности, с другой стороны..... два рассматриваемых предложения [относятся к проекту статьи 3 бис рассмотренный на сессии], направленный на ограничение действий суверенных государств в отношении гражданских воздушных судов” 287

к. Аналогичные позиции заняли, например, делегации Бенина,288 Кот-д'Ивуар (ныне Кот-д'Ивуар), 289 Швейцария, 290 Перу, 291 Танзания, 292 Австрия, 293 Филиппины,294

1. _Проект поправки, предложенный Австрией и Францией (A25-WP/4), в котором перечисляются из деяний государства, которые влекут за собой его ответственность в соответствии с предлагаемой статьей, перечислены только два – перехват нерегулярные полеты, т.е. перехват как совокупность действий государства на своей территории, которые включают незаконное применение силы против гражданских воздушных судов и нарушение суверенитета (незаконное проникновение в суверенное воздушное пространство); акцент также делается на необходимости сбалансировать суверенитет с защитой гражданской авиации; 295

м. Важно отметить, что Республика Корея (один из основных инициаторов рассматриваемого правила), говоря об ответственности за нарушения предлагаемой статьи, указала: “Если

285 Исполнительный комитет 25–й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, протоколы и документы, 24 апреля-10 Май 1984 г., Документ 9438, стр. 91-92 [Приложение 19].

286 Там же, стр. 14 [Приложение 19].

287 Там же, стр. 24-25 [Приложение 19].

288 Там же, 57 [Приложение 19].

289 Там же, 41 [Приложение 19].

290 Там же, 61 [Приложение 19].

291 Там же, стр. 84 [Приложение 19].

292 Там же, стр. 89-90 [Приложение 19].

293 Там же, стр. 95 [Приложение 19].

294 Там же, стр. 72 [Приложение 19].

295 Там же, стр. 164 [Добавление 19].

*суверенная территория применяет силу против гражданского воздушного судна в нарушение своего обязательства не применять силу, оно должно взять на себя всю ответственность, вытекающую из применения силы”;*²⁹⁶

п. _Заявление, в котором кратко излагаются основные моменты, высказанные в ходе обсуждения поправка, подготовленная Председателем Исполнительного комитета, также отмечает, в частности, необходимость установления “баланса... между полным и исключительным суверенитетом государств над своим воздушным пространством и безопасностью гражданских воздушных судов и лиц, находящихся на борту”.²⁹⁷

323. Следует особо подчеркнуть, что Нидерланды (государство-заявитель в настоящем деле), призывая к максимально четкой формулировке, конкретно оговорил, что предлагаемая статья должна касаться ситуаций, когда невооруженный самолет вторгается в воздушное пространство Государство, которое затем применяет силу против этого воздушного судна.²⁹⁸

324. Делегация Австралии (также являющаяся государством-заявителем по делу) аналогичным образом подчеркнула необходимо установить баланс между неприменением силы против гражданской авиации и обеспечением права территориального суверена требовать посадки самолета-нарушителя.²⁹⁹

325. Во-вторых, что касается обстоятельств принятия этой поправки, то общеизвестно, что введение статьи 3 бис в Чикагскую конвенцию было инициировано именно после трагического инцидента с рейсом KAL 007, который был сбит на суверенной территории Советского Союза 13 августа 1983 г. 300 В своих заявлениях Республика Корея и Австралия обратила особое внимание на эти обстоятельства, которые были неразрывно связаны с принятием статьи 3 бис. Это еще раз демонстрирует, что рассматриваемая норма была принята именно в ответ на необходимость воспрепятствовать государственным властям применять оружие против воздушных судов на своей территории.

326. В-третьих, эта позиция подтверждается мнением ведущих экспертов в области международного воздушного права. Например, известный юрист Рувантисса Абейратне, описывая суть обязательства *в соответствии со статьей 3 бис* отмечает: “Статья 3 бис является результатом нападений на воздушные вторжения и что такое

²⁹⁶ Там же, стр. 181 [Приложение 19].

²⁹⁷ Там же, стр. 192. [Приложение 19].

²⁹⁸ 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и протоколы, 24 апреля–10 мая 1984 г. *Дос 9437, стр. 59* [“Когда мы говорим о применении силы против невооруженных гражданских воздушных судов, мы имеем в виду **ситуация, при которой государство перехватывает воздушное судно, вторгшееся в его воздушное пространство без разрешения сделать это**”] [Приложение 19].

²⁹⁹ Там же, стр. 30 [Добавление 19]. *Примечание переводчика: русский неправильно поместил Приложение 19.

³⁰⁰ Филлип А. Джонсон, “Расстрел наркоторговцев”, Исследования международного права, том 72, 1998, стр. 85: “После военного самолета Советского Союза сбил KAL 007 13 августа 1983 года, погибли 269 пассажиров и членов экипажа, в результате чего международное возмущение привело к единогласному принятию Международной организацией гражданской авиации, насчитывающей 152 члена, новой статьи 3 бис Чикагской конвенции”. [Приложение 53]; Джон О’Брайен, *Международное право*, Кавендиш, 2001, стр. 461: “Это было проиллюстрировано самым серьезным инцидентом за последние годы, который произошел 1 сентября 1983 года, когда советский истребитель сбил самолет Korean Air Lines (KA 007), в результате чего погибли все 269 человек, находившихся на борту. Ответ реакция международного сообщества была немедленной и недвусмысленной <...> Совет ИКАО провел расследование по этому вопросу и рекомендовал усилить положения Чикагской конвенции 1944 года.” [Приложение 67]; Цзефан Хуан, *Безопасность полетов на основе верховенства права: механизмы и практика ИКАО*, Kluwer Law International, 2009, стр. 109 [Ошибка! Справочный источник не найден.].

считается вторжением в суверенное воздушное пространство. Это было аргументом в деле KL 007, как и в других случаи вторжений с воздуха... Статья 3 бис призвана эффективно воспрепятствовать государству **используя свое неограниченное усмотрение для применения оружия против самолета-нарушителя и обеспечения того, чтобы люди, находящиеся на борту, не пострадали**"³⁰¹.

327. Аналогичную точку зрения выражает специалист по международному праву Нторина Антони: **“Ответственность за безопасность гражданского воздушного судна и жизни пассажиров возлагается на страна, над территорией которой сбит самолет, как единственная высшая власть осуществляющая суверенитет на этой территории”**.³⁰²

328. Поскольку на момент крушения воздушное пространство над зоной конфликта находилось под контролем Украины, которая обеспечивала управление воздушным движением и имела суверенную возможность перекрыть воздушное движение над этой территорией ответственность за безопасность воздушного судна лежала на Украине.

329. Обвинения в том, что она поставляла оружие, которые Россия отрицает, неоднократно заявила о своей непричастности и привела ряд доказательств, не подпадающих под действие статьи 3 бис. Более того, поставка оружия, способного сбивать самолеты, является широко распространенной практикой другие государства³⁰³ (в то же время Россия никому не поставляла никакого оружия, которое было использовано в катастрофе МН17).

330. Кроме того, Россия действительно оценила риски, связанные с опасной деятельностью Украины в восточных регионах и приняла все возможные меры, чтобы избежать применения силы против гражданского населения воздушного судна в свете уже существующей угрозы безопасности гражданской авиации, как того требует Чикагская Конвенция, а именно путем частичного и эффективного закрытия своего воздушного пространства вблизи района военных действий, указав точную причину такого решения.³⁰⁴

331. Следовательно, первый компонент международной ответственности, а именно нарушение международных обязательства, предусмотренные статьей 3 бис, отсутствуют в действиях, предпринятых Россией.

³⁰¹ Абейратне Р., Конвенция о международной гражданской авиации: комментарий, Springer-Verlag, 2014, стр. 70. [Ошибка! Справочный источник не найден.].

³⁰² Нторина Антони, “Надзор за безопасностью полетов в спорном воздушном пространстве”, Журнал "Авиация и космос", том 14, № 3, 2015, стр. **11-24 [Приложение 44]**.

База данных ³⁰³ SIPRI, торговля системами противовоздушной обороны, 2021 год. URL: https://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php **[Приложение 108]**.

³⁰⁴ NOTAM V6158/ 14 [Приложение 111].

ПОДРАЗДЕЛ III.6. Российская Федерация не несет ответственности, поскольку нет причинно-следственной связи между действиями Российской Федерации и сбитием МН17

332. Действительной причиной (*conditio sine qua non*) инцидента был отказ украинского власти (которые, естественно, сохраняли эффективный контроль над воздушным пространством) закрыли воздушное пространство, но ни в коем случае не действия России, как утверждают Заявители.

333. Как заявил Международный суд в своем решении по делу о Геноциде в Боснии:

*“Вопрос заключается в том, существует ли достаточно прямая и определенная причинно-следственная связь между противоправным закон, нарушение Ответчиком обязательства по предотвращению геноцида и вред, причиненный Заявителя, состоящий из всего ущерба любого типа, материального или морального, причиненного актами геноцида. Такая связь могла бы считаться установленной только в том случае, если бы Суд смог сделать вывод по делу в целом и с достаточной степенью уверенности в том, что геноцид в Сребренице действительно был бы предотвращен, если бы Ответчик действовал в соответствии со своими юридическими обязательствами”.*³⁰⁵

334. Следовательно, действие, имеющее самую тесную причинно-следственную связь со сбитым гражданским воздушным судном, заключается в том, что государство, имеющее право, не закрыло воздушное пространство над территорией военных действий. исключительное (*sic!*) право закрывать это воздушное пространство. Это подтверждается мнением, выраженным в большинстве авторитетное академическое периодическое издание по международному воздушному праву: “В решении *Caire Claim* (франко– Мексиканская комиссия по рассмотрению претензий в 1929 году) был применен объективный критерий, в соответствии с которым государство несет ответственность за действия своих должностных лиц и органов, даже при отсутствии какой-либо собственной вины ¹⁷. Соответственно, Украина может быть привлечена к ответственности за действия своих авиадиспетчеров по руководству воздушным судном над воздушным пространством, в котором ведутся потенциально опасные военные действия, независимо от информация, которой располагала Украина относительно этих действий и любой их вины”.³⁰⁶

335. Если бы воздушное пространство было закрыто для гражданских лиц, рейс МН17 не пролетел бы над районе боевых действий и не был бы сбит. Более того, это оружие могло быть использовались самой украинской армией, которая имела их в своем распоряжении на момент крушения МН17.

336. Критерий предсказуемости, указанный Постоянной палатой международного правосудия в также удовлетворено дело *Маяков* (Франция против Греции, 1934 г.): не закрывая свое воздушное пространство, Украина могла предвидели, что гражданский самолет может быть сбит в ситуации вооруженного конфликта на их территории, поскольку ранее на их территории было сбито много военных самолетов.

³⁰⁵ Применение Конвенции о предупреждении преступления геноцида и наказании за него (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногории), судебное решение, *I.C.J. Reports 2007*, пункт 452 [Приложение 11].

³⁰⁶ Нторина Антони, “Надзор за безопасностью полетов в спорном воздушном пространстве”, Журнал "Авиация и космос", том 14, № 3, 2015, стр. 22 [Добавление 44].

337. Следовательно, даже если (без ущерба для позиции Российской Федерации) факт несмотря на то, что поставка системы "Бук" признана, Заявители до сих пор не доказали прямую причинно-следственную связь между этим фактом и сбитым самолетом: сам факт доставки не является неизбежным влечет за собой использование в определенной области; использование в определенной области само по себе не означает, что система будет использоваться против конкретного воздушного судна (в одно и то же время, Россия никому не поставляла никакого оружия, которое использовалось при крушении МН17). Критерии "прямой" и "определенной" причинно-следственной связи, как указано выше, 307, явно не соблюдены. Следовательно, Российская Федерация не может быть привлечена к ответственности в соответствии с международным правом закон о сбитии рейса МН17.

ПОДРАЗДЕЛ III.7. Украина несла ответственность за обеспечение безопасности полетов на территории ДНР, когда был сбит МН17

338. Согласно ИКАО, одним из обязательств стран-участниц Чикагской конвенции является *“Обеспечение аэропортов, служб радиосвязи, метеорологического обслуживания и аэронавигационных средств, необходимых для поддержки безопасной международной гражданской авиации”*.³⁰⁸ Катастрофа рейса МН17 *“пример многочисленных случаи, когда государства не смогли обеспечить безопасность навигации в соответствии с мандатом Чикагская конвенция”*.³⁰⁹ Нет оснований оспаривать тот факт, что *“управление воздушным движением и воздушное навигационное обслуживание Донецкой области и прилегающих регионов территории по-прежнему обеспечивается следовательно, бесспорно, что именно Украина несет ответственность за выполнение полномочий Украины обеспечение безопасности полетов гражданской авиации в своем суверенном и делегированном воздушном пространстве”*.³¹⁰

339. Само собой разумеется, что безопасность полетов гражданских самолетов непосредственно над районами, где военная авиация и ракетное вооружение используются в боевых действиях, не может быть обеспечена частично закрытие воздушного пространства в пределах установленного диапазона высот полета. В любой момент полета гражданский воздушное судно может быть вынуждено изменить высоту полета (пожар на борту, разгерметизация, отказ двигателя и другие причины), что повлечет за собой неприемлемо высокий риск уничтожения гражданского воздушного судна в результате применения всех видов оружия, даже включая стрелковое оружие.

340. 17 июля 2014 года российское оборудование радиоразведки в районе авиакатастрофы зафиксировало работу радиолокационных станций Вооруженных сил Украины, которым поручено контролировать воздушное пространство разведка и контроль, которые подтверждают присутствие украинских средств ПВО в районе авиакатастрофы.

Контрмеморандум 307 Российской Федерации, пункт 333.

308 ИКАО, Обязанности государств-членов [Приложение 26].

309 Андика Иммануэль Симатупанг, “Ответственность государств за безопасность полетов в аэронавигации гражданской авиации в международное право”, Индонезийский журнал международного права, том 13, № 2, 2016, стр. 5, стр. 277. [Приложение 72].

310 Ева Ясюк, Анна Конерт, Александра Детинецкая, Эльвира Таргоньск, “Ответственность государства за крушение Рейс МН17 Малайзийских авиалиний”, Процедура транспортных исследований, № 43, 2019, стр. 117. [Добавление 81].

341. Украина не воспользовалась своим правом в соответствии с подпунктом (а) статьи 9 Чикагской Конвенции о запрещении полетов гражданских воздушных судов над районом боевых действий “по причинам военного характера **необходимость или общественная безопасность**”. Таким образом, **ответственность за уничтожение самолета Boeing 777 рейса МН17** лежит в первую очередь на Украине, которая, руководствуясь соображениями, несовместимыми с его ответственностью за обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов в его суверенном воздушном пространстве, не смог обеспечить перекрытие всех диапазонов высот над районом боевых действий. В своем отчете о расследовании DSB заявила

“Заявления украинских властей, в которых они сообщили, что военный самолет были сбиты 14 и 16 июля, и в которых они упомянули системы вооружения, которые были способны достигать крейсерской высоты гражданских самолетов, что явилось достаточным основанием для закрытия воздушное пространство над восточной частью Украины в качестве меры предосторожности”. 311

342. Такая практика открывает широкие возможности для несоблюдения обязательства обеспечивать безопасную аэронавигацию в национальном или делегированном воздушном пространстве без возлагания какой-либо ответственности на государство, предоставляющее аэронавигационное обслуживание в этом воздушном пространстве. 27 октября 2014 года Российская Федерация совместно с Боливарианской Республикой Венесуэла* представили рабочий документ C-WP/14227 Совету ИКАО на его первой сессии, озаглавленный “Оценка рисков при полетах над **воздушное пространство, затронутое вооруженным конфликтом – ответственность государств за обеспечение безопасности полетов гражданских воздушных судов в пределах их национального и делегированного воздушного пространства над зонами вооруженных конфликтов и военных учений**”, в котором она предложила, среди прочих мер, кодифицировать ответственность государств за безопасность полетов в тексте статьи 9 Чикагской конвенции. Совет ИКАО не принял к рассмотрению это предложение Российской Федерации и Боливарианской Республики Венесуэла.³¹²

343. Приложение 11 к Чикагской конвенции содержит следующие соответствующие положения:

“2.17.1: “Органы службы воздушного движения устанавливают и поддерживают тесное сотрудничество с военными властями, ответственными за деятельность, которая может повлиять на полеты гражданских воздушных судов.

[...]

2.18.1: Мероприятия по осуществлению деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, будь то над территорией государства или над открытым морем, должны координироваться с соответствующими органами обслуживания воздушного движения . Координация должна быть произведена достаточно заблаговременно, чтобы обеспечить своевременное обнародование

311 Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, Отчет: Крушение рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, *Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (английская версия), 2015, стр. 253 [Приложение 85].*

Примечание переводчика: Это может быть ошибка в русском переводе. WP спонсировалась РФ и Боливией, а не Венесуэлой: смотрите протокол 203-й сессии Совета, документ 10048-C/1179: “Как один из двух соавторов документа ofC-WP/14227, Представитель Боливии (Многонационального государства) заявил, что...

312 Предварительных возражений Российской Федерации, Приложение 1. Резолюция Совета ИКАО по Malaysia Airlines рейс МН17, уничтоженный над восточной Украиной 17 июля 2014 года, утвержден 28 октября 2014 года и прилагается к документу **C-DEC 203/1, para. 13 [Приложение 106].**

Примечание переводчика: Пункт № неверны в русском тексте: 2.17.1 должно быть 2.18.1, 2.18.1 должно быть 2.19.1 и 2.24.1.2 должно быть 2.25.1.2.

информации о деятельности в соответствии с Процедурами аэронавигационного обслуживания — Управление аэронавигационной информацией (PANS-AIM, Doc 10066).

[...]

2.24.1.2: Как только подразделению службы воздушного движения становится известно о неопознанном воздушном судне в в своем районе он стремится установить принадлежность воздушного судна всякий раз, когда это необходимо для предоставления услуг воздушного движения или требуется соответствующими военными властями в соответствии с согласованными на местном уровне процедурами. [...]

[...]

4.1 (Приложение С): Время имеет важное значение при планировании действий в чрезвычайных ситуациях, если необходимо разумно предотвратить угрозы для аэронавигации. Своевременное внедрение мер на случай непредвиденных обстоятельств требует решительных инициативы и действий, что опять-таки предполагает, что планы на случай непредвиденных обстоятельств должны, насколько это практически возможно, были завершены и согласованы заинтересованными сторонами до наступления события, требующего чрезвычайных действий, включая порядок и сроки обнародования таких договоренностей.

4.2 [...] Такие подготовительные действия должны включать:

б) оценка риска для гражданского воздушного движения в связи с военным конфликтом

[...]

6.2.2.2.1: Центр полетной информации и районный центр управления должны иметь средства для связь со следующими подразделениями, оказывающими услуги в пределах их соответствующей зоны ответственности:

а) соответствующими воинскими частями; " 313

344. Кроме того, в Руководстве по мерам безопасности, связанным с военной деятельностью Потенциально опасной для полетов гражданских воздушных судов, подчеркивается, что "Государства играют важную роль в предоставлении различным сторонам важной информации о рисках, связанных с воздушным пространством над зонами конфликта которая используется в их процессах принятия решений. Согласно Приложению 17, государства обязаны соблюдать постоянно анализировать уровень и характер угроз гражданской авиации на своей территории и в воздушном пространстве над ней и соответствующим образом корректировать свои программы обеспечения безопасности на основе оценки рисков для безопасности. <...> В случае вооруженного конфликта или возможности возникновения вооруженного конфликта Конвенция о Международной гражданской авиации не затрагивает свободу действий любого Договаривающегося государства, будь то как воюющие стороны или как нейтралы (статья 89 Конвенции). Тем не менее, необходимость тесного сотрудничества координация между гражданскими и военными властями и подразделениями имеет еще большее значение ».³¹⁴ Следующее

³¹³ ИКАО, Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", Конвенция о международной гражданской авиации 2001 года, включая поправку №49, пункты. 2.18.1, 2.19.1, 2.25.1.2, 4.1, 6.2.2.2.1 [Приложение 27].

³¹⁴ ИКАО, Руководство по оценке рисков при полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи них, Doc 10084, 2018, пункт. 3.1.1 [Приложение 30] и Руководство ИКАО по мерам безопасности, связанным с потенциально опасной военной деятельностью Для полетов гражданских воздушных судов, Doc 9554-AN/932, 1990. URL: <https://standart.aero/ru/icao/book/документ->

положения Справочника также указывают на то, что Украина обязана обеспечивать безопасность гражданских рейсов.

345. Параграф 9.1 устанавливает, что ограничения воздушного движения в идеале представляют собой “выбор мест за пределами объявленных маршрутов ОВД и контролируемого воздушного пространства для осуществления потенциально опасных видов деятельности”.

346. Пункты 9.3 и 9.4 относятся к установлению так называемых эшелонов полета - уровней, на которых или выше которых гражданские воздушные суда могут продолжать выполнять полеты, не подвергаясь какой-либо опасности. В самом крайнем случае когда данный район не может быть закрыт для полетов, * рекомендуется заключить соглашение заключено между органами воздушного движения, над территорией которых должен выполняться полет, и Соответствующим государством об использовании альтернативных маршрутов или, если таковых не имеется, временных маршрутов.

347. Пункт 10.3 устанавливает следующие обязанности государства, ответственного за предоставление услуг воздушного движения: идентифицировать географический район конфликта; оценивать опасности или потенциальные опасности для полетов международных гражданских воздушных судов; определить, следует ли избегать полетов в район конфликта или через него или их можно продолжить при определенных условиях. Специальный затем следует выпустить международный NOTAM, содержащий необходимую информацию, рекомендации и меры безопасности, которые необходимо принять . Следовательно, можно сделать вывод, что документы ИКАО устанавливают ответственность государства, на территории которого происходит конфликт, за обеспечение безопасности полетов иностранными гражданскими воздушными судами.

348. В пункте 10.5 говорится, что меры безопасности, которые необходимо принять, будут зависеть от оценки государством опасностей, связанных с полетом иностранных гражданских воздушных судов.

349. В отчете Совета безопасности Нидерландов говорится, что во время вооруженного конфликта на юго-востоке Украины, инициатива по принятию мер, связанных с воздушным пространством, на основе анализа безопасности, исходила от военные власти и решения, касающиеся воздушного пространства, в первую очередь принимались с точки зрения интересов военных, в которых потенциальный риск для гражданской авиации не был предметом любое явное соображение.³¹⁵

350. Из этого заключения Совета безопасности Нидерландов следует, что Украина не выполнила свои обязательства по координации деятельности, потенциально опасной для гражданских воздушных судов, с целью обеспечения оптимальных условий, которые позволили бы избежать угрозы гражданским воздушным судам и свести к минимуму помехи нормальному полету

9554-руководство-по-мерам-безопасности-принимаемым-в-связи-с-военной-деятельностью-ру-конс [Error! Справочный источник не найден.].

Примечание переводчика: Я подозреваю, что здесь может быть ошибка в русском переводе. В пункте 9.4 Руководства говорится: “Если временное закрытие определенных маршрутов ОВД неизбежно ...”, поэтому это должно гласить “Когда данная зона должна быть закрыта для рейсы”, а не “Когда данный район не может быть закрыт для полетов”.

³¹⁵ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании, крушение рейса MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 205 [Добавление 85].

эксплуатация таких самолетов.³¹⁶ Следовательно, интересы Украины в продолжении опасных военных действий на Донбассе возобладали над ее обязательством обеспечивать безопасность международной гражданской авиации над своей территорией.

351. Украинские власти, как описано ранее, были хорошо осведомлены о том, что Вооруженные силы ДНР и ЛНР обладают возможностями противовоздушной обороны. Следует отметить, что в любом случае существовала угроза гражданской авиации. Эта угроза распространялась и на гражданские авиалайнеры, например, в случае вынужденный спуск из-за аварии.

352. Кроме того, сама Украина активно разворачивала средства противовоздушной обороны, которые, естественно, поставила под угрозу безопасность и здоровье людей, летающих на гражданских самолетах над территорией востока Украины в 2014 году. С апреля по июль 2014 года Украина наращивала свою наземную группировку войск и увеличила интенсивность его военных полетов в небе над Донбассом. 12 июля 2014 года представитель Командующий антитеррористическими операциями Украины Владислав Селезнев опубликовал в Facebook заявление о приведении сил противовоздушной обороны Украины в боевую готовность № 1, наивысший уровень готовности для развертывание.³¹⁷ 16 июля 2014 года Центральная телерадиостудия Министерства обороны Украины транслировала репортаж, в котором указывалось, что Украина развернула зенитно-ракетные комплексы "Бук" в зоне конфликта с целью контроля воздушного пространства над зоной антитеррористической операции на востоке Страны часть Украины.³¹⁸ 17 июля 2014 года российское оборудование радиоразведки в районе крушения экипаж рейса МН17 зафиксировал работу радиолокационных станций Вооруженных сил Украины, назначенных для проведения разведки и контроля воздушного пространства, подтвердив, что украинские средства ПВО были присутствовал в районе авиакатастрофы.³¹⁹

353. Более того, с момента первого сбития военного Ан-30Б прошло 13 недель самолет 22 апреля 2014 года и катастрофа рейса МН17 17 июля 2014 года. Этого было более чем достаточно Украине пора оценить риски для безопасности гражданской авиации из-за военного конфликта и принять соответствующие решения. За этот период Вооруженные силы Украины потеряли еще 15 военнослужащих самолеты и вертолеты в активных боевых действиях.³²⁰

³¹⁶ ИКАО, Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", Конвенция о международной гражданской авиации, 2016 год, пункт 2.18.2 [Добавление 27].

³¹⁷ Заявление Владислава Селезнева, спикера Антитеррористической операции Украины, 2014. URL: <https://www.facebook.com/vladislav.seleznev.94/posts/467802786689783?pnref=story>.

³¹⁸ Центральная телерадиостудия Министерства обороны Украины, 2014. URL: <https://youtube.com/watch?v=Q3MomxNHnUa>, отрывок между 4:48 и 4:54.

³¹⁹ Российское информационное агентство (ТАСС), "Российские воздушно-космические силы: российский радар засек бы ракету, выпущенную по Boeing МН17 с востока" (на русском языке), <https://tass.ru/politika/3654128> (дата обращения 15 декабря 2022 года).

³²⁰ Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения рейса МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабове, Украина, 17 Июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015, стр. 182 [Добавление 85].

354. Однако украинские власти руководствовались личными интересами и репутационными соображения. В своем окончательном отчете Совет по безопасности Нидерландов прямо заявляет следующее: *“ возможно, что соображения, отличные от тех, которые связаны с безопасностью, также могли сыграть роль в Решение Украины не закрывать полностью воздушное пространство для гражданской авиации, например, возможные финансовые последствия. Полное закрытие могло также создать впечатление, что государство потеряло контроль над частью своего воздушного пространства”*.³²¹

355. 14 июля 2014 года Украина выпустила NOTAMs A1492/14 и A1493/14, разрешающие военным самолет для взлета до эшелона 320 (9750 метров).³²² Когда гражданское воздушное судно летело на эшелоне 330 (высота полета 10050 м, высота полета МН17) разница в высоте между военными а гражданские самолеты могли пролететь всего 300 м вместо требуемых 600 м, что означало, что Украина будет нарушает правила аэронавигации и создает угрозу безопасности полетов.³²³ Выдавая эти уведомления, Украина осознавала, что уровень полета 320 является частью воздушного пространства, для которого установлены правилами ИКАО особые меры безопасности и требования к оборудованию для воздушных судов, ³²⁴ но он не принял мер для соблюдения этих требований.

356. Таким образом, Украина, зная, что военные самолеты МиГ-29, Су-27 и Су-25, которые она использует в район вооруженного конфликта не подпадает под требования ИКАО,³²⁵ и что безопасные минимумы эшелонирования не могут быть гарантированы между военными и гражданскими воздушными судами,³²⁶ не закрывала свое воздушное пространство для гражданской авиации над районом конфликта 14 июля 2014 года.

357. До событий 14 и 17 июля 2014 года Украина должна была закрыть все воздушное пространство над зоной конфликта, поскольку очень большая протяженность этой территории с точки зрения высоты (до 9750 метров) а территория (более 50 000 кв. км) представляла дополнительные риски для гражданских воздушных судов, пролетающих над ней.

³²¹ Там же, стр. 207 [Приложение 85].

³²² Там же, стр. 195-197 [Приложение 85].

³²³ ИКАО, Региональные дополнительные процедуры, документ 7030, 2008, пункт 6.2.4.1 (b) [Приложение 25]. * Примечание переводчика: в пункте 6.2.4.1 отсутствует пункт (b).

³²⁴ ИКАО, Приложение 6 “Эксплуатация воздушных судов. Часть 1: Международный коммерческий воздушный транспорт – самолеты”, Конвенция о международной гражданской авиации, 2010, пункты 7.2.4–7.2.5 [Приложение 28].

Конвенция 325 о международной гражданской авиации 1944 года, статья 3 [Приложение 3].

³²⁶ ИКАО, Приложение 11 “Обслуживание воздушного движения”, Конвенция о международной гражданской авиации 2001 года, пункт 3.4.1 (a) [Добавление 27].

РАЗДЕЛ IV. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Юридические аргументы и фактические обстоятельства дела, изложенные в Меморандуме заявителей демонстрируют, что обвинения, выдвинутые Заявителями против Российской Федерации, являются законными и фактически необоснованны и препятствуют установлению истины в деле о крушении самолета Малайзийских авиалиний рейс МН17. Попытки такого рода переложить ответственность подрывают систему международного правосудия и не способствуют обеспечению безопасности гражданской авиации.

На основе своих представлений в Контрмеморандуме Российская Федерация просит Совет ИКАО отклонить претензии, выдвинутые Австралией и Нидерландами, и издать решение, определяющее следующее:

1) _Статья 3 бис Чикагской конвенции неприменима к катастрофе МН17 и/или Российская Федерация не нарушала своих обязательств по статье 3 бис Чикагской конвенции и/или

2) _Совет ИКАО не имеет полномочий в соответствии с главой XVIII Чикагской конвенции принуждать государства-члены Организации к переговорам, в том числе по таким вопросам, как:

а) _предоставление гарантий того, что обязательства по Чикагской конвенции выполняются и закреплены в национальном законодательстве;

б) _выплаты репараций и компенсаций за конкретное деяние;

с) _публичное признание предполагаемого правонарушения и принесение извинений;

д) _и другие действия, которые Заявители требуют от Российской Федерации совершить и/или

е) _Совет ИКАО не имеет полномочий обязывать свои государства-члены информировать ИКАО Совет о ходе переговоров между ними и/или

3) _Совет ИКАО не уполномочен налагать санкции в соответствии со статьей 88 Чикагская конвенция в отсутствие заочного решения Совета в соответствии со статьей 84 Чикагская конвенция, а именно о приостановлении права голоса Российской Федерации в ИКАО Ассамблея и Совет. Приводится подробное обоснование полномочий Совета ИКАО в разделе 3 е) Предварительных возражений Российской Федерации³²⁷ и разделе 5 Возражения на ответ Австралии и Королевства Нидерландов.³²⁸

Российская Федерация оставляет за собой право ответить на любое письменное заявление, представленное Австралией и/или Королевством Нидерландов в ответ на настоящий Контрмеморандум.

³²⁷ Предварительные возражения Российской Федерации [Приложение 106].

³²⁸ Возражений Российской Федерации на ответ Австралии и Королевства Нидерландов на Предварительное возражение Российской Федерации [Добавление 107].

Приложения

Международные договоры

Приложение 1. Венская конвенция о праве международных договоров 1969 года;

Приложение 2. Договор о торговле оружием 2013 года;

Приложение 3. Конвенция о международной гражданской авиации 1944 года;

Приложение 4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской Авиации, 1971 год.

Документы Постоянной палаты международного правосудия

Приложение 5. Постоянная палата международного правосудия, Девятая (внеочередная) сессия: Пункт 2 статьи

3 Лозаннского мирного договора (граница между Турцией и Ираком), Консультативное заключение, 1925

Документы Международного суда ООН

Приложение 6. Восточный Тимор (Португалия против Австралия), судебное решение, I. C.J. Reports, 1995 г.,

Приложение 7. Военная и полувоенная деятельность в Никарагуа и против нее (Никарагуа против Соединенные Штаты Америки). Существо дела, судебное решение. Доклады I.C.J., 1986 г.

Приложение 8. Дело о канале Корфу, решение от 9 апреля 1949 г.: доклады I.C. J., 1949 г.

Приложение 9. Законность применения государством ядерного оружия в вооруженном конфликте, консультативное Заключение, доклады I.C.J., 1996 г.

Приложение 10. Компетенция Ассамблеи в отношении приема в Организацию Объединенных Наций, консультативная Заключение: Доклады I.C.J., 1950 г.

Приложение 11. Применение Конвенции о предупреждении преступления и наказании за него о геноциде (Босния и Герцеговина против Сербии и Черногории), судебное решение, I.C.J. Reports, 2007 г.

Приложение 12. Толкование мирных договоров (второй этап), консультативное заключение: I.C.J. Отчеты 1950 г.

Документы Европейского суда по правам человека

Приложение 13. Место Европейской конвенции о защите прав человека в европейском и

Международный правовой порядок, доклад Руководящего комитета по правам человека (cddh), принятых на его 92-е заседание (Страсбург, 26-29 ноября 2019 г.)

Приложение 14. Марко Миланович и Сангита Шах, Украина и Нидерланды против России (№ 8019/16, 43800/14 и 28525/20, “Справка Amicus Curiae, представленная от имени Человека Центр правового обеспечения прав при Ноттингемском университете”, 2020 г.

Приложение 15. Дело Украина и Нидерланды против России, Решение Европейского суда по Правам человека, 2022 год.

Решения международного арбитража

Приложение 16. Арбитражное решение “Дело Кронпринца Густава Адольфанда Пасифика” (Королевство Швеция и Соединенные Штаты Америки)”, 1932 г.

Документы Комиссии международного права

Приложение 17. Генеральная Ассамблея, Официальные отчеты, 56-я сессия, Доклад Международного Комиссия права о работе ее пятьдесят третьей сессии, Документ A/56/10, 23 апреля-1 июня и 2 Июль–10 августа 2001 г.

Документы ИКАО

Приложение 18. 125-я сессия Совета ИКАО, C-MIN 125/12 (закрытая)

Приложение 19. Исполнительный комитет 25-й сессии Ассамблеи ИКАО (внеочередной): отчет, Протоколы и документы, 24 апреля–10 мая 1984 г., документ 9438

Приложение 20. 25-я сессия Ассамблеи ИКАО (внеочередная) Пленарные заседания: резолюции и Протокол, 24 апреля–10 мая 1984 г., Документ 9437

Приложение 21. 38-я сессия Юридического комитета ИКАО, Рабочий документ “Рассмотрение об адекватности существующих инструментов международного воздушного права в борьбе с киберугрозами против гражданской авиации”, LC/38-WP/2-2, 22-25 марта 2022 г.

Приложение 22. Протокол заседания Совета Международной организации гражданской авиации, (а) Семьдесят четвертая сессия Совета. Протокол второго заседания, документ 8956-с/1001

Приложение 23. Замечания Международной организации гражданской авиации, воздушный инцидент от 3 июля 1988 года (Исламская Республика Иран против Соединенных Штатов), Решение Совета ИКАО от 8 декабря 1998 [Замечания ИКАО, Решение Совета ИКАО], 1992 г.

Приложение 24. Отчет Юридического комитета по общему разделу его доклада и по пункты 7, 8, 45, 47 и 48 повестки дня, документ A36-WP/341

Добавление 25. Региональные дополнительные процедуры, документ Doc 7030, 2008

Приложение 26. Обязанности государств-членов

Добавление 27. Приложение 11 “Обслуживание воздушного движения”, Конвенция о международной гражданской авиации, 2016

Добавление 28. Приложение 6 “Эксплуатация воздушных судов. Часть 1: Международный коммерческий – воздушный транспорт Самолеты”, Конвенция о международной гражданской авиации, 2016 г.

Приложение 29. Руководство по мерам безопасности, связанным с военной деятельностью, потенциально Опасной для полетов гражданских воздушных судов, Doc 9554-AN/932, 1990. URL: <https://www.wing.com.ua/images/stories/library/ovd/9554.pdf>

Приложение 30. Руководство по оценке рисков при полетах гражданских воздушных судов над конфликтными зонами или вблизи них Зоны, Doc 10084, 2018 г.

Приложение 31. Исследование Секретариата по гражданским / государственным воздушным судам, LC29/WP-2/1

Приложение 32. Материалы Международной научной конференции гражданской авиации, Приложение 2 “Комментарий на развитие отдельных статей Конвенции о международной гражданской авиации”, Чикаго, 1 Ноября–7 Декабря 1944 Года

Приложение 33. Резолюция A25-1 Ассамблеи ИКАО о внесении изменений в Конвенцию о Международной гражданской авиации (статья 3 бис), документ 9902, действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 28 Сентября 2007 г.)

Приложение 34. Резолюция и отчет, касающиеся уничтожения аэробуса авиакомпании "Иран Эйр" 3 июля, 1988. Международно-правовые материалы, том 28, № 4, 1989 г.

Приложение 35. Резолюция Совета ИКАО по рейсу MH17 авиакомпании Malaysia Airlines, уничтоженному над Восточная Украина 17 июля 2014 г., 2014 г.

Приложение 36. Внеочередное заседание Совета ИКАО, протокол. Doc 9541-C/1106/. C-min ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ СЛУЧАЙ (1988)/1 и 2, 13 и 14 июля 1988 г.

Документы Европейского агентства авиационной безопасности

Приложение 37. 2022. Агентство авиационной безопасности Европейского союза, “Обзор авиационной безопасности” вопросы, возникающие в связи с войной в Украине”, 2022 г.

Документы Международного комитета Красного Креста

Приложение 38. Международный комитет Красного Креста, Воздушная война, URL: <https://casebook.icrc.org/law/air-warfare>.

Научная литература

Приложение 39. Рувантисса Абейратне, Приоритеты законодательства на воздушном транспорте, Springer-Verlag, 2019 г.

Приложение 40. Рувантисса Абейратне, “Рейс MH17 и ответственность государства за обеспечение” безопасность воздушного транспорта”, Журнал транспортной безопасности, том 7, 2014 г.

Приложение 41. Рувантисса Абейратне, Конвенция о международной гражданской авиации. А Комментарий, Springer-Verlag, 2014 г.

Приложение 42. Рувантисса Абейратне, “Рейс MH 17: правовые последствия” Воздушное и Космическое право, том 39, № 6, 2014 г.

Приложение 43. К. Ф. Амерасингхе, Исследования в области международного права, Lake House Investments, 1969;

Приложение 44. Нторина Антони, “Надзор за безопасностью полетов в спорном воздушном пространстве”, The Aviation and Space Journal, том 14, № 3, 2015 г.

Приложение 45. Джордж Уэнделл Бердж, Дело SS Lotus (Франция против Турции), закон штата Мичиган Обзор, том 26, № 4 (февраль 1928 г.)

Приложение 46. Мишель Бурбоньер и Луи Хек, “Военная авиация и международное право”, Чикагский опус 3, Журнал воздушного права и торговли, № 66, 2000 г.

Приложение 47. Джеймс Джей Бусуттил, “Боннской декларации о международном терроризме: не обязывающего международного соглашения о борьбе с захватом воздушных судов”, международного права и сравнительного правоведения Участникам, объем. 31, № 3, 1982 г.

Приложение 48. Марк Гибни, “Крушение рейса МН17: ответственность России?” Human Обзор законодательства о правах, том 15, № 1, 2015

Приложение 49. Терри Д. Гилл и Дитер Флек, Справочник по международному праву Военные операции, Издательство Оксфордского университета, 2015 г.

Приложение 50. Лесли К. Грин, “Современное право вооруженных конфликтов”, Манчестер Издательство Университета, 1993 г.

Приложение 51. Демпси П.С., “Роль Международной организации гражданской авиации в дерегулирование, дискриминация и разрешение споров”, Журнал воздушного права и торговли, том 52, № 3, 1986 г.

Приложение 52. Цзефан Хуан, Безопасность полетов и ИКАО, Kluwer Law International, 2009 г.

Приложение 53. Филип А. Джонсон, “Борьба с наркоторговцами”, Международное право Исследования, том 72, 1998 г.

Приложение 54. Йорам Динштейн и Арне Вилли Даль, Руководство Осло по избранным темам права вооруженных конфликтов, Спрингер-Ферлаг, 2020 г.

Приложение 55. Татьяна Джейн Итвелл, Ответственность государства за незаконное поведение вооруженных Группы, Докторская диссертация, Кембридж, 2019 г.

Приложение 56. Стефан А. Кайзер, “Юридические соображения по поводу потери рейса Malaysia Airlines” МН 17 на востоке Украины”, Воздушное и космическое право, том 40, № 2, 2015 г.

Приложение 57. Михал Кленка, “Безопасность полетов: юридические обязательства государств и практика”, Журнал транспортной безопасности, Норвелл, том 10, 2017 г.

Приложение 58. Хьюго Каминос и Винсент П. Коглиати-Банц, Правовой режим проливов: Современные вызовы и решения, издательство Кембриджского университета, 2014 г.

Приложение 59. Винсент Коррейя, “Наследие Парижской конвенции 1919 года, касающейся регулирования воздушной навигации”, в книге *“За пределами Чикагской конвенции: эволюция Суверенитет в воздухе*, Пабло Мендес де Леон и Найл Бюссинг, ред., Wolters Kluwer, 2019 г.

Приложение 60. Херш Лаутерпахт (ред.), *Международное право: сборник статей*, Кембридж Издательство университета, 1970 г.

Приложение 61. Оливер Лисицын, “Обращение с воздушными нарушителями в современной практике и международное право”, *Американский журнал международного права*, том 47, № 4, 1953 г.

Приложение 62. Майкл Мильде, “Полеты с выдачей и международное воздушное право”, *ВОЗМЕЩЕНИЕ УЩЕРБА*, июнь 2008

Приложение 63. Теодор Мерон, “Применимость многосторонних конвенций к оккупированным территории”, *Американский журнал международного права*, том 72, № 3, 1978 г.

Приложение 64. Майкл Милд, “Авиационные последствия иракского вторжения в Кувейт”, *Воздушное право*, том 16, 1991 г.

Приложение 65. Майкл Мильде, *Международное воздушное право и ИКАО*, Нидерланды, 2011 г.

Приложение 66. Мнения Управления юрисконсульта Министерства транспорта Соединенных Штатов Правосудие, том 18, 1994 г.

Приложение 67. Джон О'Брайен, *Международное право*, Кавендиш, 2001 г.

Приложение 68. Ласса Фрэнсис Лоуренс Оппенгейм, *Международное право: трактат*, Лонгманс, Грин и Компания, 1905 г.

Приложение 69. Александр Орахелашвили, Публичное толкование актов и правил Международное право, Издательство Оксфордского университета, 2008 г.

Приложение 70. Mateusz Osiecki, “Сбивание гражданских самолетов в свете суверенитета в воздушном пространстве”, *Социологическое исследование*, том 6, № 6, 2016 г.

Приложение 71. Дитер Флек (ред.), Справочник по международному гуманитарному праву, Оксфорд Издательство университета, том 2, 2021 г.

Приложение 72. Андика Эммануэль Симатупанг, “Ответственность государства за безопасность полетов в аэронавигация гражданской авиации в международном праве”, *Индонезийский журнал международного права*, том. 13, № 2, 2016 г.

Приложение 73. Бенджамин И. Скотт и Андреа Тримарчи, “Основы международного права” *Авиационное право и политика*, Routledge Press, 2019 г.

Приложение 74. Юджин Сохор, *Политика международной авиации*, Пэлгрейв Макмиллан, Великобритания, 1991 г.

Приложение 75. С.Г. Сриджит, “Законность запрета стран Персидского залива на полеты Катара: государственный суверенитет на перепутье”, *Воздушное и космическое право*, том 43, № 2, 2018 г.

Приложение 76. Кевин Джон Хеллер, “МН17 следует квалифицировать как убийство, а не как военное преступление”, *OpinioJuris*, 2014, URL: <http://opiniojuris.org/2014/08/11/mh-17-framed-murder-war-crime/>

Приложение 77. Бин Ченг, "Право международного воздушного транспорта", Нью-Йорк: Осеана Публикации, 1962, стр. 113;

Приложение 78. Бин Ченг, “Уничтожение рейса KAL KE007 и статья 3 бис *Чикагская конвенция*”, в книге *"Исследования по международному воздушному праву: избранные работы Бинь Ченга, Чиа-Джуи"* Ченг, ред., издательство Брилл, 2017 г.

Приложение 79. Лаура Ванлу Чжан, “Гуманитарные соображения в международном воздушном праве”, *Кембриджский журнал международного и сравнительного права*, том 5, № 3, 2016 г.

Приложение 80. Майкл Шмитт, "Очерки о праве и войне на линиях разлома", Springer-Verlag, 2012

Приложение 81. Ewa Jasiuk, Anna Konert, Aleksandra Detyniecka, Elwira Targońsk, “The ответственность государства за сбитие рейса МН17 авиакомпании Malaysian Airlines”, *Транспорт Процедура исследования*, № 43, 2019 г.

Документы о расследовании крушения рейса МН17

Приложение 82. Государственная прокуратура Нидерландов “, Отчет: выводы JIT МН17 расследование в отношении членов экипажа ЗРК "Бук" и лиц, ответственных за цепочку командование”, 2023 г.

Приложение 83. Международная ассоциация воздушного транспорта, “Ответ на решение Совета безопасности Нидерландов рекомендации, изложенные в его отчете о катастрофе рейса МН-17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г.”, 2016.

Приложение 84. Окружной суд Гааги, решение по делу МН17, 2022, стр. 82 и 109.
URL: <https://www.courtmh17.com/en/news/2022/transcript-of-the-mh17-judgment-hearing.html>

Приложение 85. Совет безопасности Нидерландов, Окончательный отчет о техническом расследовании крушения Рейс МН17 авиакомпании Malaysia Airlines, Грабово, Украина, 17 июля 2014 г. (версия на английском языке), 2015 г.

Приложение 86. Совет безопасности Нидерландов. Документ “МН17: о расследовании”, 2015 г.

Приложение 87. Совет безопасности Нидерландов, “Предварительный отчет о катастрофе с участием Malaysia Airlines" Боинг 777-200 рейса МН17 (версия на английском языке)”, 2014 г.

Приложение 88. Центральный научно-исследовательский институт Военно-воздушных сил. “Результаты исследования повреждений на фрагменты самолета Туполев 154М RA85693 потерпели крушение 4 октября 2001 года, над Черным морем”, май 2015 г.

Приложение 89. Письмо Олега Сторчевого, заместителя директора Федерального агентства воздушного транспорта, от 14 июля 2015 г., № 02.3-2039, комментарий к проекту окончательного отчета о расследовании крушение рейса МН17

Приложение 90. Центральный научно-исследовательский институт военно-воздушных сил “, Предварительные выводы по фотографии

исследование после осмотра обломков МН17”, май 2015 г.

Приложение 91. Межгосударственный авиационный комитет, “Окончательный отчет о результатах авиакатастрофы” расследование (самолет Ту-154М RA-85693), Москва, 29 октября 2001 г.

Приложение 92. Государственный научно-исследовательский институт Министерства обороны Российской Федерации, “Отчет о результатах дополнительного исследования повреждений конструкции самолета Ту-154М RA-85693, потерпевшего крушение над Черное море 4 октября 2001 года”, Люберцы, 2001 г.

Приложение 93. Центральный научно-исследовательский институт военно-воздушных сил, “Результаты фото- и видеосъемки” данные, полученные при осмотре обломков Boeing 777-200 9M-MRD Малайзийских авиалиний (МН17 AMS-KUL)”, август 2015 г.

Приложение 94. ОАО “Корпорация противовоздушной обороны ”Алмаз-Антей”. Документ “Отчет о полевом Эксперименте” (Приложение), 2016 год.

Приложение 95. Отчет о летной проверке путевой радиолокационной системы “Утес-Т”, расположенной на аэродроме Усть- Донецкая путевая радиолокационная станция Ростовского зонального центра единой организации воздушного движения Система Российской Федерации, 2019 г.

Приложение 96. ОАО “Корпорация противовоздушной обороны ”Алмаз-Антей”. Выводы экспертных оценок по авиакатастрофе рейса МН17

Приложение 97. Письмо Генерального директора ОАО “Корпорация противовоздушной обороны ”Алмаз-Антей” ОАО от 29 июля 2015 г. № 01-09/548к (с приложением). Приложение, раздел 2 “Боевые части Ракет 9М38 и 9М38М1”

Приложение 98. Письмо от 2 июня 2015 года от следователя, ответственного за DSB, № OvV- 15500901

Приложение 99. Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора, от 16 сентября 2015 г. Федеральное агентство воздушного транспорта, № 4.15-785-dsp, Президенту Совета ИКАО о ходе расследования крушения рейса МН17

Приложение 100. Письмо Президента Совета ИКАО от 2 октября 2015 г. № E1/1.63, AN 6/32, SMM 1/4 в ответ на письмо Федеральной службы безопасности от 16 сентября 2015 г. Транспортное агентство № 4.15-785-dsp о ходе расследования крушения рейса МН17

Приложение 101. Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора, от 22 сентября 2015 г. Федеральное агентство воздушного транспорта, № 4.02-798-dsp, Совету по безопасности полетов Нидерландов с возражением против действий противоречащих Приложению 13 к Чикагской конвенции

Добавление 102. Письмо Олега Григорьевича Сторчевого, заместителя директора, Федеральное агентство воздушного транспорта, аккредитованный представитель Российской Федерации в расследование рейса МН17 в Совет безопасности Нидерландов с информацией о новых фактах, которые должны быть отражены в окончательном отчете о катастрофе МН17

Приложение 103. Письмо Президента ОРС от 25 февраля 2016 г. № OvV-

16500274, в ответ на письмо заместителя директора Росавиации от 14 января 2016 г. Агентство транспорта Олега Григорьевича Сторчевого, № 4.02-3.

Материалы дела

Приложение 104. Меморандум заявителей

Приложение 105. Ответ Австралии и Королевства Нидерландов на предварительное Возражение Российской Федерации

Приложение 106. Предварительные возражения Российской Федерации

Приложение 107. Возражения Российской Федерации в ответе Австралия и Королевство Нидерланды

Другое

Приложение 108. База данных SIPRI, торговля системами противовоздушной обороны, 2021 год. URL: https://armstrade.sipri.org/armstrade/page/trade_register.php

Приложение 109. Департамент Военно-воздушных сил, Международное право – ведение вооруженных сил

Конфликты и воздушные операции, Общая деятельность судьи-адвоката, брошюра BBC AFP 110-31, 1976

Приложение 110. Департамент Военно-воздушных сил, Международное право - ведение вооруженных сил Конфликты и воздушные операции, Общая деятельность судьи-адвоката, брошюра BBC AFP 110-31, 1976

Приложение 111. NOTAM V6158/14

Приложение 112. Руководство НРСР по международному праву, применимому к воздушной и ракетной войне, Программа по гуманитарной политике и исследованию конфликтов, Гарвардский университет, Берн, 2009 г.

Приложение 113. Руководство Сан-Ремо по международному праву, применимому к вооруженным конфликтам на море, Сан-Ремо, 1994