УДК 341, 341.9
DOI https://doi.org/10.32844/2618-1258.2026.1.37

МАЛОВАЦЬКИЙ О.В.

КОНЦЕПЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ (НА ПРИКЛАДІ РІШЕННЯ ЄСПЛ «УКРАЇНА, НІДЕРЛАНДИ V. РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ»)

THE CONCEPT OF INTERNATIONAL LEGAL RESPONSIBILITY IN INTERNATIONAL AIR LAW (BASED ON THE EXAMPLE OF THE ECHR DECISION "UKRAINE, NETHERLANDS V. RUSSIAN FEDERATION")

Сучасний розвиток міжнародного права характеризується зростанням ролі механізмів міжнародно-правової відповідальності держав, особливо у відповідь на збройні конфлікти та масові порушення прав людини. Ключовим у формуванні сучасної доктрини відповідальності в міжнародному повітряному праві стало ухвалення Європейським судом з прав людини рішення у справі Україна, Нідерланди проти російської федерації за заявами № 8019/16, 43800/14, 28525/20, 11055/22 від 09.07.2025. Метою статті є комплексний аналіз застосування сучасної концепції міжнародно-правової відповідальності в міжнародному повітряному праві перед приватною особою в сучасних умовах на прикладі рішення ЄСПЛ у справі "Україна та Нідерланди проти російської федерації". Новим є всебічне, в межах теми, дослідження практичного застосування концепції відповідальності держави в міжнародному праві перед приватною особою за порушення гарантованих міжнародним правом, зокрема і Європейською конвенцією з прав людини, міжнародно-правових зобов'язань. Висновки, до яких дійшли в цій статті, полягають у наступному: що рішення ЄСПЛ у справі "Україна та Нідерланди проти російської федерації" є прикладом застосування концепції відповідальності держави в міжнародному праві перед особою за порушення права на життя та повагу до особистої гідності, гарантованих Європейською конвенцією з прав людини, порушених збиттям рейсу MH17 військовими підрозділами, контроль яких здійснювала російська федерація. Також, юридичною підставою для виникнення відповідальності російської федерації є Європейська конвенція з прав людини, яка зокрема гарантує право на життя, навіть в умовах бойових дій. Фактичною підставою для відповідальності російської федерації згідно з рішенням ЄСПЛ було визнано певну послідовність дій, що призвела до збиття цивільного повітряного судна, що виконувало міжнародний регулярний рейс між Нідерландами та Малайзією – рейс MH17, а саме: фактичний контроль території, з якої було вчинено запуск ракети, яка вразила цивільне повітряне судно, передача пускової установки військовим підрозділам терористичного угрупування ДНР, не виконання обов'язку російською федерацією із забезпечення безпеки повітряного руху над територією, яку вона фактично контролювала, наступна поведінка російської федерації – приховування пускової установки та розповсюдження недостовірної інформації про причини катастрофи рейсу MH17, не надання доступу до місця катастрофи, відмова співпрацювати з органами, які розслідують причини катастрофи, не виконання обов'язку із взяття відповідальності, принесення вибачень, запевнення про неповторність такого акту та проведення справедливої компенсації. У сукупності, вказані обов'язки російської федерації опосередковано випливали з Європейської конвенції, проте ґрунтувались саме на

© МАЛОВАЦЬКИЙ О.В. – кандидат юридичних наук, докторант (Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України), начальник управління міжнародного та операційного права (Центральне юридичне управління Генерального штабу Збройних Сил України) https://orcid.org/0000-0002-6370-8028

Стаття поширюється на умовах ліцензії відкритого доступу (CC BY 4.0)

концепції вторинних зобов'язань, що характерно для концепції міжнародної відповідальності держави за міжнародні протиправні акти. Зміст відповідальності, хоча він поки ще не реалізований, полягав у добровільних діях російської федерації, спрямованих на відновлення порушених міжнародних зобов'язань, які випливали з обов'язку дотримання прав, гарантованих Європейською конвенцією, в тому числі відновлення стану, який існував до порушення, зокрема вжиття заходів як загального характеру, наприклад – внесення змін до законодавства для недопущення застосування зброї до цивільних повітряних суден, так і індивідуального характеру – проведення справедливого відшкодування родичам осіб, які потерпіли від збиття рейсу MH17.

Ключові слова: *міжнародно-правова відповідальність, держава, ЄСПЛ, міжнародне право, права людини, порушення прав людини.*

The modern development of international law is characterized by the growing role of mechanisms of international legal responsibility of states, especially in response to armed conflicts and mass violations of human rights. The key factor in the formation of the modern doctrine of responsibility in international air law was the adoption by the European Court of Human Rights of the decision in the case of Ukraine, the Netherlands v. the russian Federation in applications No. 8019/16, 43800/14, 28525/20, 11055/22 of 09.07.2025. The purpose of this article is to provide a comprehensive analysis of the application of the modern concept of international legal responsibility in international air law vis-à-vis private individuals under contemporary conditions, using the ECtHR judgment in Ukraine and the Netherlands v. the Russian Federation as a case study. The novelty of the article lies in its comprehensive examination, within the scope of the topic, of the practical application of the concept of state responsibility in international law towards private individuals for violations of rights guaranteed by international law, including the European Convention on Human Rights, and other international legal obligations. The conclusions of the article demonstrate that the ECtHR judgment in Ukraine and the Netherlands v. the russian Federation constitutes a clear example of the application of the concept of state responsibility in international law towards individuals for violations of the right to life and respect for human dignity guaranteed by the European Convention on Human Rights, resulting from the downing of flight MH17 by military units under the control of the Russian Federation. The legal basis for the responsibility of the Russian Federation is the European Convention on Human Rights, which guarantees the right to life even in situations of armed conflict. The factual basis for such responsibility, as established by the ECtHR, consists of a sequence of actions that led to the destruction of a civilian aircraft operating an international scheduled flight between the Netherlands and Malaysia (flight MH17), namely: effective control over the territory from which the missile was launched; the transfer of a missile launcher to armed units of the terrorist organization "DPR"; the failure of the Russian Federation to ensure air traffic safety over territory under its effective control; subsequent conduct involving concealment of the missile launcher, dissemination of misleading information regarding the causes of the disaster, denial of access to the crash site, refusal to cooperate with investigative authorities, failure to acknowledge responsibility, to issue apologies, to provide assurances of non-repetition, and to pay fair compensation. Taken together, these obligations of the russian federation indirectly derive from the European Convention on Human Rights but are fundamentally based on the concept of secondary obligations inherent in the doctrine of state responsibility for internationally wrongful acts. Although the content of responsibility has not yet been implemented in practice, it presupposes voluntary actions by the Russian Federation aimed at restoring the violated international obligations arising from the duty to respect rights guaranteed by the European Convention on Human Rights. These include restitution to the extent possible, the adoption of general measures (such as legislative amendments to prevent the use of weapons against civilian aircraft), as well as individual measures, including fair compensation to the relatives of the victims of flight MH17.

Key words: *international legal responsibility, state, European Court of Human Rights (ECtHR), international law, human rights, human rights violations.*

Актуальність теми. Концепція міжнародно-правової відповідальності в міжнародному повітряному праві перед приватною особою ґрунтується на загальній концепції відповідальності в міжнародному праві. В сучасному міжнародному праві відповідальність може існувати за порушення міжнародного зобов'язання, або її ще називають відповідальність за міжнародний протиправний акт та відповідальність за акти, не заборонені міжнародним правом, або відповідальність за ризик. Концепція відповідальності в міжнародному праві як система наукових поглядів та практичного застосування норм міжнародного права, що передбачають негативні наслідки для держави, яка порушила зобов'язання чи вчинила дію чи бездіяльність, що спричинили шкоду, фактично є загальновизнаною та не заперечується. Природно, що погляди на певні елементи відповідальності в міжнародному праві, а саме: визначення, юридичні підстави, фактичні підстави, зміст відповідальності, форми відповідальності та її наслідки різняться, водночас мета відповідальності в міжнародному праві залишається неоспорюваною та визнається такою, що спрямована на відновлення становища відносин, яке існувало до порушення міжнародного права [1]. У міжнародному праві загальновизнано існування міжнародно-правової відповідальності, як принципу права. Хоча все ще відповідальність у міжнародному праві залишається звичаєвим інститутом [2], однак у міжнародному повітряному праві принцип відповідальності епізодично кодифікований. Основу всієї системи сучасного міжнародного права формують норми та принципи, кодифіковані у Статуті Організації Об'єднаних Націй. У свою чергу, конституцією міжнародного повітряного права виступає Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року (далі – Чиказька конвенція), яка на нашу думку формує позитивний обов'язок держав-учасників забезпечувати безпеку (security) в аспекті запобіганню актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та безпеку (safety) в аспекті безпечності цивільної авіації, як транспорту [2]. Вказані принципи деталізуються в цілому ряді міжнародних багатосторонніх договорів, зокрема таких, які спрямовані на боротьбу з повітряним тероризмом чи наслідками правомірної, однак небезпечної діяльності -відшкодування шкоди, завданої іноземними цивільними повітряними суднами на поверхні.

У межах цієї статті ми зробили спробу дослідити сучасну практику реалізації концепції відповідальності у міжнародному праві на підставі рішення Європейського суду з прав людини у справі "Україна, Нідерланди проти росії" (справа № 8019/16, 43800/14 та 28525/20) від 9 липня 2025 року [3].

Найновіші дослідження міжнародно-правової відповідальності в міжнародному повітряному праві фрагментарно проводились в роботах: В.А. Василенка, Джеймса Крофорда, В.М. Кашера, П.С. Демпсі, О.В. Маловацького, К. МакДугала, Ш. Катбертсона, М. Емманіама, С. Скотта та ін.

Метою статті є дослідження міжнародно-правової відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед приватною особою, включаючи фактичні та юридичні підстави відповідальності, зміст відповідальності, форми відповідальності та правові наслідки відповідальності. Ця стаття є науковою спробою дослідити та виокремити норми, які передбачають відповідальність держави в міжнародному повітряному праві за неправомірні акти перед приватними особами та цивільно-правові наслідки. Методи, які використані в дослідженні: метод порівняння, що дозволяє порівняти загальновизнану концепцію відповідальності та фактичну її імплементацію в міжнародну практику, логічний метод – використано для побудови висновків на підставі припущень та їх доведення чи спростування, метод аналізу та метод теоретичного дослідження – включає спосіб наукового пізнання проблеми відповідальності держави в міжнародного праві. Новим є всебічне, в межах теми, дослідження практики імплементації міжнародно-правової відповідальності держави перед приватною собою у практиці Європейського суду з прав людини.

1. Фактичні підстави відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед приватною особою

Україна та Нідерланди вказали, що у пункті 218 рішення ЄСПЛ від 09.07.2025 зазначено, що "збройні сили ДНР" збили рейс МН17- цивільне повітряне судно в повітряному просторі над східною частиною України з використанням ракети 9М38 з бойовою частиною серією 9N314M, яка була запущена з пускової установки "Бук", який був доставлений на територію України військовими 53 артилерійської бригади з військової бази в Курську та повернута на військову базу в Мілірово на територію російської федерації. Унаслідок збиття рейсу МН17 загинуло 298 осіб, які летіли з Нідерландів до Малайзії [3]. Крім іншого, у пунктах 309, 310 та 315 рішення ЄСПЛ судом встановлено, що пускова установка "Бук" була не тільки доставлена з території російської

федерації, однак російська федерація направила разом з пусковою установкою спеціально навчений військовий персонал. Незважаючи на те, що в районі збиття МН17 протягом квітня-липня 2014 року тривали інтенсивні бойові дії, що мало наслідком збиття значної кількості українських військових повітряних суден, однак на висоті не вище 6900 метрів. Проте на висоті 9735 метрів не було введено обмеження щодо польотів відповідного сполучення, які на вказаній висоті не були заборонені. Рейс МН17 відбувався на висоті 10058 м зі швидкістю 913 км/год. О 20.00 рейс МН17 не відповів на запит диспетчера. О 20.03 частини повітряного судна, яке виконувало рейс МН17, впали біля населених пунктів Грабове, Розсипне та Петропавлівка Донецької області. ТАСС (російська інформаційна агенція) повідомила, що український винищувач збив рейс МН17. Однак з характеру пошкоджень, корпусу повітряного судна, яке виконувало рейс МН17, стало зрозуміло, що враження спричинено важкою ракетою класу "земля-повітря". Україна звернулася до Нідерландів на підставі статті 26 Чиказької конвенції про проведення розслідування повітряного інциденту. За результатами розслідування 14 листопада 2019 року спільна слідча комісія оголосила попередні висновки та вказала, що в прийнятті збиття рейсу МН17 брали участь військові та адміністративні органи, які перебувають у ієрархічному підпорядкуванні, в тому числі, міністра оборони російської федерації – Сергія Шойгу (п. 348 рішення ЄСПЛ від 09.07.2025).

У свою чергу, російська федерація повністю заперечила свою участь у конфлікті в Донецькій та Луганській області. Що більше, представник російської федерації стверджував, що спільна слідча група встановила, що територія, над якою було збито рейс МН17, знаходилась під контролем України, керування повітряним рухом здійснювалося владою України, а ракета, якою збили рейс МН17, колись належала Збройним Силам України, саме тому російська федерація не відповідальна за збиття рейсу МН17.

Суд оцінив докази, надані Україною та Нідерландами, та визнав, що вони переважають спростування цих доказів, наведені російською федерацію, оскільки остання посилалася лише на формальну недосконаліть доказів, заперечувала їх відповідність та взагалі відкидала факт збиття рейсу МН17 ракетою, випущеною з установки "Бук". Натомість вказувала на те, що рейс МН17 був збитий ракетою класу "повітря-повітря", випущеною з українського військового літака.

Проте суд, оцінивши в сукупності всі наявні матеріали та неодноразові спроби російської федерації фабрикувати докази, прийшов до висновку, що рейс МН17 був вражений зенітною ракетою, випущеної з установки "Бук", доставленої з російської федерації на тимчасово окуповану територію України, яка керувалася військовослужбовцями російської федерації, які виконували команди вищого керівництва міністерства оборони російської федерації, що і призвело до трагедії.

Водночас, досліджуючи докази, суд визначив, що саме під юрисдикцією російської федерації було вчинено збиття рейсу МН17, оскільки російська федерація ефективно контролювала територію, з якої відбувся запуск ракети (*ratione loci*) та повітряний простір над нею, а також російська федерація ефективно контролювала осіб (*ratione persona*), які запустили ракету, а посилання на те, що на вказаній території відбувалися бої і територія перебувала в умовах хаосу (*fog of war*) – вказане не знайшло свого підтвердження. Слід звернути увагу, що за наявності ефективного контролю, суд його не застосував для присвоєння (атрибутування) цього акту російській федерації. Суд натомість послався на справу "Катан та ін. проти Республіки Молдова та росії ", де він зазначив, що в світлі статті 1 Європейської конвенції з прав людини не йде мова про присвоєння незаконного акту (атрибуції) так як в Статтях про відповідальність за міжнародні неправомірні акти 2001, а суд має встановити, чи юрисдикція країни відповідача поширювалася на певну територію та осіб [4].

Підсумовуючи наведене, необхідно вказати, що застосування Європейської конвенції з прав людини до фактів порушення ґрунтується не на умові атрибутивності (присвоєння) незаконного акту державі, як це передбачено у Статтях про відповідальність держав за незаконні акти 2001 року, а на концепції здійснення верховенства влади (юрисдикції) над певною територією. І такий висновок вдається логічним та юридично послідовним, оскільки учасники Європейської конвенції з прав людини у статті 1 зобов'язалися гарантувати *кожному*, хто перебуває під їх юрисдикцією, права і свободи, визначені у першому розділі цієї конвенції [5]. Таким чином, у Європейській конвенції закладено як позитивний обов'язок держав-учасників дотримуватися прав людини, так і негативний обов'язок – утриматися від їх порушення, задля того, щоб гарантії прав були реальним, а не ілюзорними. Відповідно суд визначив, що дії чи бездіяльність місцевих органів влади завжди атрибутується тій державі, на території якої вони діють, однак у випадку встановлення ефективного контролю державою за межами суверенних кордонів держави, на

території якої знаходяться такі органи, автоматично переноситься відповідальність на державу, яка здійснює ефективний контроль (*ratione loci*).

2. Юридичні підстави відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед приватною особою

На наш погляд, значний інтерес складає розмежування предметної юрисдикції ЄСПЛ щодо застосування норм міжнародного права. російська федерація покликалася на те, що регулювання Міжнародного гуманітарного права та Європейської конвенції з прав людини є непоєднуваним. Зокрема, це демонструється тим, що під час війни неможливо забезпечити право на життя, яке гарантується статтею 2 Європейської конвенції чи право на свободу, що гарантується статтею 5 Європейської конвенції та відповідно позитивний обов'язок держави щодо виконання цих зобов'язань невиконуваний. І це, на думку російської федерації, пояснюється тим, що Європейська конвенція не була створена для війни, а відповідно суд не уповноважений вирішувати питання Міжнародного гуманітарного права (пункт 710) [3].

Україна та Нідерланди заперечили ці посилання, вказуючи на те, що навіть в "тумані війни" (*fog of war*) потрібно, наскільки це можливо, дотримуватися прав людини, зокрема на що також спрямовано Міжнародне гуманітарне право [3].

ЄСПЛ вирішив, що в умовах збройного конфлікту гарантії дотримання прав людини зберігають свою силу та продовжують діяти. Відповідно, немає жодного сумніву, що одночасне застосування положень міжнародного гуманітарного права в контексті збройного конфлікту не може виправдати порушення Європейської конвенції з прав людини, а відповідно ЄСПЛ володіє предметною юрисдикцією для розгляду таких справ [3]. Крім того, суд багато разів зазначав, що положення Європейської конвенції з прав людини мають тлумачитися у відповідності до інших норм міжнародного права. Коли суд застосовує статті 2 та 5, суд тлумачить їх у відповідності до загальних принципів міжнародного права і, зокрема, принципів міжнародного гуманітарного права, яке спрямоване на захист та зменшення страждань цивільного поселення під час збройного конфлікту. Суд визнав, що уповноважений досліджувати випадкову загибель цивільних під час збройного конфлікту, зокрема і питання щодо збиття рейсу MH17. Суд також відкинув посилання російської федерації на те, що Україна та Нідерланди не вичерпали національні засоби правового захисту, пославшись на те, що відновлення прав має бути ефективним, а у справах про звичайну практику держави про порушення прав за позовом іншої держави така вимога не може застосовуватися. Що більше, суд визнав, що поведінка російської федерації відразу після інциденту з рейсом MH17 свідчила про приховану відмову у правосудді, а відповідно не було потреби дотримуватися шестимісячного строку для звернення до ЄСПЛ (п. 802 рішення) [3]. Також судом було звернуто увагу на те, що уряд російської федерації точно знав, що до інциденту з рейсом MH17 мали відношення російські громадяни, і цей акт фактично є воєнним злочином, уряд російської федерації не вчинив жодних дій, спрямованих на притягнення до відповідальності винних осіб, за власною ініціативою, що фактично судом було визнано як позбавлення родичів загиблих ефективного відновлення порушених прав (п. 807).

ЄСПЛ визнав, що російська федерація порушила зобов'язання, передбачені статтею 2 Європейської конвенції – право на життя. Зокрема, статтею 2 Європейської конвенції передбачено, що на держави-учасниці вказаної конвенції покладається обов'язок забезпечити право кожного на життя, що охороняється законом. Нікого не може бути умисно позбавлено життя інакше ніж на виконання смертного вироку суду, винесеного після визнання його винним у вчиненні злочину, за який закон передбачає таке покарання. Позбавлення життя не розглядається як таке, що вчинене на порушення цієї статті, якщо воно є наслідком виключно необхідного застосування сили: a) для захисту будь-якої особи від незаконного насильства; b) для здійснення законного арешту або для запобігання втечі особи, яку законно тримають під вартою; c) при вчиненні правомірних дій для придушення заворушення або повстання [5]. Обґрунтовуючи наявність дій, вчинених російською федерацією, суд дійшов висновку, що практика широкомасштабних обстрілів, які призвели до загибелі серед цивільного населення, вбивства цивільного населення, страти, які здійснювалися побиттями чи тортурами, а також збиття рейсу MH17 над територією, що контролювалася сепаратистами, з ракетної установки "Бук", яка була передана російською федерацією, становила адміністративну (звичайну) практику російської федерації, що *prima face* є доказом порушення російською федерацією її зобов'язань – гарантувати право на життя, передбачене статтею 2 Європейської конвенції [3]. Таким чином, суд за заявою України визнав порушення російською федерацією її міжнародних зобов'язань, які випливають з Європейської конвенції, та фактично встановив, що росія вчинила міжнародний протиправний акт.

У свою чергу, Нідерланди у заяві щодо збиття рейсу MH17 вказали, що російська федерація не дотрималася свого конвенційного зобов'язання за статтею 2 Європейської конвенції, переданням сепаратистам пускової установки "Бук" та невжиттям заходів з забезпечення безпеки польотів та безпеки життів пасажирів рейсу MH17 порушила свої зобов'язання за статтею 2 параграф 1 Європейської конвенції. Крім того, позбавлення життів пасажирів рейсу MH17 в результаті його збиття не є випадком, згідно зі статтею 2 параграф 2 Європейської конвенції, який нею дозволений. В цілому, уряд Нідерландів вказував, що росія – не вжила заходів із забезпечення життів пасажирів рейсу MH17, а відповідно не виконала своїх позитивних зобов'язань за Європейською конвенцією. При чому, російська федерація знала чи мала знати про те, що передача потужного військового засобу, такого як пускова установка "Бук", несе потенційну загрозу безпеці польотам цивільних повітряних суден та пасажирам на їх борту. Більш того, суд вказав, що уряд російської федерації був зобов'язаний після передання сепаратистам установки "Бук": забезпечити неможливість її використання проти цивільних повітряних суден, закрити свій повітряний простір для польоту цивільних повітряних суден, забезпечити команду установки "Бук" диспетчерською інформацією про наближення рейсу MH17, повідомити уряд України про розміщення установки "Бук", щоб останній міг вжити заходів із забезпечення безпеки, випустити повідомлення (*Notice to Airmen*), щоб всі авіакомпанії, які планують польоти над зоною конфлікту, були повідомлені про небезпеку для цивільної авіації в повітряному просторі, ще не закритому для польотів над Україною. Проте росія не вжила жодного з вищенаведених заходів. Крім того, суд встановив, що застосування сили до пасажирів рейсу MH17 не було необхідним у світлі статті 2 параграф 2 Європейської конвенції. Що більше, уряд Нідерландів послався на те, що російська федерація у порушення процедурної частини статті 2 Європейської конвенції не виконала своє зобов'язання та не провела об'єктивного розслідування збиття MH17, крім того, звернення родичів загиблих до президента російської федерації залишилися без розгляду, а після оголошення результатів розслідування, проведених спільною слідчою комісію, за якими стало відомо, що в збитті рейсу MH17 брали участь російські громадяни, не було проведено жодного кримінального переслідування. На думку суду, все це свідчить про порушення процедурної частини статті 2 Європейської конвенції, допущене російською федерацією [3].

Окрім вищенаведеного, уряд Нідерландів стверджував, що російська федерація, яка контролює місце падіння рейсу MH17, починаючи з 2014 року не надала можливості встановити приналежність залишків жертв, а дві особи взагалі не ідентифіковані, що не дає змогу їх захоронити. Такі дії на думку уряду Нідерландів поглиблюють страждання родичів жертв, оскільки вони перебувають у невідомості про долю своїх близьких, а відповідно це порушує зобов'язання російської федерації, передбачені у статті 3 Європейської конвенції, щодо гідної поведінки. Крім того, родичі загиблих не можуть відвідати місце катастрофи, а відповідно це становить поведінку, що принижує особистість та завдає їй страждань.

Дослідивши заяви сторін, суд вказав, що приймаючи до уваги всю послідовність того, що відбулося, ставлення до родичів загиблих та поведінку російської федерації, збиття рейсу MH17 та подальші події навколо цього свідчать про ментальні страждання родичів жертв катастрофи [3].

Окрім вищевказаного, ЄСПЛ встановив, що російська федерація допустила порушення своїх зобов'язань за статтею 13 Європейської конвенції. Зокрема, в цій статті зазначено: "Кожен, чиї права та свободи, визнані в цій Конвенції, було порушено, має право на ефективний засіб юридичного захисту в національному органі, навіть якщо таке порушення було вчинене особами, які здійснювали свої офіційні повноваження" [3].

Таким чином, з огляду на вищевикладене, ЄСПЛ встановив, що російська федерація брала безпосередню участь у поставці пускової установки "Бук", яка була використана сепаратистами для збиття цивільного повітряного судна, яке виконувало рейс MH17, що становить порушення російської федерації зобов'язання з забезпечення безпеки польотів цивільних повітряних суден, оскільки вона знала або повинна була знати, що використання такого озброєння потенційно несе загрозу цивільному повітряному сполученню, не закрила простір над окупованою територією України, хоча і фактично здійснювала ефективний контроль над нею та не повідомила світове співтовариство про ризики щодо можливого застосування військового озброєння до цивільних повітряних суден, а згодом – не забезпечила доступ родичів жертв катастрофи до місця катастрофи, не вжила ефективних заходів для відновлення порушених прав жертв аварії та не здійснила кримінального розслідування. Поряд з тим, хоча у ЄСПЛ не було повноважень, однак значно сильніше мотивація виглядала б, якби ЄСПЛ застосував положення Європейської конвенції у поєднанні з Чиказькою конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, яка зобов'язує

держави вживати заходи з забезпечення безпеки цивільної авіації та Протоколу щодо статті 3 bis до Чиказької конвенції, яка забороняє застосовувати зброю до цивільного повітряного судна в польоті [6].

3. Зміст (обсяг) відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед приватною особою

Термін зміст або обсяг відповідальності в міжнародному праві співпадають. Видатний український вчений В.А. Василенко зазначав, що реалізація міжнародних регулятивно-охоронних правових відносин, які спричинені міжнародним правопорушенням, передбачає визначення обсягу, видів та форм відповідальності, тобто встановлення тих несприятливих наслідків, які має потерпати держава-порушник [7]. Змістом міжнародної відповідальності держави в науці також визначають нові правовідносини, які виникають після міжнародного правопорушення між державами, що порушили міжнародні зобов'язання та іншими не державними суб'єктами. Зокрема, відповідальність держави охоплює відповідальність за порушення прав людини та інші порушення міжнародного права, коли основними беніфіціарами порушення міжнародного зобов'язання є особи чи утворення інші ніж держави [8]. У міжнародній практиці змістом міжнародної відповідальності називають нові правовідносини, які виникають у результаті міжнародного правопорушення [9]. Суть вказаних нових правовідносин, як зокрема наведено в Статтях про відповідальність держави за міжнародні неправомірні акти 2001 року, полягає у обов'язках держави-порушника: виконати порушене зобов'язання, припинити порушення та надати необхідні запевнення та гарантії про те, що порушення не буде вчинено повторно, а також провести повну репарацію (відшкодування) завданого порушення, що полягає у відшкодуванні матеріальної та моральної шкоди [10]. До того ж, такі обов'язки можуть виникати як між державою-порушником та іншою державою чи групою держав, так і між державою-порушником та приватними особами (фізичними чи юридичними) [9].

У свою чергу, у статті 60 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 року передбачено, що в разі істотного порушення міжнародного договору інша сторона може припинити чи зупинити дію цього договору [11]. Водночас, статтею 41 Європейської конвенції з прав людини передбачено, якщо ЄСПЛ визначає порушення цієї конвенції або протоколів до неї і якщо внутрішнє право відповідної Високої Договірної Сторони передбачає часткове відшкодування, Суд, у разі необхідності, надає потерпілій стороні справедливу сатисфакцію [5]. Крім того, статтею 46 Європейської конвенції з прав людини передбачено, що Високі Договірні Сторони виконують остаточне рішення Суду в будь-яких справах, у яких вони є сторонами, нагляд за виконанням рішення ЄСПЛ здійснює Комітет Міністрів. Якщо останній вважає, що Висока Договірна Сторона відмовляється від виконання рішення, за зверненням Комітету Міністрів, ЄСПЛ може визначити, що сторона добровільно не виконує рішення суду, після чого Комітет Міністрів має визначити заходи які потрібно вжити [5].

Оскільки рішення ЄСПЛ є обов'язковими, то держави-учасники Європейської конвенції з прав людини самостійно мають вжити індивідуальних та загальних заходів для відновлення порушених прав, встановлених у рішенні ЄСПЛ [12].

Проте, як слідує з рішення Комітету Міністрів, російська федерація після ухвалення рішення у справі "Україна та Нідерланди проти російської федерації" повністю припинила комунікацію з Кабінетом Міністрів щодо добровільного виконання вищевказаного рішення. Між тим, щодо збиття рейсу МН17 Комітет Міністрів закликав всі країни, міжнародні організації – ООН, ОБСЄ та інші організації – вжити заходів для виконання росією своїх зобов'язань, які впливають з Європейської конвенції з прав людини та порушення яких було встановлено ЄСПЛ [13].

Зокрема, комітет вказав, що російська федерація 17 липня 2014 року збиттям рейсу МН17 спричинила загибель 298 осіб, а вказаний акт становить порушення *міжнародного гуманітарного права*, а також порушення позитивних та негативних зобов'язань щодо гарантування права на життя за статтею 2 Європейської конвенції з прав людини. Комітет наполягав на тому, що через постійне створення перешкод в розслідуванні катастрофи рейсу МН17, що порушує принципи гуманності, органи влади російської федерації зобов'язані *принести публічні вибачення та визнати їх відповідальність* за спричинення смерті 298 особам на борту, включаючи дітей; виконати зобов'язання щодо ефективного співробітництва, співпрацювати щодо розслідування катастрофи, надати оцінку ролі органів влади російської федерації щодо катастрофи, яка мала місце та розповсюдити всі докази, якими вони володіють щодо невстановлених фактів; спонукати російську федерацію до вжиття загальних заходів щодо поваги до життів цивільних осіб, що випливає з принципів міжнародного гуманітарного права, зокрема принципів розрізнення,

пропорційності та зобов'язання вживати всіх можливих запобіжних заходів для уникнення та зменшення шкоди цивільним особам; закликати російську федерацію про те, що в разі використання пускових установок, на кшталт "Бук", чи іншого важкого озброєння буде належно повідомлено цивільні та військові органи контролю за повітряним сполученням, таким чином щоб цивільні повітряні судна були повідомлені про можливу загрозу над територією, яку російська федерація ефективно контролює [13].

Поряд з тим, питання справедливої компенсації (just compensation) на теперішній час між Україною, Нідерландами та російською федерацією ще не вирішено і компенсація не призначена, а відповідно чекає свого вирішення [14].

З наведеного можна прийти до попереднього висновку, що зміст (обсяг) відповідальності держави у міжнародному повітряному праві перед приватною особою за знищення цивільного повітряного судна полягає у виникненні у держави-порушника зобов'язань, а саме: вжити заходів до виконання первинного порушеного зобов'язання, зокрема гарантувати дотримання права на життя, принести вибачення за порушення права на життя та повагу особистості та виконати обов'язок щодо співпраці у розслідуванні невстановлених фактів, вживати заходи щодо запевнення не повторення застосування зброї до цивільного повітряного судна, дотримання правил гуманності, вибірковості та пропорційності, а також вживати заходи попередження небезпеки для міжнародного повітряного сполучення. Хоча ЄСПЛ уповноважений виносити рішення щодо порушення положень Європейської конвенції з прав людини, поряд з тим зміст відповідальності у вказаному випадку пов'язаний з обов'язками держави, які виходять далеко за проблему прав людини та охоплюють відносини правил ведення війни, міжнародного правового регулювання повітряного сполучення та принципу співпраці.

4. Імплементація відповідальності держави перед особою в міжнародному повітряному праві

Як вже згадувалося вище, у відповідності до статті 41 Європейської конвенції передбачено можливість присудження справедливої сатисфакції, коли Висока Договірна Сторона надає тільки часткову компенсацію [5]. У результаті винесення остаточного рішення у справі "Україна, Нідерланди проти російської федерації", остання не вжила жодних заходів, які випливають з вказаного рішення [13]. Крім іншого, російська федерація вийшла з Ради Європи та перестала бути Високою Договірною Стороною Європейської конвенції 16 вересня 2022 року, а відповідно ЄСПЛ прийняв резолюцію, якою визначив, що він повноважний розглядати справи проти російської федерації за дії чи бездіяльність, які можуть становити порушення Конвенції, за умови якщо вони мали місце до 16 вересня 2022 року; ця резолюція не заважає розгляду будь-якого правового питання, пов'язаного з наслідками припинення членства російської федерації в Раді Європи, яке може виникнути під час здійснення Судом своєї компетенції щодо розгляду справи, які відповідно до Конвенції, передані йому на розгляд [15].

На теперішній час триває справа "Нідерланди проти російської федерації" щодо справедливого задоволення вимог, які пов'язані з завданням шкоди Нідерландам порушеннями прав людини, допущеними російською федерацією. Можливо згадати, що у справі "Кіпр проти Туреччини" компенсація сягала 90 млн. Євро [16]. Крім іншого, необхідно згадати, що Рада Міжнародної організації цивільної авіації визнала російську федерацію винною у порушенні зобов'язань, які випливають з Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, хоча це рішення оскаржено російською федерацією до Міжнародного суду ООН [17]. Також, в практиці ЄСПЛ звичайною практикою є розгляд індивідуальних позовів осіб проти держави щодо порушення гарантій дотримання прав людини, передбачених Європейською конвенцією, однак після розгляду міждержавних позовів [13]. Станом на зараз ЄСПЛ розглядає на прийнятність чотири позови, подані п'ятистами родичами жертв збиття рейсу МН17 на прийнятність, що з великою долею вірогідності будуть вирішені судом на користь родичів загиблих та буде надана справедлива сатисфакція за завдані фізичні та моральні страждання. Крім того, інші заходи, які передбачив Кабінет Міністрів, а саме нематеріального характеру, можуть бути забезпечені способом введення санкцій за невиконання російською федерацією своїх зобов'язань з несення міжнародної відповідальності.

На національному рівні чинне законодавство України передбачає правовий механізм, який можливо застосувати з метою імплементації міжнародної відповідальності російської федерації перед родичами потерпілих, і це стосується саме грошової компенсації за завдання фізичних та моральних страждань за порушення прав людини.

Зокрема, статтею 2 Закону України "Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини" від 23.02.2006 № 477-IV передбачено, що рішення Європейського

суду є обов'язковим до виконання відповідно до статті 46 Європейської конвенції з прав людини [18]. У статті 46 Європейської конвенції з прав людини врегульовано, що сторони конвенції зобов'язані виконувати рішення ЄСПЛ, в яких вони є сторонами. У керівництві з виконання рішень ЄСПЛ зазначено, що держава-учасник у справі наділена дискрецією у виборі заходів, необхідних для відновлення порушених прав, що зазначено в рішенні суду [19].

Однак російська федерація не виконує свої зобов'язання за вищевказаним рішенням ЄСПЛ. У зв'язку з чим, Комітет Міністрів закликав всі країни-учасники Європейської конвенції з прав людини сприяти виконанню рішення ЄСПЛ, винесеного проти російської федерації щодо збиття рейсу MH17 [13].

Проте, Закон України № 3477-IV не передбачає правового механізму щодо сприяння виконання рішення ЄСПЛ, яке винесено не проти України як відповідача. І в цій частині, напевно, Україна могла б вжити заходів загального характеру та змінити Закон № 3477-IV, в якому передбачити, що Україна може вживати заходів для виконання рішення ЄСПЛ, в якій вона є учасником, зокрема в разі знаходження майна країни-порушника Європейської конвенції з прав людини на території України. І такими заходами могли б бути позасудове стягнення активів країни-порушника.

Що більше, в такому випадку, з великою долею вірогідності, не виникало б питання про судовий імунітет держави-відповідача, оскільки такі дії спрямовані на виконання рішення ЄСПЛ. Оскільки держава-порушник відмовилася частково від імунітету, визнавши юрисдикцію ЄСПЛ, а виконання рішення в іншій країні не є судовим розглядом проти суверенної держави.

Однак, оскільки українське законодавство не передбачає заходів щодо сприяння виконанню рішень ЄСПЛ, проте визнає, що рішення ЄСПЛ є обов'язковими, то напевно питання про компенсацію моральної та матеріальної шкоди родичам загиблих пасажирів рейсу MH17 можливо ставити перед судами України.

Зокрема, такий механізм судового захисту передбачений статтею 49 Закону України "Про міжнародне приватне право" від 23 червня 2005 року № 2709-IV, де встановлено, що права та обов'язки за зобов'язаннями, що виникають внаслідок завдання шкоди, визначаються *правом держави, у якій мала місце дія або інша обставина*, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди [20]. Таким чином, оскільки збиття рейсу MH17 відбулося над територією населеного пункту Сніжне, Донецької області, то справа про відшкодування шкоди підсудна Сніжнянському районному суду, підсудність якого була змінена на Куйбишевський районний суд Запорізької області [21].

Правом держави, згідно зі статтею 49 Закону України № 2709-IV, є право України, окрім того, зокрема статтями 1166, 1167 та 1168 Цивільного кодексу України передбачено, що шкода, завдана неправомірними діями, відшкодовується в повному розмірі особою, яка її завдала; моральна шкода відшкодовується за умови наявності вини заподіювача такої шкоди [22]. До того ж, у відповідності до статті 1190 Цивільного кодексу України особи, які спільно завдали шкоду, несуть солідарну відповідальність перед потерпілим [22]. У свою чергу, статтею 1200 Цивільного кодексу України передбачено категорії осіб, які можуть вимагати відшкодування шкоди у разі смерті потерпілого [22].

З наведеного випливає, що чинне законодавство України передбачає механізм стягнення завданої матеріальної та моральної шкоди не тільки з російської федерації як держави, однак і з усіх учасників, які спільно діяли з метою збиття рейсу MH17, зокрема і з військового керівництва, безпосередніх учасників та виконавців, сумісні дії яких спричинили смерть пасажирів збитого рейсу.

Висновки. Отже, дослідивши рішення Європейського суду з прав людини у справі "Україна, Нідерланди проти російської федерації" від 09.07.2025 року, можна прийти до висновку, що вказане рішення є прикладом застосування концепції відповідальності держави в міжнародному праві перед особою за порушення права на життя та повагу до особистої гідності, гарантованих Європейською конвенцією з прав людини, порушених збиттям рейсу MH17 військовими підрозділами, контроль яких здійснювала російська федерація. Необхідно окремо звернути увагу на ту обставину, що вказаний позов було подано урядами України та Нідерландів у відповідності до положень статті 33 Європейської конвенції з прав людини, що в міжнародному праві відомо як інститут дипломатичного захисту. Також, юридичною підставою для виникнення відповідальності російської федерації є Європейська конвенція з прав людини, яка зокрема гарантує право на життя навіть в умовах бойових дій. Фактичною підставою для відповідальності російської федерації згідно з рішенням ЄСПЛ було визнано певну послідовність дій, що призвела до збиття

цивільного повітряного судна, що виконувало міжнародний регулярний рейс між Нідерландами та Малайзією – рейс МН17, а саме: фактичний контроль території, з якої було вчинено запуск ракети, яка вразила цивільне повітряне судно, передача пускової установки військовим підрозділам терористичного угрупування ДНР, невиконання обов'язку російською федерацією з забезпечення безпеки повітряного руху над територією, яку вона фактично контролювала, наступна поведінка російської федерації – приховування пускової установки та розповсюдження недостовірної інформації про причини катастрофи рейсу МН17, не надання доступу до місця катастрофи, відмова співпрацювати з органами, які розслідують причини катастрофи, не виконання обов'язку з взяття відповідальності, принесення вибачень, запевнення про неповторність такого акту та проведення справедливої сатисфакції. У сукупності, вказані обов'язки російської федерації опосередковано випливали з Європейської конвенції з прав людини, проте ґрунтувалися саме на концепції вторинних зобов'язань [23], що характерно для концепції міжнародної відповідальності держави за міжнародні протиправні акти. Зміст відповідальності, хоча він поки ще не реалізований, полягає у добровільних діях російської федерації для відновлення порушених міжнародних зобов'язань, які випливали з обов'язку дотримання прав, гарантованих Європейською конвенцією з прав людини, в тому числі відновлення стану, який існував до порушення, зокрема вжиття заходів як загального характеру, наприклад – внесення змін до законодавства для недопущення застосування зброї до цивільних повітряних суден, так і індивідуального характеру – проведення справедливого відшкодування родичам осіб, які потерпіли від збиття рейсу МН17. Імплементація ж відповідальності російської федерації поки також не забезпечена, однак Україна могла б внести зміни до Закону України "Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини" від 23.02.2006 № 3477-IV щодо імплементації рішень ЄСПЛ, які винесено у справах, де Україна не є відповідачем, або запропонувати родичам потерпілих від збиття рейсу МН17 правову можливість отримати відшкодування порушених прав через звернення до судів України на підставі її законодавства. Що більше, концепція міжнародної відповідальності держав передбачає, що у випадку невиконання зобов'язань, які випливають з міжнародної відповідальності, Україна обґрунтовано може застосувати індивідуальні та колективні санкції до російської федерації та осіб, які не виконують вищевказане рішення ЄСПЛ.

Підсумовуючи, можливо зазначити, що концепція міжнародно-правової відповідальності в міжнародному повітряному праві знайшла своє практичне застосування у рішенні ЄСПЛ "Україна та Нідерланди проти російської федерації" від 09.07.2025, однак все ще залишається невирішеною проблема забезпечення імплементації міжнародної відповідальності у тому випадку, коли держава-порушник відмовляється виконувати свої зобов'язання, що випливають з міжнародної відповідальності, та що більше – коли така держава має право вето в Раді Безпеки ООН, а відповідно потрібно надалі забезпечити справедливість у цій справі [24].

Список використаних джерел:

1. International Court of Justice. *Case Concerning the Factory at Chorzów (Merits), Judgment of 13 September 1928.* URL: https://www.icj-cij.org/public/files/permanent-court-of-international-justice/serie_A/A_17/54_Usine_de_Chorzow_Fond_Arret.pdf

2. Маловацький О. Міжнародно-правова відповідальність держави за міжнародні неправомірні акти: актуальні теоретико-доктринальні підходи до визначення та розуміння. *Evropský politický a právní diskurz*. 2018. Sv. 5, Vyd. 2. C. 25-36. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/evrpol_2018_5_2_5

3. European Court of Human Rights. *Case UKRAINE AND THE NETHERLANDS v. RUSSIA* of 30 November 2022. URL: https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:[%22001-222889%22]}

4. European Court of Human Rights. *Case CATAN AND OTHERS v. THE REPUBLIC OF MOLDOVA AND RUSSIA, Judgment of 19 October 2012.* URL: https://hudoc.echr.coe.int/fre#{%22itemid%22:[%22001-114082%22]}

5. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод (з протоколами) (Європейська конвенція з прав людини) : Конвенція; Рада Європи від 04.11.1950. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/995_004

6. Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation, Article 3 bis: Administrative Package for Ratification / International Civil Aviation Organization. Montreal, 1984. 2 c. URL: https://www.icao.int/sites/default/files/secretariat/legal/Administrative%20Packages/3bis_EN.pdf

7. Василенко В. А. *Ответственность государства за международное правонарушение* : монографія. Київ : Вища школа, 1976. 266 с.

8. Кашер В.М. Право международной ответственности. Москва: Проспект, 2021. 240 с.

9. Materials on the Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts : second edition / United Nations Office of Legal Affairs. New York : United Nations, 2023. 446 p. URL: https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210566049

10. Draft Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts : with commentaries / International Law Commission. New York ; Geneva : United Nations, 2001. 58 p. URL: https://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/draft_articles/9_6_2001.pdf

11. Віденська конвенція про право міжнародних договорів / Інформаційно-правова система *ЛІГА:ЗАКОН*. Київ : ЛІГА:ЗАКОН, 1969. URL: https://ips.ligazakon.net/document/mu69k01?an=342

12. The supervision process: Department for the Execution of Judgments of the European Court of Human Rights / Council of Europe. Strasbourg : Council of Europe, n.d. URL: https://www.coe.int/en/web/execution/the-supervision-process

13. Decision CM/Del/Dec(2025)1545/H46-34 – 1545th meeting (2–4 December 2025) (DH) – Ukraine and the Netherlands v. Russia (Application No. 8019/16) : *Decision* / Committee of Ministers of the Council of Europe. Strasbourg : Council of Europe, 2025. URL: https://search.coe.int/cm/eng?i=09125948802992d4

14. Questions & Answers – Ukraine and the Netherlands v. Russia / European Court of Human Rights. 2025. URL: https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/press-q-a-ukraine-netherlands-russia-eng

15. Resolution of the European Court of Human Rights on the consequences of the cessation of membership of the Russian Federation to the Council of Europe in light of Article 58 of the European Convention on Human Rights / European Court of Human Rights. 22 Mar 2022. URL: https://www.echr.coe.int/documents/d/echr/Resolution_ECHR_cessation_membership_Russia_CoE_ENG

16. Case of Cyprus v. Turkey (Application no. 25781/94), Judgment (Just Satisfaction): European Court of Human Rights, 12 May 2014. Strasbourg: European Court of Human Rights, 2014. URL: https://hudoc.echr.coe.int/eng?i=001-144151

17. Preliminary Objections in the case concerning Appeal from the ICAO Council Decision dated 30 June 2025 (Application filed 19 September 2025) : Preliminary Objections / International Court of Justice. – The Hague : ICJ, 19 Sept. 2025. URL: https://www.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/201/201-20250919-pre-01-00-en.pdf

18. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини: Закон України від 23.02.2006 № 3477-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3477-15#Text

19. Guide on Article 46 of the European Convention on Human Rights: Binding force and execution of judgments / European Court of Human Rights. – Strasbourg : Council of Europe, 2025. 40 p. URL: https://ks.echr.coe.int/documents/d/echr-ks/guide_art_46_eng

20. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#n223

21. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 02.09.2014 № 38 „Про практику розгляду судами окремих категорій справ зазначених у судах цивільної юрисдикції“: постанова Пленуму Верховного Суду України від 02.09.2014 № 38. Київ : Верховний Суд України, 2014. 46 с. URL: https://supreme.court.gov.ua/userfiles/rozp_27_0_38_14_2014_09_02.pdf

22. Цивільний кодекс України: від 16.01.2003 № 435-IV: URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n5464

23. Crawford J. The ILC's Articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts: A Retrospect. *The American Journal of International Law*. 2002. Vol. 96, № 4. P. 874–890. URL: https://doi.org/10.2307/3070683

24. McDougall C., Cuthbertson S. Ten Years on from the Downing of Flight MH17: Lessons Learnt from the Pursuit of Accountability under International Law. *Groningen Journal of International Law*. 2025. Vol. 12, № 1. P. 61–94. URL: https://doi.org/10.21827/GroJIL.12.1.61-94

Дата першого надходження статті до видання: 05.01.2026
Дата прийняття статті до друку після рецензування: 27.01.2026
Дата публікації (оприлюднення) статті: 28.01.2026