

Кудра І.А., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Грекова Л. Ю.,
завідувач криміналістичної лабораторії

ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД

Безпека цивільної авіації та зокрема безпека польотів на сьогодні є в центрі уваги держав та міжнародної спільноти. Як відомо, одним із засобів підвищення рівня безпеки польотів цивільних повітряних суден є своєчасне і об'єктивне розслідування цивільних подій та інцидентів, яке здатне виявити їх причини з метою запобігання повторення їх у майбутньому.

На міжнародному рівні серед нормативних актів, що закріплюють порядок розслідування авіаційних подій, одним з найважливіших, на нашу думку, є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, що зобов'язує країну у випадку події з повітряним судном на її території призначати технічне розслідування обставин події згідно з процедурою, яка може бути рекомендована Міжнародною організацією цивільної авіації, наскільки це допускає її законодавство. Конвенція й додатки до неї не врегульовують взаємодії досудового та технічного розслідування й рекомендують діяти в рамках вітчизняного законодавства [1].

Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, який вимагає розмежування процесуальних повноважень судових органів та органу розслідування авіаподій, хоча за відсутності національних правил часто використовується як довідковий документ у польових умовах на місці події для швидкого прояснення поділу відповідальності й для доповнення інформації, що міститься в Керівництві з розслідування авіаційних подій, яке також видається ІКАО. Визначає, що причинами авіаподії, які необхідно встановити, є дія, бездіяльність, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту. Визначення причин не передбачає покладення вини чи встановлення адміністративної, цивільної чи кримінальної відповідальності. Також установлює, що процес розслідування авіаподії проводиться з метою запобігання авіаційним подіям, включає збирання й аналіз усієї наявної інформації, що стосується справи, якщо можливо визначення причини (причин), підготовку

висновків і складання підсумкового звіту з наступними, якщо необхідно, рекомендаціями з безпеки польотів. Коли можливо, місце події варто відвідати, уламки досліджувати й узяти свідчення свідків. Цей документ рекомендує набір зі стандартів і рекомендованих практичних дій, що включають уповноваженого розслідувача, бортові самописці, патологоанатомічні дослідження, координацію із судовою владою, розшифровку записів і відновлення [2].

Регламент ЄС № 996/2010 Європейського парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації, де викладено вимоги щодо встановлення високого загального рівня безпеки й ужиття всіх необхідних заходів для зменшення кількості катастроф (аварій) та інцидентів, аби забезпечити громадську довіру до повітряного транспорту, необхідності вживання своєчасних заходів до розслідування катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації, які покращують авіаційну безпеку й дають змогу запобігти випадкам катастроф (аварій) та інцидентів, звітування, аналізу й поширення даних про інциденти, пов'язані з безпекою, які становлять фундаментальну важливість для покращення авіаційної безпеки [3, с. 140].

Вивчення міжнародного законодавчого досвіду взаємодії правоохоронних органів та органів технічного розслідування авіаподії свідчить про те, що розповсюджені ІКАО рекомендації щодо розслідування уповноваженими органами держав, на території яких трапляються авіаподії, виконуються, а держави-учасниці Конвенції дотримуються принципів невтручання в проблеми встановлення вини особи, через яку сталася авіаційна подія, та необхідності здійснення дослідження лише її технічного боку. Цю фундаментальну лінію міжнародної організації підтверджують і правила розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній та експериментальній авіації Республіки Казахстан, затверджені наказом Міністра з інвестицій і розвитку від 27 липня 2017 року № 505: «Комиссия проводит расследование авиационных происшествий отдельно от любого судебного или административного разбирательства, направленного на установление доли чьей-либо вины или ответственности. На полевом этапе расследования с момента начала работ до момента прекращения и при сборе фактической информации Комиссия координирует свои действия с представителями Транспортной прокуратуры, МВД РК и КНБ РК» (п. 16 Правил) [4]. Правила визначають створення комісії з розслідуванню авіаподії, що

підкреслює її відомчість, і не конкретизують процесуальної сутності координації дій між органами, що розслідують авіаційні події.

Дослідження міжнародного досвіду законодавчого кримінального процесуального законодавства щодо взаємодії представників досудового слідства, прокуратури, суду та органів розслідування технічних причин авіаційних подій дають підстави зробити висновок, що в них також відсутнє законодавче врегулювання взаємодії між цими органами. Так, КПК Швейцарії від 2007 року в редакції станом на 1 липня 2014 року; Республіки Латвія від 2005 року; Федеративної Республіки Німеччини в редакції від Актуальні проблеми держави і права 143 21 липня 2012 року; Російської Федерації від 18 грудня 2001 року; Республіки Білорусь від 16 липня 1999 року не виділяють авіаційні події в особливі види провадження та законодавчо не конкретизують форми взаємодії між органами слідства й органами технічного розслідування авіаподій [3, с. 142].

Отже, в цілому світі досить важливим є питання якісного та комплексного розслідування авіаційних подій. Адже своєчасне встановлення причин аварії допоможе в майбутньому запобігти їх повторенню. До чинних міжнародних нормативно-правових актів, що забезпечують розслідування авіаційних подій належать: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та додатки до неї, Регламент ЄС № 996/2010 Європейського парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про розслідування та попередження катастроф (аварій) та інцидентів у цивільній авіації. Неухильне дотримання цих норм всіма учасниками міжнародної спільноти посприяє значному зменшенню кількості подібних інцидентів.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

2. Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944. URL: airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-13-k-konventsii-o.

3. Сердюк В. П. Актуальні питання законодавчого врегулювання розслідування авіаційних подій в Україні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2018. №1. С. 137–146.

4. Правила розслідування авіаційних подій і інцидентів в цивільній і експериментальній авіації Республіки Казахстан, затверджені наказом Міністра з інвестицій і розвитку від 27.07.2017 № 505. URL: [. id-V1700015597/](http://www.mineconomy.gov.kz).