

УДК 343.1

В. П. Сердюк, Є. В. Сердюк, О. О. Фаст

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАКОНОДАВЧОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ
РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ В УКРАЇНІ**

Постановка проблеми. Вітчизняним законодавством не врегульовано, на практиці й у теорії не досягнуто єдиного підходу до проблеми підвищення ефективності організації спільних заходів досудового й технічного розслідування щодо дослідження технічної причини перебігу події, яка трапилася з повітряним судном. Процесуально не визначено алгоритм спільних дій представників органів досудового розслідування та Національного бюро з розслідування авіаційних подій (далі – Експертна установа), їхні права й обов’язки під час дослідження технічних і процесуальних сторін авіаційної події.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми дослідження авіаційних подій, забезпечення процесу доказування під час їх розслідування, розвиток авіаційно-технічних судових експертиз у своїх працях висвітлювали Ю.К. Зіатдінов, О.М. Алексєєв, О.І. Мотлях, Ю.В. Корнеєв, Ю.А. Задорожний, В.П. Верченко, А.С. Бичков та інші, але законодавче регламентування алгоритму одночасного дослідження органами слідства та експертної установи ними не аналізувалося.

Мета статті – виконати порівняльний аналіз наявного стану національного законодавства щодо взаємодії органів досудового розслідування та Експертної установи з міжнародним досвідом; дослідити рівень імплементації Чиказької конвенції 1944 року в українське законодавство щодо врегулювання розслідування авіаційних подій органами досудового розслідування спільно з представниками Експертної установи в напрямі вдосконалення врегулювання ефективності й результативності розслідування; визначити перспективи подальших досліджень у цьому напрямі та шляхи вирішення поставлених проблем.

Вклад основного матеріалу дослідження. За інформацією Міжнародної організації цивільної авіації (далі – ІКАО), 2017 рік став найбільш безпечним роком за всю історію міжнародної авіації. Протягом року під час виконання комерційних польотів на літаках з масою більше ніж 5700 кг відбувалося 1,93 авіаційних подій на 1 мільйон польотів. За останні 10 років кількість авіаційних подій, що виникають у світі, скоротилася більше ніж удвічі, а кількість загиблих у середньому скоротилася майже в десять разів, що не може не викликати задоволення в людей, які користуються послугами авіаційного транспорту. Авіаційний транспорт продовжує лідерство найбільш безпечного виду транспорту у світі [1, с. 1].

Цей міжнародний досвід потребує запровадження для безаварійної експлуатації на всіх видах транспорту нашої держави й, зокрема, на автотранспорті. Так, згідно з офіційною статистикою на території нашої країни тільки за перше півріччя 2017 року трапилося 11859 ДТП з постраждалими, із яких 1377 осіб загинуло [2, с. 1].

До чинних нормативно-правових актів, що забезпечують розслідування авіаційних подій на території України, належать такі:

1. Конституція України, норми якої врегульовують право і юридичну силу міжнародних договорів на території нашої держави, що прямо відображається на взаємодії Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року з вітчизняним законодавством у цьому напрямі, визначає життя, здоров'я, свободу людини основними соціальними цінностями (ст. ст. 8, 19) [3, с. 3, 5].

2. Повітряний кодекс (далі – ПК) України, у якому, зокрема, законодавчо закріплено приєднання нашої держави до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та відповідальність держави за виконання міжнародних зобов'язань у сфері міжнародної авіації; покладання технічного розслідування авіаційних подій на Експертну установу з розслідування авіаційних подій; поняття «технічне розслідування» авіаційних подій, яке проводиться з метою встановлення їх причин і життя заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому; вимоги до взаємодії органу з технічного розслідування з правоохоронними органами, органами влади й місцевого самоврядування, основні нормативно-правові акти у сфері технічного розслідування, статус фахівців органу з технічного розслідування тощо (ч. 8 ст. 4; ч. 1 ст. 4; ч. 1 ст. 7; розд. 15).

А також визначено роль експертної установи з розслідування авіаційних подій, яка не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб, установлено, що будь-яке адміністративне, службове, прокурорське, судове розслідування, спрямоване на встановлення вини або відповідальності, має проводитися окремо від технічного розслідування авіаційних подій. До матеріалів з технічного розслідування авіаційних подій, які підлягають опублікуванню або передачі, застосовується анонімність щодо особи, яка подала таку інформацію. Звіт і матеріали технічного розслідування не можуть використовуватися адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності. На наш погляд, ця норма потребує додаткового дослідження.

Визначено, що якщо під час розслідування виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, працівники Експертної установи зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України з метою забезпечення проведення розслідування. Експертна установа взаємодіє з відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема уповноваженим органом з питань цивільної авіації, з органами місцевого самоврядування, Службою безпеки України, органами прокуратури та Національної поліції відповідно до встановленого Кабінетом Міністрів України порядку (ч. ч. 6, 7 ст. 119 ПК України) [4, с. 5].

Отже, ПК України не закріплює процесуальний порядок взаємодії цих органів, що не дає змоги фахівцям експертної установи встановити рекомендовані Додатком 13 до Чиказької конвенції правові відносини з представниками правоохоронних органів, які проводять досудове розслідування, тому всі зацікавлені державні структури одночасно досліджують авіаподію на рівні правової культури кожного з представників цих органів, що, очевидно, потребує системного дослідження та законодавчого врегулювання.

3. Кримінальний процесуальний кодекс (далі – КПК) України, що передбачає завдання, поняття доказів, їх збирання, предмета доказування, порядку розслідування кримінальних правопорушень загалом та авіаційних подій зокрема. Немає конкретних процесуальних процедур взаємодії з міжнародним і вітчизняним законодавством

щодо розслідування кримінальних правопорушень, до яких належать й авіаційні події, що мають ознаки кримінального правопорушення (злочину) [5, с. 46, 108].

4. Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України № 228, у якому закріплено, що Національне бюро є державною спеціалізованою експертною установою з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні (ст. 3 Загального положення). Воно утворено з метою: 1) здійснення технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема, під час обслуговування та організації повітряного руху (далі – авіаційні події), що сталися на території України із цивільними повітряними суднами; 2) участі в проведенні технічного розслідування на території іноземних держав, у яких сталися авіаційні події з цивільними повітряними суднами України; 3) підготовки висновків і рекомендацій на основі збирання, аналізу, дослідження й узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям, що сталися на території України.

Положення містить невідповідність зобов'язанням України, що впливають з її членства в ІКАО, назви і правового статусу органу технічного розслідування. Не закріплюються його важливі процесуальні питання взаємодії співробітників Експертної установи зі слідчими, прокурорами. На наш погляд, потребує зміни його назва з метою усунення плутанини в тлумаченні поняття органів слідства та експертних установ і доповнення Кримінального процесуального кодексу України, що буде відповідати й рекомендаціям ІКАО [6, с. 1].

5. Закон України «Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію» № 112-IV (Верховна Рада України, м. Київ, 11 липня 2002 року), яким ратифіковані протоколи щодо змін Конвенції з 27 травня 1947 року по 1 жовтня 1998 року, у яких також відсутні рекомендації щодо врегулювання процесуальних стосунків між експертами органів технічного розслідування і слідчими та прокурорами під час дослідження авіаційних подій [7, с. 1].

6. Положення про органи досудового розслідування Національної поліції України, затверджене Наказом Міністерства внутрішніх справ від 6 липня 2017 року № 570, зареєстрованим Міністерством юстиції 27 липня 2017 року за № 918/30786, яке визначає органи досудового розслідування, завдання органів досудового розслідування й не врегульовує спільну роботу органів слідства та Національного бюро з розслідування авіаподій [8, с. 1].

7. 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, а також урегульована процедура у сфері розслідування авіаційних подій у значенні ст. 26 Конвенції (ст. 26; Додаток 13 до Конвенції). Конвенція й додатки до неї не врегульовують взаємодії досудового та технічного розслідування й рекомендують діяти в рамках вітчизняного законодавства [9, с. 1].

8. 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 [10, с. 3–1; 5].

Міжнародний правовий акт рекомендує координацію із судовими органами здійснювати шляхом укладення угод меморандумів і дотримуватися принципу незалежності технічного розслідування, наскільки це дозволяють вітчизняні законодавства. Тому необхідно розширити види угод, передбачених ст. 488 КПК України, та додати угоду між прокурором, керівником органу досудового розслідування й керівником Експертної установи щодо дотримання принципу незалежності обох сторін і виконання вимог КПК України й установлених правил для дослідження технічних причин авіаподії.

9. Віденська конвенція про право міжнародних договорів щодо згоди на обов'язковість вимог міжнародних договорів для їх учасників, вираженої шляхом обміну документами, які становлять договір, згода на обов'язковість договору, яка може бути виражена ратифікацією, прийняттям або затвердженням і приєднанням (ст. ст. 13–15, 26–27) [11, с. 1].

10. 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. Єдиним завданням розслідування авіаційних подій має бути запобігання майбутнім катастрофам (аваріям) та інци-

дентам без визначення вини й відповідальності (п. п. 1–4 Преамбули Регламенту) [12, с. 1].

Аналіз перерахованих законодавчих актів свідчить про те, що спеціальні закони й підзаконні акти враховують рекомендації міжнародної організації ІКАО щодо розслідування авіаподій у взаємодії представників зацікавлених державних органів, але детально не регламентують процесуальні питання взаємодії слідчих органів та експертів Національного бюро з розслідування авіаційних подій, також підтверджують провідну ідею ІКАО щодо дослідження й установлення експертами органу технічного розслідування лише технічного боку причини виникнення авіаподії.

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) [12, с. 1].

Правила визначають створення комісії з розслідування авіаподії, що підкреслює її відомчість, і не конкретизують процесуальної сутності координації дій між органами, що розслідують авіаційні події.

Основним і фундаментальним вітчизняним законом щодо врегулювання дослідження авіаційних подій є КПК України, у якому закріплені слідчі (розшукові) та їх похідні, негласні слідчі (розшукові), судові дії, метою яких є виявлення й фіксація, вилучення, дослідження, оцінювання фактичних даних щодо обставин учинення кримінального правопорушення.

Необхідно зазначити, що жоден вивчений нами законний чи підзаконний акт з дослідження авіаподій не посилається на його положення, а це вносить різнобій у правозастосуванні відповідних норм, наприклад, під час огляду місця події та подальшого дослідження причин авіаподії, й негативно відображається на ефективності її дослідження.

Прикладом відсутності взаємодії між відомчими та слідчими органами є й міжнародна практика щодо дослідження катастрофи рейсу МН-17 у липні 2014 року в небі над Донецькою областю. У розповсюдженому звіті Нідерландської Ради з безпеки, комісія якої досліджувала резонансну, світового рівня авіаційну трагедію, називається технічна причина її настання, не згадується про взаємодію зі слідчими органами й органами прокуратури України на місці події, подальше досудове слідство не лише нашої держави, а й інших зацікавлених держав [13, с. 1].

Згідно з КПК України, слідчий, прокурор, суд, проводячи огляд житла, місцевості щодо авіаподії, приміщення, речей і документів, є відповідальними за проведення конкретної процесуальної дії, а присутні запрошені, зацікавлені, службові особи повинні виконувати вказівки цих процесуальних осіб. Відповідно до положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів, його представники є працівниками експертної установи й, згідно із Законом, можуть бути присутніми під час слідчої (розшукової) дії як спеціалісти й досліджувати технічні причини авіаподії, не встановлюючи винних (ч. ч. 1–7 ст. 237 КПК України).

Для участі в огляді може бути запрошений потерпілий, підозрюваний, захисник, законний представник та інші учасники кримінального провадження. З метою одержання допомоги з питань, що потребують спеціальних знань, слідчий, прокурор для участі в огляді може запросити спеціалістів. Особи, у присутності яких здійснюється огляд, під час проведення цієї слідчої (розшукової) дії мають право робити заяви, що підлягають занесенню до протоколу огляду. Це можуть бути й представники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів. Це підтверджує й судова вітчизняна практика. Так, ознайомлення в Єдиному державному реєстрі судових рішень України зі змістом 15 судових рішень (вироки, ухвали за 2014–2016 роки судів першої та апеляційної інстанцій) різних регіонів України свідчить про те, що в 100% випадках призначення судами комплексної судової авіаційно-технічної експертизи відбувалося із залученням фахівців з відповідних галузей знань Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів [14, с. 1].

Це відповідає й вимогам ст. 26 Додатку 13 до Конвенції про рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації проводити розслідування, наскільки це допускає її законодавство та врегульована процедура у сфері розслідування авіаційних подій у значенні ст. 26 Конвенції.

У свою чергу, КПК України встановлює, що прокурор, здійснюючи свої повноваження відповідно до вимог цього Кодексу, є самостійним у своїй процесуальній діяльності, втручання в яку осіб, що не мають на те законних повноважень, забороняється. Органи державної влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи й організації, службові та інші фізичні особи зобов'язані виконувати законні вимоги й процесуальні рішення прокурора.

Сторона обвинувачення здійснює збирання доказів шляхом проведення слідчих (розшукових) дій і негласних слідчих (розшукових) дій, витребування й отримання від органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій, службових і фізичних осіб речей, документів, відомостей, висновків експертів, висновків ревізій та актів перевірок, проведення інших процесуальних дій, передбачених цим Кодексом (ч. 1 ст. ст. 36, ч. 2 ст. 93 КПК України).

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

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 [15–19].

Законодавством нашої держави врегульована процесуальна сутність та основні напрями діяльності Національного бюро розслідування авіаційних подій.

Так, ПКУ України встановлює вимоги щодо взаємодії експертної установи, а це є Національне бюро з розслідування авіаподій, з правоохоронними органами, органами влади й місцевого самоврядування та визначає основні нормативно-правові акти у сфері технічного розслідування, встановлює статус фахівців органу з технічного розслідування тощо (ч. 8 ст. 4; ч. 1 ст. 4; ч. 1 ст. 7; розд. 15).

Згідно з преамбулою Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій, процесуальна сутність цього органу полягає в тому, що він є експертною установою.

Звідси випливає, що співробітники цього органу можуть виступати в будь-якому юридичному процесі як спеціалісти й експерти, складати відповідні висновки щодо технічної причини авіаційної події, одночасно забезпечуючи вимоги ІКАО щодо необхідності встановлення її технічної причини, не вдаючись до з'ясування питань вини будь-якого правопорушення.

Також вони можуть бути допитані як свідки у випадку виникнення необхідності отримати їхні показання згідно з вимогами процесуального законодавства, однак, на нашу думку, виключаючи отримання від них інформації щодо вини особи.

Під час проведення огляду дозволяється вилучення лише речей і документів, які мають значення для кримінального провадження, і речей, вилучених з обігу. Усі вилучені речі й документи підлягають негайному огляду й опечатуванню із завіренням підписами осіб, які брали участь у проведенні огляду. Якщо ці речі будуть важливими й для працівників бюро розслідування, вони можуть бути учасниками проведення слідчої (розшукової) дії та узгоджувати свої дії з керівником слідчої групи.

Слідчий, прокурор має право заборонити будь-якій особі залишити місце огляду до його закінчення та вчинювати будь-які дії, що заважають проведенню огляду. Невиконання цих вимог тягне за собою передбачену законом відповідальність. Це може стосуватися й працівників Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів, хоча вони, відповідно до підзаконних вітчизняних і міжнародних актів, є самостійними і працюють на рівні узгодження зі слідчими та судовими органами, згідно з КПК України, розробленими рекомендаціями ІКАО, чинними правилами розслідування авіаційних подій.

Під час огляду слідчий, прокурор або за їхнім дорученням залучений спеціаліст має право проводити вимірювання, фотографування, звуко- чи відеозапис, складати плани і схеми, виготовляти графічні зображення оглянутого місця чи окремих речей, виготовляти відбитки та зліпки, оглядати й вилучати речі та документи, які мають значення для кримінального провадження. Предмети, які вилучені законом з обігу, підлягають вилученню незалежно від їх стосунку до кримінального провадження (ст. 237 ч. 1, 3.4.5, 6 КПК України).

Тобто законодавець не виділяє процесуальних особливостей для проведення огляду місця авіаційної події чи проведення експертного технічного дослідження для встановлення її технічної причини.

На нашу думку, ці положення КПК України невідкладно потребують законодавчого врегулювання з метою вдосконалення вітчизняного законодавства й ефективнішої імплементації у вітчизняне законодавство вимог міжнародного договору, до якого приєдналась Україна.

Висновки. Вітчизняним законодавством не конкретизовані рекомендації Додатку 13 від липня 2016 року до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року щодо незалежного розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів від досудового розслідування в напрямі взаємодії органів технічного й досудового розслідування. Це саме питання не врегульовано й підзаконними актами: Положенням про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами від 21 березня 2012 року № 228; Правилами розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України, ухваленими Наказом Міністра оборони України від 19 травня 2010 року № 256, що потребує подальшого наукового, системного дослідження з метою їх удосконалення в цьому напрямі.

За результатами дослідження пропонуємо таке:

– змінити назву «Національне бюро з розслідування авіаційних подій» на «Національне бюро з технічного розслідування авіаційних подій» з уже визначеним статусом спеціалізованої Експертної установи, що чіткіше визначить відповідність назви змістовому наповненню й усуне різні тлумачення в теорії та практиці щодо процесуального статусу цього органу;

– доповнити ч. 8 ст. 237 КПК України та викласти її в такому вигляді: «Під час огляду місця авіаційної події слідчий, прокурор узгоджують з експертом Експертної установи з технічного розслідування авіаційних подій питання щодо огляду, фіксації, вилучення речей і проведення щодо них експертного дослідження»;

– розширити види угод, передбачених ст. 488 КПК України, і додати в цю норму п. 3, який викласти в такій редакції: «угода між прокурором, керівником органу досудового розслідування та керівником Експертної установи з технічного розслідування авіаційних подій щодо дотримання принципу незалежності обох сторін, виконання ними вимог КПК України й установлених правил для дослідження технічних причин авіаподії». Це нововведення потребує додаткового системного вивчення законодавства, слідчої, судової та експертної практики Експертної установи з технічного розслідування авіаційних подій;

– доповнити п. 11 ч. 2 ст. 65 КПК України заборонаю допиту як свідка в такому вигляді: «Експерти Експертної установи з технічного розслідування авіаційних подій, які мають відомості про вину особи, одержані ними під час розслідування авіаційної події».

Надані пропозиції на законодавчому рівні закріплять процесуальну незалежність експерта Експертної установи з розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів від представників досудового розслідування в напрямі розвит-

ку рекомендацій Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року щодо незалежного розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів від досудового слідства.

Література

1. Інформація офіційного сайту Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). URL: (<https://www.icao.int/safety/iStars/Pages/Accident-Statistics.aspx>).
2. Статистика ДТП шокує. Інфографіка причин. Карта найаварійніших доріг. 10.08.2017. URL: <http://www.expres.2017/08/10/256572-ua/news/statystyka-dtp-shokuye-infografika-prychyn-kartanavariynishyh-dorig>.
3. Конституція України 28 червня 1996 року. Останні зміни внесено Законом України від 02.06.2016 № 1401-VIII. URL: zakon.rada.gov.ua/go/254k/96-вр.
4. Повітряний кодекс України, прийнятий 19.05.2011, редакція від 18.12.2017 № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2011. № 48–49. Ст. 536.
5. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI (редакція станом на 08.10.2016).
6. Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 228. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-п>.
7. Про ратифікацію протоколів, що стосуються зміни Конвенції про міжнародну цивільну авіацію: Закон України № 112-IV / Верховна Рада України. м. Київ, 11 липня 2002 року.
8. Положення про органи досудового розслідування Національної поліції України, затверджене Наказом Міністерства внутрішніх справ України від 06.07.2017 № 570, зареєстроване Міністерством юстиції 27.07.2017 за № 918/30786. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/z0918-17>.
9. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України: Наказ Міністра оборони України від 19.05.2010 № 256, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 14.06.2010 за № 386/17681. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10/page2>.
10. Віденська конвенція про право міжнародних договорів, схвалена та представлена на розгляд Постановою Ради Міністрів УРСР від 26.03.1986 № 102 (102-86-п). Про приєднання до Конвенції із застереженнями та заявою Указом Президії Верховної Ради УРСР від 14.04.1986 № 2077-XI (2077-11). URL: akon3.rada.gov.ua/laws/show/995_118.
11. Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944. Розслідування авіаційних подій і інцидентів. Видання одинадцяте від липня 2016 року. Замінює всі попередні видання. URL: airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-13-k-konventsii-o-.
12. 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: https://tengrinews.kz/zakon/pravitelstvo_respubliki_kazahstan_premier_ministr_rk/transpopt/id-V1700015597/.
13. Остаточний звіт за результатами розслідування обставин катастрофи Боїнга 777 рейсу MH-17 в небі над Донецьком. Рада Безпеки Нідерландів. Повний текст доповіді англійською та російською мовами. URL: <https://nv.ua/ukraine/events/doklad-niderlandov-okrusherii-mh17-polnyj-tekst-na-anglijskom-73889.html>.
14. Єдиний державний реєстр судових рішень України. Судові провадження щодо авіаційних подій. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/54297331>.
15. Кримінально-процесуальний кодекс Швейцарії 2007 року, станом на 01.07.2014. URL: http://www.wipo.int/wipolex/ru/text.jsp?file_id=220305.
16. Кримінально-процесуальний закон Латвії 2005 року. URL: <http://www.pravo.lv>.
17. Кримінально-процесуальний кодекс Федеративної Республіки Німеччини. URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_stpo/englisch_stpo.html.
18. Уголовно-процесуальний кодекс Російської Федерації от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 30.12.2015, с изменен. от 25.02.2016). URL: <http://www.consultant.ru/popular/upkrf>.
19. Уголовный процессуальный кодекс Республики Беларусь. Минск: Амалфея, 1999. 320 с. URL: <https://www.google.com.ua/#q=упк+республики+беларусь>.

Анотація

Сердюк В. П., Сердюк Є. В., Фаст О. О. Актуальні питання законодавчого врегулювання розслідування авіаційних подій в Україні. – Стаття.

У статті досліджено сучасний стан і тенденції розвитку вітчизняного правового забезпечення розслідування авіаційних подій: аварій, катастроф, інцидентів – компетентними державними органами (слідчими, експертами Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами), рівень законодавчого врегулювання взаємовідносин уповноважених осіб під час одночасного проведення досліджень технічного та процесуального боків обставин авіаподії. Вивчено питання взаємодії представників органів розслідування нашої держави та іноземних держав, вплив міжнародного права в цій галузі на вдосконалення ефективності й результативності діяльності вітчизняних органів і чинного права. На підставі аналізу нормативно-правових актів у сфері технічного розслідування авіаподій зроблено висновок, що його проведення потребує вдосконалення законодавчого врегулювання та внесення пропозицій для змін деяких норм КПК України щодо конкретизації взаємовідносин між представниками Експертної установи з розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів і досудовим слідством.

Ключові слова: законодавство у сфері досудового слідства, технічного розслідування авіаційних подій, Експертна установа з розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів, взаємодія органів слідства й Експертної установи з розслідування технічних причин авіаційних подій та інцидентів.

Аннотация

Сердюк В. П., Сердюк Є. В., Фаст О. О. Актуальные вопросы законодательного урегулирования расследования авиационных происшествий в Украине. – Статья.

В статье исследованы современное состояние и тенденции развития отечественного правового обеспечения расследования авиационных происшествий: аварий, катастроф, инцидентов – компетентными государственными органами (следователями, экспертами Национального бюро по расследованию авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами), уровень законодательного урегулирования взаимоотношений уполномоченных лиц при одновременном проведении исследований технической и процессуальной сторон обстоятельств авиапроисшествия. Обобщены вопросы взаимодействия представителей органов расследования авиапроисшествий нашего государства и иностранных государств, влияния международного права в этой отрасли на усовершенствование эффективности и результативности деятельности отечественных органов и действующего права. На основании анализа нормативно-правовых актов в сфере технического расследования авиасобытий сделан вывод, что его проведение требует усовершенствования законодательного урегулирования и внесения предложений для изменений некоторых норм УПК Украины относительно конкретизации взаимоотношений между представителями Национального бюро по расследованию авиапроисшествий и досудебным следствием.

Ключевые слова: законодательство в сфере досудебного следствия, технического расследования авиационных происшествий, Национальное бюро расследования авиационных происшествий, взаимодействие органов следствия и Национального бюро расследования авиапроисшествий.

Summary

Serdiuk V. P., Serdiuk Ye. V., Fast O. O. Actual issues of legislative regulation of the investigation of aviation accidents in Ukraine. – Article.

The current state and tendencies of development of domestic legal support for the investigation of accidents: accidents, accidents, incidents by competent state bodies (investigators, experts of the National Bureau from the investigation of accidents and incidents with civil aircraft) are investigated in the article. The level of legislative regulation of the relationship of authorized persons, while simultaneously carrying out studies of the technical and procedural aspects of the circumstances of the air force. The studied issues of interaction of representatives of bodies investigating air accidents of our state and foreign states. The influence of international law in this field on improving the efficiency and effectiveness of the activities of domestic bodies and the law in force. Based on the analysis of regulatory legal acts in the field of technical investigation of aviation events, it was concluded that its implementation requires improvement of the legislative settlement and the introduction of proposals for amending certain standards of the Criminal Procedure Code of Ukraine regarding the specification of the relationship between the representatives of the National Bureau of Investigation of Aircraft Accidents and pre-trial investigation.

Key words: legislation in the sphere of pre-trial investigation, technical investigation of aviation accidents, National Bureau of Accident Investigation, interaction of the investigative authorities and the National Bureau of Aircraft Accident Investigation.