

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
КАФЕДРА МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН, ІНФОРМАЦІЇ ТА
РЕГІОНАЛЬНИХ СТУДІЙ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач випускної кафедри

_____ Н. Ф. Ржевська

«_____» _____ 20 __ р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА
ЗА СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 291 «МІЖНАРОДНІ ВІДНОСИНИ,
СУСПІЛЬНІ КОМУНІКАЦІЇ ТА РЕГІОНАЛЬНІ СТУДІЇ»
ЗА ОСВІТНЬО-ПРОФЕСІЙНОЮ ПРОГРАМОЮ
«МІЖНАРОДНА ІНФОРМАЦІЯ»

**Тема: «ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР ТА
МІЖНАРОДНИХ ПРОФІЛЬНИХ УСТАНОВ В РОЗСЛІДУВАННІ
АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ»**

Виконавець: студентка 4 курсу, 409 групи, Фалько Влада Олександрівна

Керівник: старший викладач кафедри міжнародних відносин, інформації та
регіональних студій Мазур Віра Іванівна

Нормоконтролер

(підпис)

(П.І.Б.)

КИЇВ 2021

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА КЛАСИФІКАЦІЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ	6
1.1. Поняття та загальна характеристика авіаційних подій.....	6
1.2. Класифікація авіаційних подій	11
1.3. Етапи розслідування авіаційних подій.....	18
РОЗДІЛ 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ З ПИТАНЬ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ.....	23
2.1. Міжнародне правове забезпечення розслідування авіаційних подій.....	23
2.2. Вітчизняне законодавство в сфері розслідування авіаційних подій.....	28
РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ МІЖНАРОДНИХ ТА ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР У ПРОЦЕСАХ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ	33
3.1. Профільні міжнародні та вітчизняні установи з розслідування авіаційних подій	33
3.2. Державні структури у розслідуванні авіаційних подій	38
3.3. Взаємодія міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних подій	41
ВИСНОВКИ.....	45
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	47
ДОДАТКИ.....	57

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ІКАО – Міжнародна організація цивільної авіації

UTC – Всесвітній координований час

LMT – Local mean time. Місцевий час

ETA – Estimated time of arrival. Передбачуваний час прибуття

ETD – Estimated time of departure. Передбачуваний час відправлення

ADREP – The Accident/Incident Data Reporting system is operated and maintained by ICAO. Система звітності про аварії / інциденти

ДПАС – Дистанційно пілотована авіаційна система

USAP-CMA – Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach. Універсальна програма аудиту безпеки - підхід постійного моніторингу

SARPS – Standards and Recommended Practices . Стандарти та рекомендації практик

PANS – Procedures for Air Navigation Services . Правилами аеронавігаційного обслуговування

КК – Кримінальний Кодекс України

ООН – Організація Об'єднаних Націй

ЗМІ – Засоби масової інформації

МАУ – Міжнародні авіалінії України

ППО – Протиповітряна оборона

ДАС – Державна авіаційна служба

НБРЦА – Національне бюро розслідування цивільної авіації

СБУ – Служба безпеки України

ЄС – Європейський Союз

ВСТУП

Актуальність. Серед важливих завдань, які вирішує цивільна авіація, забезпечення безпеки польотів займає особливе місце. Треба зазначити, що з соціальної точки зору безпека польотів зачіпає перш за все право людини на безпеку. Запровадження в експлуатацію якісно нових дорогих повітряних суден великої пасажировмісткості значно загостило її як в економічному, так і в соціальному аспектах.

Проблема безпеки польотів, незважаючи на стрімкий науково-технічний прогрес у галузі авіаційної техніки, набула в наш час виключної соціальної гостроти.

Безпека полетів – це основна цінність надійних повітряних перевезень, а міжнародна співпраця урядів та галузевих груп з питань авіаційної безпеки поряд з взаємодією Міжнародної організації цивільної авіації допомогла зробити комерційні літаки найбезпечнішим способом повітряних перевезень.

Мета роботи – розглянути теоретичні засади понять «авіаційна подія» та «розслідування авіаційних подій», висвітлити основне нормативно-правове забезпечення в галузі розслідування авіаційних подій та дослідити особливості взаємодії міжнародних та державних структур в процесах розслідування авіаційних інцидентів.

Завдання дослідження:

- дослідити поняття авіаційних подій в галузі цивільної авіації;
- висвітлити поняття розслідування авіаційних подій;
- вивчити нормативно-правове забезпечення в галузі розслідування авіаційних інцидентів;
- провести дослідження профільних міжнародних та вітчизняних структур в галузі розслідування авіаційних інцидентів;

– визначити особливості взаємодії міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних інцидентів.

Об’єктом дослідження є авіаційні події в галузі цивільної авіації.

Предмет дослідження – особливості взаємодії міжнародних та державних структур в процесах розслідування авіаційних подій.

Методи дослідження. у роботі використовувались такі методи дослідження, як: контент-аналіз, систематизація та узагальнення.

Структура дипломної роботи: робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків та переліку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТА КЛАСИФІКАЦІЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

1.1. Поняття та загальна характеристика авіаційних подій

Визначення, які пов'язані з нещасними випадками та авіаційними інцидентами, наведені в повітряному кодексі України. Слово «подія» використовується для позначення будь-якої аварії чи інциденту.

Авіаційна подія - означає випадок, який пов'язаний з експлуатацією повітряного судна і має місце між часом, коли будь-яка особа сідає у літак з наміром здійснити політ від точки А до точки В, і часом, коли всі такі особи покинули борт повітряного судна; двигун, гвинти чи ротори повітряного судна зупинились. [1]

Авіаційною подією також вважається випадок, коли:

а) будь-яка особа отримує травми, або навіть смертельні наслідки в результаті пошуків в даному повітряному судні, крім тих випадків, коли фізіологічні пошкодження заподіяні під час евакуації виявленими шляхами для пасажирів та членам екіпажу. Винятком є завдані пошкодження, в кінцевому підсумку яких протягом 30 днів від моменту події настала смерть; така ситуація класифікується як тілесне пошкодження зі смертельними наслідками;

б) повітряне судно зазнає пошкодження або трапляється розкладання його конструкції, а саме в підсумку:

– зривається достовірність конструкції, псується промислові або льотні характеристики повітряного судна;

– потребується ремонт або заміна зіпсованого елемента, крім: випадків відмови або пошкодження двигуна, коли зіпсований виключно сам двигун, його капоти чи допоміжні агрегати, або ж зіпсовані виключно невагомі гвинти, несилкові елементи планера, обтічники, антени, пневматика, гальмові пристрої або інші елементи, якщо ці пошкодження не порушують

корпоративної стабільності конструкції, якщо такі випадки не призвели до пошкоджень або руйнувань деталей фюзеляжу (балок); пошкоджень обшивки фюзеляжу (балок) без пошкодження силових елементів;

– повітряне судно зникає безвісти або виявляється в такому місці, де шлях до нього безвідносно неможливий.

Повітряне судно вважається зниклим безвісти, коли були закінчені його службові розшуки і в результаті не виявлено місцеперебування повітряного судна чи його уламків. [2]

Авіаційна подія з людськими жертвами (катастрофа) - льотна пригода, яка призводить до загибелі або зникнення безвісти когось з пасажирів чи членів екіпажу. До катастроф зараховуються смерті кого-небудь з осіб, які знаходились на борту, в ході їх аварійної евакуації з повітряного судна.

Авіаційна подія без людських жертв (аварія) - льотна пригода, яка не мала наслідків людських жертв чи пропажі кого-небудь з пасажирів або членів екіпажу.

Інцидент означає будь-яку подію, крім аварії, яка пов'язана з експлуатацією повітряного судна та впливає або може вплинути на безпеку експлуатації повітряного судна.

Серйозний інцидент - це авіаційний інцидент, обставини якого свідчать про те, що ледь не сталася авіаційна подія. Для серйозних інцидентів характерні такі ознаки:

- вихід повітряного судна за межі очікуваних умов експлуатації;
- виникнення шкідливих значних впливів на екіпаж або пасажирів, які знаходяться на борту повітряного судна;
- значне підвищення робочого навантаження на екіпаж, з точки зору перевищення норм робочого плану;
- втрата працездатності екіпажа повітряного судна.

Додаток 13 до Конвенції ІКАО має список прикладів серйозних авіаційних подій; до них відносяться:

- небезпечний підхід, коли маневр диверсії або ухилення повинен бути виконаний, щоб уникнути зіткнення або уникнути небезпечної ситуації, де доцільно вжити заходів для зміни напрямку руху;
- ситуація, коли зіткнення справного літака з поверхністю землі ледве вдалося уникнути;
- перервані зльоти із закритої або зайнятої злітно-посадкової смуги;
- зльоти із закритої або жвавої злітно-посадкової смуги на мінімальній відстані від перешкоди;
- посадка або спроба приземлення на закритій або жвавій злітно-посадковій смугі;
- очевидна нездатність досягти необхідних параметрів під час розгону, зльоту або початкового розтягування, набір висоти;
- пожежі та дим у пасажирському салоні, багажному відділенні або пожежа двигуна, включаючи пожежі, знешкоджені гасячими речовинами;
- ситуації, коли члени екіпажу були змушені використовувати кисневу систему в аварійних ситуаціях;
- відмови конструкції повітряного судна або двигуна, які не можна класифікувати як авіаційні аварії;
- багаторазовий вихід з ладу однієї або декількох бортових систем, необхідних для роботи літального апарату;
- непрацездатність екіпажу літака;
- кількість (залишок) палива, що вимагає від пілота повідомлення про надзвичайну ситуацію;
- переміщення під час зльоту або посадки, наприклад, перед зльотом або катанням поза межами злітно-посадкової смуги;
- непрацездатність бортових систем, потрапляння в зону небезпечних метеорологічних явищ, перевищення встановлених обмежень або інші ситуації, які можуть спричинити труднощі при пілотуванні повітряного судна;

– відсутність роботи більше однієї системи в резервних системах, необхідних для управління повітряним судном. [3]

Уповноважений з розслідування - особа, яка призначається уповноваженим органом щодо розслідування авіаційної події, якій відповідно кваліфікації доручено проведення розслідування, а також контроль у ході розслідування.

Уповноважений орган з питань розслідування держави-члена ІСАО – це орган, призначений державою-членом ІСАО, який в момент призначення стає відповідальним щодо організації та проведення розслідування авіаційних подій, інцидентів відповідно до Додатку 13 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Уповноважений представник – це особа, яка призначена уповноваженим органом з питань розслідування держави-члена ІСАО, за наявності відповідної кваліфікації, для участі в розслідуванні авіаційної події, що проводиться іншою державою. [4]

Бортовий самописець (бортовий реєстр) - прилад, констатуючий на борту повітряного судна як джерело інформації, використовується заради виконання слідства льотних подій та інцидентів.

Повітряне судно - літальний апарат, який підтримується в атмосфері за допомогою взаємодії з повітрям.

Експерт - особа, яка призначається чи залучається уповноваженим органом з питань технічного розслідування авіаційних подій, інцидентів в період розслідування для проведенні технічного розслідування за наявності у неї спеціальних знань, навичок та досвіду.

Жертва авіаційної події – це особа на борту повітряного судна чи будь-яка особа, яка є ненавмисним поза повітряним судном, та яка безпосереднім учасником авіаційної події чи інциденту. Жертвами авіаційної події можуть бути члени екіпажу, пасажери та треті особи.

Міжнародні стандарти та рекомендована практика – це міжнародні стандарти та рекомендована практика в галузі розслідування авіаційних

подій, інцидентів, які були прийняті відповідно до статті 37 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Міжнародна подія - авіаційна подія чи інцидент, що сталися на території держави-члена ІКАО з повітряним судном, зареєстрованим в іншій державі-члені ІКАО.

Попередній звіт – це таке повідомлення, що складається уповноваженим органом з питань розслідування авіаційних подій чи інцидентів для негайного поширення інформації, яка була отримана на початкових етапах розслідування .

Причетна особа – це може бути як власник повітряного судна, так і член екіпажу, експлуатант повітряного судна, з яким сталася авіаційна подія чи інцидент. Треба зазначити, що будь-яка особа, задіяна в процесі технічного обслуговування, проектування чи конструювання зазначеного повітряного судна або підготовки його екіпажу, також може слугувати причетною особою. Це може бути будь-яка особа, задіяна в наданні диспетчерського обслуговування повітряного руху, польотно-інформаційного чи аеродромного обслуговування, або яка здійснювала обслуговування повітряного судна, а також може бути персонал Державіаслужби.

Причини авіаційної події чи інцидента – це сукупність дій, бездіяльність, обставини, умови, що спричинили процес авіаційної події чи інциденту.

Радник – це особа, призначена уповноваженим органом з питань розслідування авіаційних подій чи інцидентів за наявності у неї відповідної кваліфікації. Метою є надання допомоги уповноваженому представнику під час розслідування авіаційних подій чи інцидентів.

Рекомендація з безпеки польотів – це пропозиція, яка надається уповноваженим органом з питань розслідування авіаційних подій чи інцидентів. Рекомендація з безпеки польотів заснована на інформації, яку отримано під час розслідування авіаційних подій та інцидентів чи з інших

джерел, таких як дослідження у сфері безпеки польотів, з метою аби запобігти авіаційним подіям та інцидентам. [5]

Якщо говорити про поширені типи, то існує ряд авіаційних подій, які відбуваються частіше, ніж менш поширені. Часто в основі конкретної авіаційної події лежить поєднання причин.

До найчастіших причин авіаційних подій відносяться:

- помилка пілота;
- механічна поломка;
- дефект або відмова конструкції судна;
- некоректна робота бортових систем;
- помилка управління повітряним рухом;
- дефектні злітно-посадочні смуги [5]

У багатьох випадках під час польоту первісна проблема посилюється іншою проблемою. Наприклад, може статися будь-яка механічна відмова, яка сама по собі не має особливого значення. Однак через помилки пілота ця первісна проблема посилюється, що може призвести до авіаційної події, яка в подальшому може призвести до серйозних і навіть смертельних травм.

Ключовим елементом забезпечення повного захисту прав пасажирів після авіаційної події є виявлення всіх основних її причин. Після виявлення всіх основних причин авіаційної події також визначаються всі потенційно відповідальні сторони.

Коли мова йде про авіаційну пригоду, то важливим є всебічне її розслідування з метою забезпечення повного виявлення основних причин та відповідальних сторін.

1.2. Класифікація авіаційних подій

Основою щодо класифікації авіаційних подій в Україні є повітряний кодекс України. Державне регулювання діяльності у галузях авіаційної діяльності та використання повітряного простору України спрямоване на

гарантування безпеки польотів повітряних суден, забезпечення інтересів України, національної безпеки та вимог суспільства та економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. [6]

Авіаційні події поділяються на:

- авіаційні події;
- авіаційні інциденти (серйозні авіаційні інциденти);
- виробничі події.

Авіаційні події в залежності від їх наслідків поділяються на:

- авіаційні події з людськими жертвами (катастрофи);
- авіаційні події без людських жертв (аварії).

Виробничі події поділяються на:

- пошкодження повітряного судна;
- надзвичайні події.

Зіткнення (небезпечне зближення) двох або декількох повітряних суден розслідується як одна подія, а класифікується та враховується для кожного повітряного судна відповідно до наслідків. За результатами розслідування оформляються загальний остаточний звіт та інформаційні звіти на кожне повітряне судно. [7]

Авіаційна пригода свідчить про наявність небезпек або недоліків в авіаційній системі. Тому чітко проведене розслідування повинно виявити всі основні і безпосередні системні причини подій і рекомендувати відповідні заходи щодо забезпечення безпеки польотів, спрямовані на те, щоб уникнути небезпеки або усунення недоліків. В ході розслідування можуть бути також виявлені інші небезпеки або недоліки в рамках авіаційної системи, які не були безпосередньо пов'язані з причинами цієї події.

Треба зазначити, що комісія з розслідування на основі визначень, наведених в розділі 2, проводить так звану класифікацію авіаційних подій. А вже остаточне рішення щодо класифікації авіаційних подій приймається Авіанаглядом України. [8]

Етапи розслідування авіаційних подій та інцидентів викладено в Додатку 13 до Чиказької конвенції та детально розглянуто в документах ІКАО. Нижче наведена класифікація та визначення авіаційних подій до Додатку 13.

Авіаційні події поділяються на:

- авіаційні випадки;
- інциденти;
- серйозні інциденти;
- серйозні тілесні пошкодження.

Треба зазначити, що тільки в цілях однаковості статистичних даних тілесне ушкодження, в результаті якого протягом 30 днів з моменту авіаційної події настала смерть, організація ІКАО класифікує як тілесне ушкодження зі смертельними наслідками. Повітряне судно вважається зниклим безвісти, коли були припинені офіційні пошуки і не було встановлено місцезнаходження уламків літака. Інформація про тип безпілотної авіаційної системи, щодо якої необхідно проводити розслідування міститься в п. 5.1 Додатку 13. Рекомендаційний матеріал по визначенню пошкоджень повітряного судна міститься в додатку Е. [9]

Серйозне тілесне ушкодження - це тілесне ушкодження, яке отримано особою під час авіаційної події, і яке:

- вимагає госпіталізації більш ніж на 48 годин протягом 7 днів з моменту отримання особою пошкодження;
- призвело до перелому кісток (за винятком простих переломів пальців рук, ніг або носа);
- пов'язане з розривами тканини, що викликають сильну кровотечу, пошкодження нервів, м'язів або сухожилів;
- пов'язане з пошкодженням будь-якого внутрішнього органу, або пов'язано з отриманням опіків II або III ступеня, або будь-яких опіків, що вражають більше 5% поверхні тіла особи;

- пов'язане з підтвердженим фактом дії інфекційних речовин або враження радіацією.

Також треба зазначити, що зіткнення (небезпечне зближення) двох або декількох повітряних суден розслідується як одна подія, а класифікується і зараховується для кожного повітряного судна залежно від наслідків. Після розслідування, за результатами оформляється спільний остаточний звіт (так званий - акт розслідування), а інформаційні звіти - на кожне повітряне судно. При залученні до авіаційної події декількох повітряних суден наслідки для кожного з них повинні класифікуватися окремо.

Класифікація та службове розслідування подій, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, наприклад: захоплення повітряного судна, терористичні акти, - проводиться Державним департаментом авіаційного транспорту та Авіанаглядом на основі спеціальної Інструкції про службове розслідування подій, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, що затверджена рішенням Укравіатрансу та Службою безпеки України.

Якщо повітряне судно отримало додаткові пошкодження, зруйноване або втрачене при його евакуації з місця авіаційної події чи вимушеної посадки, або внаслідок дії зовнішнього середовища на місці події, то факт одержання додаткових пошкоджень, руйнувань або втрати повітряного судна класифікується як окрема подія, а розслідування, за рішенням Авіанагляду, може проводити раніше призначена комісія.

Розслідування стану авіаційної безпеки включає:

- збір, запис та аналіз усієї відповідної інформації про подію з урахуванням усіх факторів, пов'язаних із причинно-наслідковим зв'язком та які можуть вплинути на її виникнення;
- збір медичної інформації у разі смертельних травм або серйозних тілесних ушкоджень людей, які потрапили в аварію;
- підготовка первинного звіту та презентації за необхідності з отриманої інформації, спеціальних профілактичних рекомендацій;

– встановлення, якщо це можливо, причин та обставин, включаючи розробку рекомендацій щодо запобігання подібним подіям у майбутньому та підвищення безпеки польотів; підготовка підсумкового звіту.

Авіаційний інцидент з людськими жертвами (катастрофа) – це авіаційна подія, яка спричинила смерть чи зникнення кого-небудь з пасажирів або членів екіпажу.

До катастроф зараховуються також події, під час яких сталась смерть кого-небудь з осіб, які знаходились на борту, в ході аварійної евакуації з повітряного судна.

Авіаційна подія без людських жертв (аварія) – це авіаційна пригода, яка не мала наслідком людських жертв, зникнення кого-небудь з пасажирів або членів екіпажу.

Інцидент - подія, взаємозалежна з повітряним судном, яка мала місце з моменту відхилення від типового функціонування повітряного судна, екіпажу, систем управління і забезпечення польоту, а також внаслідок дії зовнішнього середовища, що могло виявити вплив на безпеку польоту.

Випадок – ситуація, коли людина смертельно або серйозно поранена внаслідок перебування на борту літака; безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи фрагмент, який відокремився від повітряного судна; прямого впливу струму.

Повітряне судно зазнає пошкоджень або структурної несправності, коли ситуація негативно впливає на міцність конструкції, експлуатаційні характеристики або льотні характеристики повітряного судна; зазвичай вимагає капітального ремонту або заміни ураженого компонента. Винятком є поломки двигуна або пошкодження, що обмежуються двигуном, або пошкодження, що стосуються гвинтів, наконечників крил, роторів, антен, шин, гальм, обтічників, дрібних вм'ятин або проколів отворів у обшивці літака. [10]

Якщо говорити про поширені типи авіаційних подій, то існує ряд авіаційних подій, які відбуваються частіше, ніж менш поширені. Часто в

основі конкретного авіаційної події лежить поєднання причин. До найчастіших видів авіаційних подій відносяться:

- помилка пілота;
- механічна поломка;
- дефект або відмова конструкції;
- помилка управління повітряним рухом;
- некоректна робота бортових систем;
- дефектні злітно-посадкові смуги. [11]

Людський фактор може безпосередньо спричиняти чи сприяти багатьом авіаційним аваріям. Загальновизнано, що 80 відсотків помилок технічного обслуговування пов'язані з людським фактором. Якщо їх не одразу виявити, вони можуть спричинити події, травми працівників, втрату часу, і навіть катастрофи.

Людські помилки, швидше ніж механічні несправності, лежать в основі більшості авіаційних аварій та інцидентів. Людський фактор зазвичай пов'язаний з виконанням польотів, але треба зазначити, що останнім часом людський фактор також став серйозною проблемою в практиці технічного обслуговування і диспетчерського управління повітряним рухом. В авіації людський фактор спрямований на краще розуміння того, як людина може безпечно та ефективно інтегруватися з технологіями.[12]

Наприклад, фахівці компанії «Boeing» постійно працюють з інженерами, пілотами і механіками, щоб застосувати нові знання про взаємодію між можливостями людини та комерційними літаками, щоб допомогти операторам підвищити безпеку і ефективність польотів.[12]

У багатьох випадках під час польоту первісна проблема посилюється іншою проблемою. Наприклад, може статися будь-яка механічна відмова, яка сама по собі не має особливого значення.

Однак через помилки пілота ця первісна проблема посилюється, що призводить до авіаційної події, яка може призвести до серйозних чи навіть смертельних травм.

Для серйозних авіаційних подій характерні наступні ознаки:

- наявність значних шкідливих впливів на екіпаж або пасажирів (диму, парів отруйних речовин, отруйних газів, високої чи низької температури, тиску, тощо);
- значне скорочення працездатності членів екіпажу;
- значне наростання психофізіологічного перевантаження на екіпаж;
- пошкодження важливих інгредієнтів повітряного судна в результаті вибуху, пожежі, нелокалізованого знищення двигуна, коробки і т.і.;
- розкладання чи роз'єднання деталей системи управління.

Надзвичайна пригода - подія, взаємозалежна з експлуатацією повітряного судна, проте яка не має ніякого відношення до авіаційної події, та яка може мати наступні наслідки:

- загибель будь-якої особи з тих, які перебували на борту повітряного судна в результаті умисних або необережних дій самого потерпілого або інших осіб, які не пов'язані з функціонуванням повітряного судна;
- загибель будь-якої особи, яка самовільно проникла на повітряне судно та ховалася поза зонами, куди відкритий доступ пасажирам та членам екіпажу;
- загибель членів екіпажу або пасажирів в результаті несприятливих впливів зовнішнього середовища після вимушеної посадки повітряного судна поза аеродромом;
- загибель або тілесні ушкодження зі смертельними наслідками будь-якої особи, що знаходиться поза межами повітряного судна, в результаті безпосереднього контакту з повітряним судном, його елементами або газо-повітряним струменем силової установки;
- руйнування або пошкодження повітряного судна на землі, що спричинило порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-

технічних характеристик у результаті стихійного лиха або порушення технології обслуговування, правил зберігання або транспортування;

– викрадення повітряного судна, що знаходиться на землі або в польоті, або захоплення такого судна з метою викрадення. [13]

1.3. Етапи розслідування авіаційних подій

Розслідування авіаційної події є системним процесом, в ході якого відбувається оцінка всіх можливих причин події і їх послідовне відстеження. [14]

Більше того, якщо в процесі розслідування розкриваються інші припущення, версії, які не мають прямого відношення до певної авіаційної події, то в такому випадку члени групи з розслідування повинні взяти їх на замітку та в результаті передати цю інформацію відповідним повноважним органам навіть у тому випадку, якщо вони не будуть включені в офіційний звіт за результатами розслідування авіаційної події.

Незважаючи на те, що багато авіаційних подій схожі між собою, прийняття цього факту за основу може відвести розслідування по хибному шляху. Тому слідчим треба бути відкритими для оцінки будь-якої інформації, щоб, сконцентрувавшись на якомусь одному аспекті проблеми, не пропустити будь-яких інших та нюансів. В ході розслідування слідчим треба використовувати будь-яку можливість отримання відповідної підготовки та інформації в авіакомпаніях, у виробників повітряних суден та в інших організаціях, що займаються розслідуванням авіаційних подій, аби бути обізнаними з останніми досягненнями та найкращими методами розслідування.

Багато великих авіаперевізників і виробників авіаційної техніки заснували відповідні органи з розслідування авіаційних пригод, до яких слід звертатися за консультаціями при організації періодичної підготовки фахівців.

Розслідування авіаційних подій відбувається в три етапи, а саме :

- збір даних;
- аналіз даних;
- представлення результатів.

На початковому етапі процесу розслідування необхідно зосередитись на визначенні та отриманні даних, що мають відношення до авіаційної події. Велике значення має збір даних, доступних протягом вкрай обмеженого часу. Треба зазначити, що збір даних часто набуває характеру постійного процесу, в міру того, як стає відомо все більше інформації про ситуації, пов'язані з цією подією.

Таким чином, дані, отримані на початковому етапі, можуть поєднуватися з даними, отриманими на більш пізніх етапах розслідування. Якщо говорити про види даних, що підлягають збору в процесі розслідування авіаційних подій, то треба зазначити наступні:

- інформація про обставини події;
- метеорологічні дані;
- технічні дані;
- інформація, що стосується людського фактора. [15]

Для того щоб мати можливість зібрати дані про метеорологічну обстановку, льотно-технічні характеристики повітряного судна та системи управління повітряним рухом, перш за все треба отримати важливу довідкову інформацію. Основними джерелами такої інформації є плани польоту, радіолокаційні дані органів обслуговування повітряного руху, навігаційні та топографічні карти.

Першоджерела повинні включати:

- дату (UTC і LMT);
- час (UTC і LMT);
- місце розташування;
- загальне місце розташування;
- координати по координатній сітці;

- перевищення і топографічна обстановка;
- пункт вильоту;
- крейсерська висота або ешелон польоту,
- а також: пункти призначення і проміжних посадок (із зазначенням ETA і ETD) та дані радіолокаційного стеження.

Також треба зазначити щодо збору даних інформації, що стосується людського фактору у процесі розслідування авіаційних подій з людськими жертвами – це надзвичайно важко, зважаючи на обмежену кількість свідків, здатних розповісти про умови, в яких довелося діяти членам екіпажу і про вжиті ними заходи. Опитування фахівців з технічного обслуговування і колег може бути вкрай важким в моральному та емоційному сенсі. Вказати на дії, вжиті екіпажем, можуть результати реконструкції дій екіпажу за даними бортового самописця та звісно записів служби управління повітряним рухом.

Відмови систем повітряного судна можуть також вимагати опитування співробітників служби технічного і наземного обслуговування. Такі опитування проводяться якомога швидше, поки пам'ять співробітників зберігає необхідні відомості та вони не спотворені в результаті спілкування з іншими співробітниками.

Якщо говорити про аналіз даних, то це здійснюється паралельно з їх збиранням. Найчастіше аналіз даних викликає появу нових питань, які потребують збору додаткових даних, моделювання ситуації і проведення консультацій.

Треба зазначити, що вкрай рідко результати аналізу приводять до висновку про те, що у події була тільки одна окремо взята причина, що мала такий специфічний розвиток. Для збору і обробки всіх необхідних даних потрібне регулярне їх обговорення всіма членами групи з розслідування авіаційних подій.

Етап подання результатів. Звіти за результатами розслідування авіаційних подій подаються у форматі, визначеному Додатком 13 ІКАО - Міжнародної організації цивільної авіації, та в обов'язковому етапі

включаються до бази даних ADREP (Система звітності про аварії / інциденти, яка експлуатується та підтримується ІКАО). Найчастіше результати розслідування авіаційних подій мають велику цінність для забезпечення безпеки польотів в подальшому.

Якщо говорити про місцезнаходження авіаційної події, то воно повинно бути чітко визначене та задокументовано. Надзвичайно важливо, визначити точку зіткнення повітряного судна із землею, а також розташування основної маси фрагментів повітряного судна і зону розкиду уламків, якщо їх розташування не збігається з місцем зіткнення. Найпростіше це можна зробити з використанням приймача глобальної системи позиціонування (GPS) та аеронавігаційних карт або аерофотозйомки. Існують різні види приймачів GPS. Невеликі портативні приймачі мають достатню точність для визначення місця розташування авіаційної події і навіть приблизних відстаней між окремими об'єктами на схемі розкиду уламків. [16]

Треба зазначити, що в деяких країнах опитування свідків при розслідуванні авіаційної події входить в компетенцію поліції. В залежності від обставин авіаційної події може виявитися доцільним створити групу свідків, в завдання якої входив би пошук та звісно опитування свідків.

Якщо така група сформована, зазвичай вона займається опитуванням «очевидців», які знаходилися поблизу місця авіаційної події. Опитування в інтересах інших груп, наприклад групи по конструкції, групи за експлуатаційними факторами і т.і., зазвичай проводиться одним із слідчих зі складу відповідної групи.

Збір свідчень є однією з головних обов'язків розслідування авіаційних подій. Фактично отримана інформація може стати ключем до досягнення мети розслідування авіаційної події, коли вона підтверджується речовими доказами, отриманими під час дослідження на місці події та уламків повітряного судна, і може їх доповнити або пояснити.

Слід зазначити, при проведенні слідчими опитування свідків краще дотримуватися формату бесіди, а не допиту. Тому що саме при опитуванні свідків з приводу розслідування авіаційних подій, не повинно бути психологічного тиску на свідків. Зазвичай коли свідок, що знаходиться в спокійному стані, та знає про необхідність забезпечення безпеки польотів і запобігання авіаційних подій, охоче реагує на пропозицію своїми словами розповісти про те, що він знає, без перебивання та примусу з боку слідчих.[17]

Отже, одним з основних понять, які тісно пов'язані з випадками, що трапляються в повітряному просторі під час здійснення перельотів та авіаперевезень, є авіаційні події.

Авіаційні події поділяються на: авіаційні випадки, авіаційні інциденти, серйозні авіаційні інциденти, серйозні тілесні пошкодження .

Варто зауважити, що нещасні випадки в авіації можуть призвести до травм або смерті та навіть спричинити екологічну та економічну шкоду. Незалежне розслідування причин аварій та інцидентів та отримані рекомендації допомагають запобігти повторному виникненню таких подій і, таким чином, відіграють важливу роль у підвищенні безпеки авіаційного транспорту.

РОЗДІЛ 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ З ПИТАНЬ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

2.1. Міжнародне правове забезпечення розслідування авіаційних подій

До міжнародних правових положень з питань авіаційних подій відносяться: Конвенція про міжнародну цивільну авіацію; Додаток 13 до Конвенції; Конвенція про правопорушення та інші дії, вчинені на борту повітряних суден, затверджена 14 вересня 1963 року; Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден; «Гаазька конвенція» 1970 р.; Женевська конвенція 1948 р.; Довідкове керівництво з проведення перевірок з питань забезпечення авіаційної безпеки (ІКАО, Дос. 9807, видання друге, 2016 року); Керівництво по дистанційно-пілотованих авіаційних системах (ДПАС) (ІКАО, Дос 10019, видання 1, 2015 року, AN/507); Конвенція про Міжнародну цивільну авіацію.

Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, відома як Чиказька конвенція. Це міжнародна угода, підписана в Чикаго 7 грудня 1944 р. Вона являє собою збірник основних міжнародних правил, які застосовуються у галузі цивільної авіації.

Учасниками Конвенції є 193 країни, включаючи всі держави-члени Європейського Союзу, станом на сьогоднішній день.

Конвенція встановлює правила міжнародної аеронавігації та повітряного транспорту. Одним з найголовніших принципів, що міститься в Конвенції, є принцип повного суверенітету держав у повітряному просторі над їх територією. Конвенція також встановлює детальні правила щодо польоту над територією договірних держав та встановлює принципи польоту повітряних суден і вказує на офіційні умови, яким повинні відповідати повітряні судна в міжнародному просторі. [18]

В рамках положень Конвенції було створено Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), метою якої є розробка принципів та техніки

міжнародної аеронавігації та підтримка планування і розвитку міжнародних повітряних перевезень. Органами ІКАО є Асамблея та Рада організації, які також призначаються аеронавігаційною комісією.

Треба зазначити, що Рада компетентна приймати міжнародні стандарти та рекомендовану практику у вигляді додатків до Конвенції. Це спрямовано на уніфікацію правил та принципів міжнародної аеронавігації, тим самим забезпечуючи її безпеку, регулярність і звісно ефективність.

Закономірним є те, що всі правила в галузі цивільної авіації написані кров'ю, сльозами та горем, спричиненими авіаційними подіями чи інцидентами. [19]

Додаток 13 « Розслідування авіаційних подій» Конвенції. Всі причини, які призводять до авіаційних подій, повинні швидко ідентифікуватися аби не повторилися знову. Перший параграф загального опису Додатку 13 застосовується з метою розслідування подій та запобігання авіаційних подій або передумов щодо запобігання подій. Додаток 13 слугує основою для належного розслідування .

Для держави, яка має право брати участь в розслідуванні авіаційних подій, беруться до уваги такі особливості: держава місця авіаційної події, реєстрації, експлуатації та виробника повітряного судна. Розслідування авіаційної події розпочинається в країні, де трапилась авіаційна подія, а державам реєстрації, експлуатації та виробництва надається право призначити уповноваженого представника для участі в процесі розслідування та консультантів.

Важливим учасником розслідування має бути держава, громадяни якої стали жертвами авіакатастрофи, незважаючи на те, що в Додатку до Конвенції це положення не визначено як стандарт, а вводиться рекомендація, яка стосується права такої держави призначити експерта для участі в розслідуваннях. [19]

Конвенція про злочини та інші акти, вчинені на борту повітряних суден (Токіо, 1963 року).

Конвенція про правопорушення та інші дії, вчиненні на борту повітряних суден, підписана у Токіо 14 вересня 1963 року (Журнал законів 1971 року), прийнята 186 державами; набрала чинності 4 грудня 1969 року.

Це перша міжнародна конвенція, яка має також назву «Аеропортове право». Токійська конвенція 1963 р. стосується злочинів та деяких інших незаконних актів, що здійснюються на борту повітряних суден. Вона складається з 7 розділів і 26 статей. Ця конвенція має 186 договірних сторінок. [20]

Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1970 року).

Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft) – багатостороння міжнародна угода, спрямована на протидію міжнародному тероризму за допомогою боротьби з захопленням повітряних суден. Згідно з положеннями Конвенції, держави-учасниці зобов'язуються застосовувати суворі міри покарання щодо дій, спрямованих на захоплення повітряних суден, і сприяти одна одній у зв'язку з кримінальним провадженням за страховими випадками захватів повітряних суден.

Конвенція була прийнята на міжнародній конференції з повітряного права, проведеної в Гаазі 16 грудня 1970 року і набрала чинності 14 жовтня 1971 року; була ратифікована 10 державами. Конвенція входить в число 19 основних конвенцій по боротьбі з тероризмом. [21]

Женевська конвенція 1948 року про міжнародне визнання прав повітряних суден

Женевська конвенція 1948 р. стосується міжнародного визнання прав щодо повітряних суден. Вона розроблена для забезпечення визнання на міжнародній основі права власності та інших прав щодо повітряних суден з тим, щоб при перетині повітряним судном державного кордону інтереси носія таких прав були б захищені. [22]

Довідкове керівництво з проведення перевірок з питань забезпечення авіаційної безпеки (ICAO, Doc 9807, видання друге, 2016 року).

Основною метою є опис універсальної програми аудиту безпеки; моніторинговий підхід та надання вказівок державам-членам ІКАО; визнані організації, керівники аудиторських груп та члени групи аудиторів та допоміжний персонал, який бере участь у плануванні, підготовці, проведенні та звітуванні про діяльність USAP-CMA (Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach), в перекладі Універсальна програма аудиту безпеки - підхід постійного моніторингу).

Довідкове керівництво також надає інформацію про передумови та розвиток USAP, а також пояснення щодо управління та різними компонентами та стандартизованими процесами та процедурами, які забезпечують відповідність USAP-CMA; діяльність проводиться систематично та послідовно. [23]

Керівництво по дистанційно-пілотованим авіаційним системам (ДПАС) (ICAO, Doc 10019, видання 1, 2015 року, AN/507).

Дистанційно-пілотовані авіаційні системи (ДПАС) є новим компонентом авіаційної системи. Ці системи, засновані на новітніх розробках в області авіаційно-космічних технологій, можуть відкрити нові, чи навіть розширити наявні можливості цивільних або комерційних видів застосування авіаційних систем з метою підвищення рівня безпеки польотів та діяльності галузі цивільної авіації.

До теперішнього часу діяльність цивільної авіації ґрунтувалася на концепції, згідно якої пілот керує повітряним судном, перебуваючи на його борту, і частіше за все з пасажирами. Виконання польотів повітряними суднами без пілота на борту зачіпає ряд важливих питань технічного та експлуатаційного характеру, які в даний час активно вивчаються авіаційним співтовариством.

У цьому посібнику міститься інструктивний матеріал по багатьом з цих питань. Передбачається, що обсяг інформації і даних щодо ДПАС буде

швидко збільшуватися, оскільки держави і авіаційно-космічна галузь здійснюють активну діяльність в цій галузі і інформують ІКАО про її результати.

Мета, яку переслідує ІКАО, розглядаючи питання про ДПАС, полягає в розробці міжнародної нормативної бази, заснованої на Стандартах і рекомендованій практиці (SARPS), що доповнюються Правилами аеронавігаційного обслуговування (PANS) і інструктивними матеріалами, які забезпечують можливість повсякденного виконання безпечних, узгоджених і ефективно інтегрованих польотів ДПАС у всьому світі на рівні, порівнянному з виробництвом польотів повітряних суден з пілотом на борту.

Головне завдання полягає в тому, щоб інтеграція дистанційно-пілотованих повітряних суден в повітряному просторі і їх використання на аеродромах жодним чином не призвела до підвищення ступеня ризику для безпеки польотів повітряних суден з пілотом на борту.

Зміст цього посібника розроблявся протягом років за участю багатьох груп експертів, до складу яких входили інспектори по ДПАС, експлуатанти і виробники, представники пілотів, постачальників аеронавігаційного обслуговування, органів управління повітряним рухом, організацій з розслідування авіаційних подій, фахівці в області фізичних та психологічних можливостей людини, експерти по системам спостереження і зв'язку та інші фахівці. Базується на найостанніших технологіях, що були впроваджені на момент його публікації. У зв'язку з цим у міру розробки SARPS і PANS і отримання інформації від спільноти ДПАС він буде регулярно переглядатися.

У керівництві є численні посилання на Додатки, PANS, керівництва і циркуляри ІКАО. Оскільки в ці документи часто вносяться поправки, користувачеві слід переконатися в актуальності розглянутого документа. [24]

2.2. Вітчизняне законодавство в сфері розслідування авіаційних подій

Якщо говорити про вітчизняне законодавство сфері авіаційних перевезень та авіаційних подій, то сюди ми можемо віднести передусім Повітряний кодекс України [25] та Кримінальний кодекс України.

Повітряний кодекс України - це правова основа діяльності авіаційної галузі держави. В основі повітряного кодексу України лежить Розділ 1.

В розділі характеризуються Загальні положення, авіаційні правила України, правила використання повітряного простору України, типологія та поняття повітряних суден, поняття авіаційного персоналу та екіпажу повітряного судна, характеристика аеродромів і аеропортів, повітряні траси і місцеві повітряні лінії, особливості польотів повітряних суден та повітряних перевезень, характеристика міжнародних польотів та авіаційних робіт. [25]

Звісно, треба зазначити, що у повітряному кодексі України також наведені особливості захисту авіації від актів незаконного втручання; правила пошукових та аварійно-рятувальних робіт; відповідальність за порушення законодавства, що регулює використання повітряного простору України; правила авіаційного страхування; характеристика атрибутики, прапорів, емблем, вимпелів та розслідування авіаційних подій. Треба зазначити, що Повітряний кодекс України - Розділ XVII «Розслідування авіаційних подій» - нормує організацію технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, що сталися на території України, і порушення порядку використання її повітряного простору. [25. С.119]

Також підлягають розслідуванню катастрофи – авіаційні події з людськими жертвами, що призвели до загибелі або зникнення безвісти осіб з числа пасажирів чи членів екіпажу або навіть осіб, у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час: а) перебування у повітряному судні; б) безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремилися від цього

повітряного судна; в) дії струменя газів реактивного двигуна; г) безслідного зникнення повітряного судна. [26]

Кримінальний кодекс України - це прийнятий Верховною Радою України нормативно-правовий акт, у якому встановлені підстави і принципи кримінальної відповідальності, злочинність і караність діянь, підстави звільнення від кримінальної відповідальності і покарання.

Кримінальний кодекс України має своїм завданням правове забезпечення щодо:

- охорони прав і свобод людини і громадянина;
- охорони власності; громадського порядку та громадської безпеки;
- охорони довкілля;
- конституційного устрою України від злочинних посягань;
- забезпечення миру і безпеки людства;
- запобігання злочинам.

Загальна частина чинного Кримінального кодексу складається із 15 розділів: «Загальні положення», «Закон про кримінальну відповідальність», «Злочин, його види та стадії», «Особа, яка підлягає кримінальній відповідальності (суб'єкт злочину)», «Вина та її форми», «Співучасть у злочині» «Повторність, сукупність та рецидив злочинів», «Обставини, що виключають злочинність діяння», «Звільнення від кримінальної відповідальності», «Покарання та його види», «Призначення покарання», «Звільнення від покарання та його відбування», «Судимість», «Примусові заходи медичного характеру та примусове лікування», «Особливості кримінальної відповідальності та покарання неповнолітніх». [27]

Кримінальний Кодекс виходить зі своєї підлеглості Конституції України й відтворює конституційний принцип «Nullum crimen, nulla poena sine lege» – «немає злочину, немає покарання без вказівки на це в законі». [28]

Кодекс України про адміністративні правопорушення - це кодифікований нормативний акт, що регулює суспільні відносини по

притягненню осіб до адміністративної відповідальності. Кодекс України про адміністративні правопорушення набрав чинності від 7 грудня 1984 року.

Згідно Кодексу адміністративне правопорушення (проступок) – це протиправна, умисна або необережна дія чи бездіяльність, яка посягає на громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління, і за яку законом передбачено адміністративну відповідальність [29.СТ. 9]

Ознаки адміністративних правопорушень: діяння; протиправність, полягають в порушенні правил поведінки, встановлених відповідними правовими нормами; суспільна небезпека адміністративних правопорушень заподіює або створює загрозу громадському порядку або власності; винність адміністративних правопорушень особи є лише тоді, коли мають місце провини у формі умислу або необережності; караність адміністративних правопорушень вважається таким за умови, що за нього законодавством передбачена адміністративна відповідальність.

Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». [30]

Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації розроблена відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, підписаної в Чикаго 7 грудня 1944 р.; зобов'язань, що випливають із участі України у Токійській Конвенції про злочини та деякі акти, що вчинюються на борту повітряних суден, підписаній у Токіо 14 вересня 1963 року; відповідно до Гаазької конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден; відповідно до Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної у Монреалі 23 вересня 1971 р., а також відповідно інших міжнародних правових норм та вітчизняних правових норм. Програма враховує певні вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року №1373. [31]

Також до вітчизняного законодавства з авіаційних подій відносяться:
Укази президента України:

15.01.1998 року № 17 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні» [32];

25.12.2003 року № 1488 «Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання». [33]

Треба зазначити, що до вітчизняного законодавства з авіаційних подій відносяться також і постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, а саме:

28.09.1993 року № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» [34];

15.08.2007 року № 1051 (ДСК) «Про затвердження Положення про єдину державну систему запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків» [35];

26.09.2007 року № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці» [36];

10.10.2012 року № 938 «Про утворення Міжвідомчої комісії з авіаційної безпеки цивільної авіації» [37];

08.10.2014 № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України» [38];

23.10.2019 № 915 «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723 [39].

Отже, питання правового регулювання в сфері розслідування авіаційних подій сьогодні є нагальним.

Виходячи з вище наведеного, можна стверджувати, що основи правового регулювання були закладені в Міжнародній авіаційній Конвенції 1944 року, в рамках якої було створено міжнародну організацію цивільної

авіації ІКАО. За роки існування даної Конвенції вона була значно удосконалена.

Також в питаннях діяльності цивільної авіації важливим є ДПАС. Він надає можливість розкриття нового потенціалу розвитку авіаційно-космічної галузі.

Вітчизняна правова база в галузі авіаційних перевезень керується Повітряним Кодексом України. Сферою розслідування авіаційних подій та інцидентів опікується Кримінальний Кодекс України.

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОДІЇ МІЖНАРОДНИХ ТА ДЕРЖАВНИХ СТРУКТУР У ПРОЦЕСАХ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

3.1. Профільні міжнародні та вітчизняні установи з розслідування авіаційних подій

Міжнародна організація - це стабільний інститут багатосторонніх міжнародних відносин, який створюється, щонайменше трьома сторонами (державами) і має погоджені учасниками цілі, компетенцію та свої постійні органи, а також інші специфічні політико-організаційні норми (статут, процедура, членство, порядок прийняття рішень).

Міжнародні авіаційні організації відносяться до транспортних міжнародних організацій, оскільки охоплюють питання розвитку транспорту у сфері регулювання, забезпечення та розвитку авіаційного сполучення. [40]

Ефективне регулювання повітряних перевезень стало можливим саме завдяки діяльності міжнародних авіаційних організацій. В авіаційній галузі вони виконують роль інститутів, що координують діяльність аеропортів, авіакомпаній, авіаційних адміністрацій, авіаційних підприємств, центрів управління повітряним рухом для досягнення спільної мети.

Сучасні процеси міжнародного життя у зазначеній галузі характеризуються поєднанням двох тенденцій: з одного боку – виступає зростаюча роль держав, а з іншого – міжнародних організацій у світовій системі.

Окрім цього, сучасний період розвитку відносин у повітряній галузі, як і в інших сферах міжнародних відносин, характеризується значним збільшенням чисельності міжнародних організацій – як міжурядових (міждержавних), так і неурядових. При цьому динаміка збільшення кількості інтеграційних утворень свідчить про різке зростання ролі таких організацій у міжнародних відносинах.

Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization, ICAO) – заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року; є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації.

Чиказька конвенція про цивільну авіацію - це основний документ міжнародного права, що контролює цивільні авіаційні перевезення, здійснювані правовим чином на це державою, її національними авіапідприємствами для перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти за встановлену заздалегідь плату. Також конвенція стала базою нової галузі міжнародного права, а саме міжнародного повітряного права.

Учасниками ICAO є біля 190 авіаційних держав, у тому числі на основі правонаступництва – й Україна. Штаб-квартира організації розташована в Монреалі, Канада. Активна діяльність ICAO розпочалася 4 квітня 1947 року, одразу ж в силу вступила Чиказька конвенція. Цілі і завдання ICAO визначені в 44 статті Конвенції, зокрема найголовніші із них: гарантувати безпечний і упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації в усьому світі; сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації.

Міжнародна організація цивільної авіації займається затвердженням світових стандартів та висуванням рекомендацій в області авіаконструювання, також регламентує роботу пілотів та екіпажів, диспетчерів та працівників аеропортів, стежить за виконанням техніки безпеки.

Авіаційний орган при ООН прагне поліпшити рух мандрівників за рахунок стандартизації процедур на митниці, вдосконалення санітарного та міграційного контролю. Основними напрямками діяльності Міжнародної організації цивільної авіації є також:

технічний напрямок - це розробка та вдосконалення стандартів, які застосовуються у міжнародній цивільній авіації;

економічний напрямок - це дослідження міжнародних пасажирських, вантажних перевезень та вироблення рекомендацій з питань зборів за користування аеропортами; порядку встановлення тарифів, що застосовуються на міжнародних лініях; також надання регулярної технічної допомоги країнам, що розвиваються, у створенні власних систем внутрішніх та міжнародних повітряних перевезень;

правовий напрямок - це в свою чергу, розробка проектів, стандартів, рекомендацій, нових документів з міжнародного повітряного права.

Для здійснення оперативної діяльності в різних регіонах світу Міжнародна організація цивільної авіації налічує сім регіональних бюро, а саме: в Європі - Париж (Франція); на Середньому та Близькому Сході і в Північній Африці - Каїр (Єгипет); в Західній Африці - Дакар (Сенегал); Східній Африці - Найробі (Кенія); на Далекому Сході; Південно-Східної Азії і на Тихому океані – Бангкок (Таїланд); в Південній Америці - Ліма (Перу); Північній Америці і Карибському басейні – Мехіко (Мексика).

Вищий орган організації - Асамблея з представництвом усіх членів ІСАО. Виконавчий орган ІСАО - Рада, є постійним органом ІСАО, підзвітною Асамблеї, що керується Президентом.

Приємно зазначити, що в травні 2018 Україну з офіційним візитом відвідав Президент Ради Міжнародної організації цивільної авіації Олумуїва Бенард Аліу – випускник нашого університету. Візит передбачав зустріч з керівництвом країни, а також відвідання авіаційних підприємств України та Almatmater Президента – Національного авіаційного університету.

Президента Ради ІСАО супроводжував регіональний директор Європейського та Північноатлантичного офісів ІСАО Луїш Фонсека ді Алмейда. Візит Президента найвпливовішої міжнародної авіаційної організації до України – важлива подія в житті країни і ще одне свідчення визнання її на міжнародній арені.

Експерти з безпеки організації ІСАО постійно шукають шляхи підвищення безпеки польотів, щоб забезпечити подальше зниження кількості

авіакатастроф у світі. На тлі скорочення числа авіаційних подій внаслідок механічних неполадок в останні роки стала приділятися підвищена увага людським факторам, які сприяють виникненню аварій та катастроф.

Одним з таких факторів, який викликає посилений інтерес фахівців, є комунікація. Міжнародна організація цивільної авіації вивчила понад 28000 небезпечних ситуацій з повітряними судами і виявила, що в більш ніж 70% відсотках причин таких ситуацій був недостатній рівень англійської мови під час радіообміну.

Починаючи з 1998 р., Асамблея ІКАО почала роботу над створенням резолюції (Резолюція 36-ї сесії Асамблеї ІКАО), яка в майбутньому стала повноцінним Стандартом. Використання цього Стандарту дозволило скоротити кількість небезпечних авіаційних ситуацій.

З березня 2008 року ІКАО впроваджує нові нормативи щодо знання професійної англійської мови для льотного складу повітряних суден на так званому четвертому рівні. 25-27 березня 2013 року в Монреалі, з ініціативи Міжнародної організації цивільної авіації ІКАО, пройшов міжнародний семінар Language Proficiency Requirements Technical Seminar, в якому брали участь усі зацікавлені сторони процесу запровадження вимог ІКАО щодо вивчення професійної англійської мови. Серед них були представники з України та нашого університету.

Нині в Києві функціонують два Європейських регіональних навчальних центри ІКАО:

- Центр з авіаційної безпеки (на базі ДМА «Бориспіль» та Національного авіаційного університету) - з 1996 року;
- Центр з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та державних інспекторів з питань льотної придатності цивільних повітряних суден (на базі Національного авіаційного університету) - з 2001 року. [40]

Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, який відображає Стандарти та Рекомендовану практику, що охоплює

розслідування авіаційних подій та інцидентів, визначає аварію як подію, пов'язану з експлуатацією повітряного судна:

- при яких людина зазнає смертельних або серйозних травм;
- в яких повітряне судно зазнає пошкоджень або структурних руйнувань, що вимагають ремонту;
- після чого відповідне повітряне судно класифікується як зникле.

Якщо говорити про відповідальність держав за проведення розслідування нещасних випадків, та які інші держави можуть брати участь у розслідуванні, то у Додатку 13 передбачено, що держава, на території якої відбулася авіаційна подія, повинна розпочати розслідування обставин аварії та нести відповідальність за проведення розслідування.

Окрім стану настання події, Додаток 13 також визначає додаткові держави, які мають право призначити акредитованого представника, це може бути з асоційованими радниками або без них для участі в розслідуванні.

До таких держав належать:

- держава реєстрації;
- держава, в реєстрі якої введено повітряне судно;
- держава оператора;
- держава, в якій знаходиться основне місце діяльності оператора;
- держава, що має юрисдикцію над компанією, відповідальною за проектування типу повітряного судна;
- держава-виробник повітряного судна;
- держава, що має юрисдикцію над компанією, відповідальною за остаточну збірку літака.

Крім того, держави, які мають особливу зацікавленість до розслідування нещасного випадку, наприклад, внаслідок кількості їх громадян, які зазнали впливу авіаційної події, також мають право призначити експертів з питань розслідування події.

Ці спеціальні державні експерти мають право:

- відвідати місце аварії;
- мати доступ до фактичної інформації, опублікованої відповідальною державою;
- отримати копію остаточного звіту про розслідування нещасних випадків.

Єдина мета розслідування згідно Додатку 13 полягає у отриманні даних про безпеку та інформації, яка допоможе запобіганню подібним аваріям чи інцидентам. Розслідування у Додатку 13 не стосуються будь-яким чином із розподілом вини або відповідальності.

Також треба зазначити, що згідно з Додатком 13, держава, яка проводить розслідування нещасного випадку або інциденту, повинна представити попередній звіт протягом 30 днів з моменту аварії. Цей попередній звіт може бути публічним або конфіденційним на розсуд відповідальної держави. Загальнодоступний Підсумковий звіт рекомендується підготувати державі, відповідальній за розслідування, протягом 12 місяців після аварії. [41]

3.2. Державні структури в розслідуванні авіаційних подій

Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) – орган, який утворений відповідно до статті 9 Повітряного Кодексу України.

Національне бюро функціонує під управлінням Кабінету Міністрів України. Це державна спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні.

У своїй діяльності НБРЦА керується Конституцією України та законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України та іншими нормативно-правовими актами [42]

Метою утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів є:

- здійснення розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі; порушень використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху, що відбулися на території України з цивільними літаками;

- забезпечення участі у проведенні технічного розслідування на території іноземних держав, в яких сталися авіаційні події з цивільними літаками України;

- за результатами збирання інформації відбувається підготовка висновків та рекомендацій, аналізу, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям, що сталися на території України. [43]

- Предметом діяльності НБРЦА є:

- забезпечення проведення розслідування авіаційних подій, що сталися на території України з цивільними повітряними суднами, та авіаційних подій, що сталися на території іноземних держав з цивільними повітряними суднами України;

- проведення аналізу записів бортових самописців та наземних засобів об'єктивного контролю.

- забезпечення збирання інформації про дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів;

- участь у діяльності міжнародних авіаційних організацій, сприяння розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у розслідуванні та запобігання авіаційним подіям;

- вивчення та поширення досвіду та методів проведення незалежного розслідування, управління безпекою польотів серед персоналу авіакомпаній, працівників підприємств, установ, організацій, органів обслуговування повітряного руху, всіх хто бере участь у розслідуванні;

– підготовка звітів та рекомендацій після результатів розслідування авіаційних подій;

– надання уповноваженому органу цивільної авіації, іншим заінтересованим органам виконавчої влади та авіаційним структурам, установам, організаціям звітів і рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій та рекомендацій запобігання у майбутньому;

– взаємодія з відповідними органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями та населенням під час проведення розслідування авіаційних подій, охорони місця події та збереження речових доказів на місці падіння літака;

– взаємодія з Міністерством закордонних справ, консульськими установами України, міжнародними організаціями та авіаційним органом влади іноземної держави, на території якої сталася авіаційна подія з цивільним повітряним судном України або якщо це повітряне судно було зроблено в Україні;

– взаємодія з організаціями держави національної реєстрації цивільного літака або його експлуатанта, якщо авіаційна подія сталася на території України;

– облік авіаційних подій. [43]

Державна авіаційна служба України – це орган виконавчої влади України, створений у 2010 році. Є органом технічного регулювання, який інформує правоохоронні органи про факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію. Проводить консультативну діяльність щодо визначення та ідентифікації правопорушень, пов'язаних з використанням повітряного простору України. [44]

3.3. Особливості взаємодії міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних подій

Аналіз нормативно-правових актів дає можливість охарактеризувати особливості взаємодії міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних подій. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами є одним із головних, важливих органів з забезпеченні безпеки польотів, виявленні факторів загроз та запобігання ризиків інцидентів у цивільній авіації.

У ході дослідження взаємодії міжнародних та державних структур в процесах розслідування авіаційних подій виявлено, що у Додатку 13 зазначено, що держава у якій відбулася авіаційна подія, повинна розпочати розслідування обставин аварії та нести відповідальність за проведення розслідування.

Як було зазначено раніше, ІКАО - Міжнародна організація цивільної авіації, заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації.

Окрім стану настання події, Додаток 13 також визначає додаткові держави, які мають право призначити представників та експертів для участі в розслідуванні.

Також треба зазначити, що прийнятий Закон України «Про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами цивільної авіації», [48], в якому чітко і звісно відповідно до міжнародних стандартів описано структуру, функції, повноваження, порядок та терміни взаємодії з відповідними уповноваженими структурами та державними органами в рамках міжнародного співробітництва.

Правоохоронні органи в рамках взаємодії в межах повноважень інформують Державіаслужбу про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію. Державіаслужба надає допомогу у виконанні ними службових зобов'язань. Спільні перевірки з правоохоронними органами відбуваються у разі виявлення фактів або отримання інформації щодо скоєння правопорушень у галузі цивільної авіації, яка надійшла до Державіаслужби.

Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» [48] розширено коло суб'єктів, які мають змогу взаємодіяти задля виявлення, протидії та розслідування авіаційних подій чи інцидентів.

Інформація про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання невідкладно подається правоохоронним органам і у разі, якщо є спроби скоєння акту або скоєно акт у міжнародному аеропорту, відбувається взаємодія з регіональними органами Служби безпеки України, органами внутрішніх справ за місцем розташування, також із органами охорони державного кордону та органами доходів і зборів, у зоні відповідальності яких перебуває пункт пропуску.

Окремо треба визначити залучення аварійно-рятувальних сил та засобів до ліквідації можливих наслідків кризової ситуації та місце розташування представників засобів масової інформації.

У разі акту незаконного втручання щодо повітряного судна українського експлуатанта на території іншої держави або повітряного судна експлуатанта іншої держави на території України, відповідна сторона керується положеннями як національного, і звісно міжнародного законодавства. [49]

У разі, якщо іноземне повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання, здійснило посадку на території України, уповноважений орган з питань цивільної авіації якомога швидше повідомляє про здійснення посадки державі, в якій зареєстровано таке повітряне судно; державі, яка є експлуатантом, а також державам, громадяни яких загинули або отримали

тілесні ушкодження, були захоплені як заручники або за інформацією перебувають на борту повітряного судна.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації також взаємодіє і невідкладно інформує інші держави, з якими є спільний авіаційний простір, якщо захоплення повітряного судна відбулося на території чи у повітряному просторі України. [50]

У разі вчинення акту незаконного втручання уповноважений орган з питань цивільної авіації готує та передає до Міжнародної організації цивільної авіації:

- термінове сповіщення про акт незаконного втручання;
- сповіщення про акт незаконного втручання у найкоротший строк після врегулювання кризової ситуації.

Служба безпеки України, Міністерство внутрішніх справ України, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту, та інші причетні структури забезпечують у межах повноважень наявність уповноваженого та спеціально навченого персоналу, що перебуває в постійній та повній готовності для використання його в аеропортах, які обслуговують сферу цивільної авіації.

Метою цього є надання допомоги в боротьбі з передбачуваними або фактичними актами незаконного втручання, вжиття заходів для перевірки, знешкодження та у разі потреби - ліквідації підозрілих небезпечних пристроїв чи інших потенційних джерел небезпеки в аеропортах. [51], [52]

Особливістю взаємодії міжнародних структур та державних профільних установ є те, що відповідно до ст. 26 Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій», зазначено, що у випадку події з повітряним судном однієї Договірної держави, яка сталася на території іншої Договірної держави і спричинила смерть, серйозні тілесні ушкодження чи свідчить про серйозний технічний дефект самого повітряного судна, держава, на території якої сталася пригода, призначає розслідування авіаційної події тільки згідно

з процедурою, яка може бути рекомендована ІСАО, наскільки це допускає її законодавство.

А ось державі, в якій зареєстровано повітряне судно, надається можливість призначити спостерігачів для присутності при розслідуванні, а держава, яка проводить розслідування, направляє цій державі звіт, висновок про розслідування.

Пріоритет розслідування авіаційних подій відповідно до міжнародного права має держава, на території якої сталася авіаційна подія чи інцидент.

Але держава, в якій зареєстровано повітряне судно, має спеціальні права щодо призначення спостерігачів для присутності при розслідуванні, отримання звіту і висновку про розслідування.

Тобто, ми можемо стверджувати, що в Україні у процесі розслідування держава спирається на свою нормативно-правову базу, але підпорядковується вимогам Додатку 13 «Розслідування авіаційних подій», та керується міжнародно-правовою базою у процесі розслідування авіаційних подій. Перший параграф загального опису застосовується з метою розслідування подій, запобігання авіаційних подій або передумов щодо запобігання подій. Додаток 13 слугує головною основою для належного розслідування.

Також, учасником розслідування має бути держава, громадяни якої стали жертвами авіакатастрофи, незважаючи на те, що в Додатку 13 до Конвенції це положення не визначено як стандарт, але вводиться рекомендація, що стосується правової діяльності такої держави, та дозволяє призначити експерта для участі в розслідуваннях.

Але, треба зазначити, що міжнародна організація цивільної авіації ІСАО не бере безпосередньої участі в розслідуванні авіаційних подій. Тільки за певних винятків, коли держава або держави, що мають належні повноваження відповідно до положень Додатку 13 до Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів», безпосередньо звертаються до організації ІСАО за сприянням.

ВИСНОВКИ

У процесі написання дипломної роботи було досліджено основні теоретичні засади поняття авіаційних подій; детально проведено класифікацію авіаційних подій; окреслено поняття процесу розслідування авіаційних подій; досліджені профільні вітчизняні та міжнародні структури, функціональними обов'язками яких визначено участь у розслідуванні авіаційних інцидентів та особливості їх взаємодії з державними структурами у таких процесах.

Для повного розуміння діяльності міжнародних та державних структур у процесах розслідування авіаційних подій було досліджено структури в сфері цивільної авіації, а саме: Міжнародна організація цивільної авіації (ІСАО), Державна авіаційна служба (ДАС), Національне бюро розслідування цивільної авіації (НБРЦА), Служба безпеки України (СБУ) та інші.

Розглянута законодавча база України та низка міжнародних правових актів у сфері цивільної авіації та пасажирських перевезень, що безпосередньо або опосередковано стосуються сфери розслідування авіаційних подій.

Міжнародні стандарти розслідування авіаційних подій та інцидентів розробляє Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization) на основі та відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Чикаго, 7 грудня 1944 р.

Основним джерелом, що містить стандарти та рекомендовану практику з розслідування авіаційних пригод чи інцидентів, є Додаток 13 Чиказької конвенції «Розслідування авіаційних подій та інцидентів», також Керівництво з розслідування авіаційних подій та інцидентів та інші документи Міжнародної організації цивільної авіації.

Згідно вимог Додатка 13 Чиказької конвенції держава, яка проводить розслідування авіаційної події або інциденту, повинна представити попередній звіт ІСАО протягом 30-ти днів з моменту авіаційної події, який може бути загальнодоступним або конфіденційним. Остаточний звіт,

наскільки це можливо, повинен бути підготовлений протягом року після авіаційної події або інциденту.

Держава, яка проводить розслідування, як можна швидше направляє проект остаточного звіту з пропозицією висловити свої суттєві і обґрунтовані зауваження з цього звіту наступним державам: державі, яка призначила розслідування; державі реєстрації; державі експлуатанта; державі розробника; державі-виробнику; будь-якій державі, яка взяла участь в розслідуванні.

Усі держави-учасниці Чиказької конвенції повинні чітко дотримуватися положень Конвенції та Стандартів, Рекомендованої практики та процедур, розроблених Міжнародною організацією цивільної авіації.

Єдиною метою розслідування авіаційної події або інциденту є запобігання авіаційним подіям та інцидентам в подальшому, а не встановлення частки чиєїсь вини або відповідальності.

Необхідно зазначити наявність певних труднощів при делегуванні розслідувань великих авіаційних подій та сприяти створенню субрегіональних та регіональних механізмів, що не вимагають повного делегування.

Внаслідок цього, вкрай важливо заохочувати різні форми взаємодії, які повинні враховувати географічні, культурні, політичні чи юридичні умови.

Така взаємодія не обов'язково має обмежуватися регіональним рівнем, тобто можливе створення трансконтинентальних механізмів, особливо для країн або субрегіонів, що мають історичний, мовний і культурний зв'язок.

Дослідження проведено на прикладі відкритої інформації процесів розслідування авіаційних катастроф рейсів МН-17 малайзійської авіакомпанії та PS752 вітчизняної авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 02.05.2021)
2. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 03.05.2021)
3. International Standards and Recommended Practices Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation Aircraft Accident and Incident Investigation, 2016, Attachment C, List of examples of serious incidents, p.41. URL: https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf (дата звернення: 03.05.2021)
4. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України , Наказ Міністра оборони України, Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 14 червня 2010 р. за №386/17681, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10#Text>(дата звернення: 05.05.2021)
5. Правила розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України , Наказ Міністра оборони України, Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 14 червня 2010 р. за №386/17681, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10#Text>(дата звернення: 05.05.2021)
6. Types of Aviation Accidents, The doan law firm, thedoanlawfirm.com: веб-сайт, URL: <https://www.thedoanlawfirm.com/aviation-accidents/types-of-aviation-accidents/>
7. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 06.05.2021)

8. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536, Стаття 26. Класифікація повітряного простору, protocol.ua , веб-сайт, URL: https://protocol.ua/ua/povitryaniy_kodeks_ukraini_vid_19_05_2011_33_93_vi_stattya_26/ (дата звернення: 10.05.2021)

9. What is an accident or incident? Aviation security service, aviation.govt.nz: веб-сайт, URL: <https://www.aviation.govt.nz/safety/safety-reporting/what-is-an-accident-or-incident/>

10. Types of Aviation Accidents, The doan law firm, thedoanlawfirm.com: веб-сайт, URL: <https://www.thedoanlawfirm.com/aviation-accidents/types-of-aviation-accidents/>

11. Организация расследования авиационных происшествий и инцидентов, studme.org, веб-сайт, URL: https://studme.org/308363/tehnika/organizatsiya_rassledovaniya_aviatsionnyh_pro_isshestviy_intsidentov

12. Handbook Addendum Human Factor, URL : https://www.faa.gov/files/gslac/courses/content/258/1097/AMT_Handbook_Addendum_Human_Factors.pdf

13. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, ст.536, п.63,с.6 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 10.05.2021)

14. Дос 9756 AN/956 Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: Часть III. Расследование, Международная организация гражданской авиации, 2015, ISBN 978-92-9249-776-7, с. 15. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/9756_p3_cons_ru.pdf

15. Дос 9756 AN/956 Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: Часть III. Расследование, Международная организация гражданской авиации, 2015, ISBN 978-92-9249-776-7, с. 15-16. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/9756_p_cons_ru.pdf

16. Дос 9756 AN/956 Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: Часть III. Расследование, Международная организация гражданской авиации, 2015, ISBN 978-92-9249-776-7, с. 16-17. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/9756_cons_ru.pdf

17. Дос 9756 AN/956 Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: Часть III. Расследование, Международная организация гражданской авиации, 2015, ISBN 978-92-9249-776-7, п.3.1. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/9756_cons_ru.pdf

18. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, відома як Чиказька конвенція. Це міжнародна угода, підписана в Чикаго 7 грудня 1944р.) URL: <https://klimada2.ios.gov.pl/akt-prawny/konwencja-o-miedzynarodowym-lotnictwie-cywilnym-podpisana-w-chicago-dnia-7-grudnia->

19. Дос 9756 AN/956 Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: Часть III. Расследование, Международная организация гражданской авиации, 2015, ISBN 978-92-9249-776-7. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/Telegram%20Desktop/9756_p3_cons_ru.pdf

20. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, відома як Чиказька конвенція. Це міжнародна угода, підписана в Чикаго 7 грудня 1944р.) URL: <https://klimada2.ios.gov.pl/akt-prawny/konwencja-o-miedzynarodowym-lotnictwie-cywilnym-podpisana-w-chicago-dnia-7-grudnia->

21. Konwencja tokijska - Tokyo Convention (Конвенція про злочини та інші акти, вчинені на борту повітряних суден (Токіо,1963 року). Веб-сайт: pl.xvc.wiki URL: https://pl.xvc.wiki/wiki/Tokyo_Conventionhttps://Tokyo_Convention

22. Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft (Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден «Гаазька конвенція» 1970 роки) URL: <https://treaties.un.org/doc/db/Terrorism/Conv2-english.pdf>

23. Женеvська конвенція 1948 р, Документ 995_153, підтава-3413-IV, URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_153#Text
24. Довідкове керівництво з проведення перевірок з питань забезпечення авіаційної безпеки (ICAO, Doc 9807, видання друге, 2016 року), URL : <http://www.icscc.org.cn/upload/file/20190102/Doc.9807-.pdf>
25. Керівництво по дистанційно пілотованим авіаційним системам (ДПАС) (ICAO, Doc 10019, видання 1, 2015 року, AN/507), с.15-30., URL: <http://aeronav.spb.ru/files/DPAS.pdf>
26. Повітряний кодекс України: Кодекс України, Закон, Кодекс від 07.08.2020 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 48-49, с.116, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 02.05.2021)
27. Ахтирська Н.М., к.ю.н, доцент, доцент кафедри правосуддя. Міжнародне співробітництво під час розслідування авіаційних подій: проблемні питання. Київського національного університету ім. Т. Шевченка. УДК 343.1, URL : http://lsej.org.ua/1_2020/60.pdf
28. Кримінальний кодекс України: Кодекс України, Кодекс, Закон від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
29. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Кодекс України, Кодекс, Закон від 1984, додаток до № 51, ст.1122 // Верховної Ради Української РСР № 8074-10 від 07.12.84, ВВР 1984, додаток до № 51, ст.1123 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
30. Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 16, ст.199, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>
31. Резолюція 1373 (2001), ухвалена Радою Безпеки на її 4385-му засіданні, 28 вересня 2001 року, URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_854#Text

32. Указ Президента України від 15.01.1998 року № 17 «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/17/98#Text>

33. Указ Президента України від 25.12.2003 року № 1488 «Про заходи щодо впорядкування діяльності з міжнародних повітряних перевезень товарів військового призначення та подвійного використання», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1488/2003#Text>

34. Кабінет Міністрів України постанова від 28.09.1993 року № 819 «Про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>

35. Кабінет Міністрів України постанова від 15.08.2007 року № 1051 (ДСК) «Про затвердження Положення про єдину державну систему запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їх наслідків», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>

36. Кабінет Міністрів України постанова від 26.09.2007 року № 1172 «Про введення посад державних інспекторів з авіаційного нагляду у Державній авіаційній службі та умови оплати їх праці», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-2007>

37. Кабінет Міністрів України постанова від 10.10.2012 року № 938 «Про утворення Міжвідомчої комісії з авіаційної безпеки цивільної авіації», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/938-2012>

38. Кабінет Міністрів України постанова від 08.10.2014 № 520 «Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України», URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014>

39. Кабінет Міністрів України постанова від 23.10.2019 № 915 «Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 12 травня 2007 р. № 723, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/915-2019>

40. «Міжнародна організація цивільної авіації як структурний орган Організації Об'єднаних Націй» В.О. Фалько, І.В.Масюта, Національний авіаційний університет, 0000-0003-4498-7444. 2020 р. Матеріали : Політ-2020.

41. Aircraft Accident Reporting: Background and Resources for Media, 2018-05, веб-посилання, URL: https://www.icao.int/Newsroom/NewsDoc2019/ICAO-Fact-Sheet_

42. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. // Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 1332 від 28.12.2020., URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>

43. Ахтирська Н.М., к.ю.н, доцент, доцент кафедри правосуддя. Міжнародне співробітництво під час розслідування авіаційних подій: проблемні питання. Київського національного університету ім. Т. Шевченка. УДК 343.1, URL: http://lsej.org.ua/1_2020/60.pdf

44. Державна авіаційна служба України, про службу, веб-сайт, URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/pro-sluzhbu/>

45. Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 16, ст.199, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

46. Деякі питання Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. // Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ № 1332 від 28.12.2020., URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>

47. Закон України «Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації». // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 16, ст.199, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text>

48. Служба безпеки України, місія та цінності, веб-сайт, URL : <https://ssu.gov.ua/misia-ta-tsinnosti>

49. Ахтирська Н.М., к.ю.н, доцент, доцент кафедри правосуддя. Міжнародне співробітництво під час розслідування авіаційних подій:

проблемні питання. Київського національного університету ім. Т. Шевченка.
УДК 343.1, URL : http://lsej.org.ua/1_2020/60.pdf

50. Safety. ICAO. Веб-сайт: icao.int. URL:
<https://www.icao.int/safety/Pages/default.aspx>

51. Диспетчер, ракета и иммунитет. Что мы узнали за неделю суда по делу MH17, веб-сайт: bbc.com, URL: <https://www.bbc.com/russian/features-53017579>

52. It's been 5 years since MH17 was shot down, killing 298 people. Here's what happened, and why nobody has yet been held officially responsible, веб-сайт: businessinsider.com, URL: <https://www.businessinsider.com/mh17-anniversary-how-crash-happened-why-nobody-officially-held-responsible-2019-7>

53. Timeline of MH17 Events, веб-сайт: RadioFreeEurope/RadioLiberty, URL: <https://www.rferl.org/a/timeline-of-mh17-events/28620455.html>

54. MH17: Timeline of a disaster, веб-сайт: abc.net.au, URL: <https://www.abc.net.au/news/2015-07-17/mh17-anniversary:-timeline-of-events-and-international-reactions/6623678?nw=0>

55. Malaysia Airlines flight MH17 timeline of events, веб-сайт: globalnews.ca, URL: <https://globalnews.ca/news/2969757/malaysia-airlines-flight-mh17-timeline-of-events/>

56. Timeline of MH17 tragedy, веб-сайт: cnbc.com, URL: <https://www.cnbc.com/2014/07/18/timeline-of-mh17-tragedy.html>

57. Malaysia Airlines flight MH17 timeline [https://www.thestar.com.my/News/Nation/2014/07/18/MH17-MAS-Timeline/](http://www.thestar.com.my/News/Nation/2014/07/18/MH17-MAS-Timeline/)

58. Event happened six years since MH17 tragedy: Timeline, веб-сайт: 112.international, URL: <https://112.international/politics/events-happened-six-years-since-mh17-tragedy-timeline-53166.html>

59. MH17: хронология трагедии, веб-сайт: osce.org, URL: <https://www.osce.org/ru/ukraine-smm/121568>

6. MH17, веб-сайт: bbc.com , URL: <https://www.bbc.com/news/world-europe-57443467>

61. MH17 latest news, breaking stories and comment, веб-сайт: independent.co.uk, URL: <https://www.independent.co.uk/topic/mh17>
62. MH17, веб-сайт: 9news.com.au, URL: latest news <https://www.9news.com.au/mh17>
63. MH17 trial: what you need to know, веб-сайт: dw.com, URL: <https://www.dw.com/en/mh17-trial-what-you-need-to-know/a-52681068>
64. НБРЦА, наказ «Методичні рекомендації щодо дослідження ролі людського фактору під час розслідування авіаційних подій та інцидентів», URL: http://nbaai.gov.ua/wp-content/uploads/2020/09/human_factor.pdf
65. ICAO , веб-сайт: un.org, URL: <https://www.un.org/ru/ecosoc/icao/>
66. Timeline: 752, веб-сайт: ps752justice.com, URL: <https://www.ps752justice.com/timeline/>
67. Iran flight 752 plane crash timeline, веб-сайт: globalnews.ca, URL: <https://globalnews.ca/news/7555272/iran-flight-752-plane-crash-timeline/>
68. Iran plane crash, веб-сайт: bbc.com, URL: <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-51047006>
69. FlightPS752, веб-сайт: international.gc.ca, URL: <https://www.international.gc.ca/gac-amc/assets/pdfs/publications/flight-vol-ps752/flight-vol-ps752-en.pdf>
70. Timeline a look at Canadas relationship with Iran before and after the ps752crash веб-сайт: cp_24.com, URL: <https://www.cp24.com/mobile/news/timeline-a-look-at-canada-s-relationship-with-iran-before-and-after-the-ps752-crash-1.5258755?cache=wpwecmoua>
71. Ps752 crash, веб-сайт: abbynews.com, URL: <https://www.abbynews.com/tag/flight-752-crash-in-iran>
72. Ps752, веб-сайт: project.liga.net URL: https://project.liga.net/projects/PS_752/
73. Ps752, веб-сайт: interfax.ru, URL: <https://www.interfax.ru/world/744331>

74. Катастрофа МАУ в Тегеране, веб-сайт: pravda.com.ua, URL: <https://www.pravda.com.ua/rus/news/2021/01/9/7279412/>
75. Трагедія «Чорні скриньки» підтвердили, що літак збили, веб-сайт: zbruc.eu, URL: <https://zbruc.eu/node/99245>
76. Авіакатастрофа в Ірані, веб-сайт: ukrinform.ua, URL: <https://www.ukrinform.ua/tag-aviakatastrofa-v-irani>
77. Сбитый «Боинг» МАУ : суд в Канаде, веб-сайт: dw.com, URL: <https://www.dw.com/ru/sbityy-ukrainskiy-boing-sud-v-kanade-priznal-vinu-irana/a-57603818>
78. Ким були загиблі в авіакатастрофі в Ірані українці ?, веб-сайт: radiosvoboda.org, URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/ps752-mau-tehran-kyiv-crew-victims-ukraine/30366954.html>
79. Почему разбившийся Боинг был в лизинге, веб-сайт: kp.ua, URL: <https://kp.ua/incidents/656677-pochemu-razbyvshyisia-boynh-737-800-byl-v-lyzynhe>
80. Why were so many Canadian's o the plane that crashed in Iran, веб-сайт: cbc.ca, URL: <https://www.cbc.ca/news/world/canadians-plane-crash-iran-1.5419076>
81. Україна відкидає звинувачення Ірану «політизації» загибелі літака рейсу 752, веб-сайт: radiosvoboda.org, URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/ukrayina-vidkydaye-zvynuvachennya-iranu-v-polityzatsiyi-zahybeli-litaka/31213774.html>
82. Катастрофа літака МАУ: оприлюднили остаточний звіт Ірану , веб-сайт: slovoidilo.ua, URL: <https://www.slovoidilo.ua/novyna/svit/katastrofa-litaka-mau-oprylyudnyly-ostatochnyj-zvit-iranu>
83. CBC: У Канаді вивчають аудіозапис, який свідчить про те, що літак МАУ в Ірані могли збити навмисно, веб-сайт: radiosvoboda.org, URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-iran-litak-mau/31095484.html>
84. Definition of aviation accident serious incident and incident, веб-сайт: mot.gov.sg, URL: <https://www.mot.gov.sg/about-mot/transport-safety->

investigation-bureau/aaib/definition-of-aviation-accident-serious-incident-and-incident

85. Terminology, веб-сайт: atsb.gov.au, URL: <https://www.atsb.gov.au/avdata/terminology>

86. Aviation accident or incident, веб-сайт: definitions.net, URL: <https://www.definitions.net/definition/aviation+accident+or+incident>

87. Human factors in Aviation, веб-сайт: aviationlearning.net, URL: <http://aviationlearning.net/files/HumanFactors.pdf>

88. Aviation safety network, веб-сайт: aviation-safety.net, URL: <https://aviation-safety.net/>

89. Why planes crash, веб-сайт: baumhedlundlaw.com, URL: <https://www.baumhedlundlaw.com/aviation-accident/why-planes-crash/>

90. Why do planes crash, веб-сайт: flightdeckfriend.com, URL: <https://www.flightdeckfriend.com/ask-a-pilot/why-do-planes-crash/>

91. Збиття українського авіалайнера в Ірані, веб-сайт: porady.org, URL: <https://porady.org.ua/zbittya-ukrainskogo-avialaynera-v-irani-mizhnarodni-standarti-rozsliduvannya-aviaciynikh-podiy-ta>

92. Катастрофа літака МАУ, веб-сайт: suspilne.media, URL: <https://suspilne.media/138996-katastrofa-litaka-mau-lideri-g7-zaklikali-iran-do-prozorosti-ta-spravedlivosti/>

93. Ukraine rejects Iran's final report on downing of flight PS752 , bbc.com веб-сайт, URL: <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-56428698>

94. Катастрофа літака МАУ в Тегерані: хронологія, деталі, наслідки, веб-сайт: ukrinform.ua, URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/2851266-litak-mau-rozbivsa-v-irani.html>

95. Катастрофа літака МАУ: Оприлюднили остаточний звіт Ірану , веб-сайт: slovoidilo.ua, URL: <https://www.slovoidilo.ua/2021/03/17/novyna/svit/>

ДОДАТКИ

Для більш детального узагальнення та розуміння міжнародних стандартів процесів розслідування авіаційних подій візьмемо відкрити інформацію етапів розслідування несподіваних авіакатастроф: рейсу МН-17 малайзійської авіакомпанії та рейсу PS752 Міжнародних авіаліній України.

Авіакатастрофа МН-17. Комерційний лайнер розбився над зоною воєнних дій на сході України. Маршрут МН-17 пролягав через східну Європу, центральну Азію і Бетальський залив, кінцева точка рейсу була столиця Малайзії – Куала-Лумпур. Boeing-777 – одне із найкращих повітряних суден, такий тип літака зазвичай використовують на дальньо-магістральних рейсах.

Реакція світу на авіакатастрофу не змусила на себе чекати. Барак Обама сказав: «Майже 300 людей - діти, жінки, чоловіки загинули! Не маючи, ніякого відношення до ситуації на Сході України. Вони стали жертвами жахливого вбивства».

Жахлива новина особливо торкнулася Нідерландів - 193 пасажирів рейсу були громадяни цієї країни. Рада безпеки Нідерландів мобілізувала свою команду з розслідування авіакатастрофи та розгорнула офіс у Києві, аби допомогти українським слідчим.

Стверджувалось, що літак збили військові, але слідчих по розслідуванню цікавили тільки факти. Для міжнародної спільноти було важливо з'ясувати причину катастрофи, знати відповіді на всі питання які з'являлися у момент розслідування. При розслідуванні авіакатастрофи на кожному кроці поставали перешкоди з боку Росії.

За вимогами міжнародних стандартів розслідування подібних авіакатастроф, перш за все, треба було оточити місце краху повітряного судна . На момент катастрофи це було неможливим в зв'язку з проведенням військових дій. Докази показували на те, що літак збила ракета класу «земля-

повітря» . Але тільки дослідивши місце падіння лайнера, можна встановити картину катастрофи.

В зв'язку з тим, що представники міжнародної комісії не могли протягом 4-х місяців отримати доступ до місця падіння повітряного судна, комісія з розслідування вирішила розглянути інші теорії , які обговорювалися в ЗМІ, а саме :

- літак потрапив у екстремальні погодні умови ;
- технічна несправність ;
- людський фактор – помилка пілотів;
- версія про метеорит .

Всі ці версії після детального розслідування були відкинуті.

Кожне розслідування авіакатастрофи спирається на записи бортових та речових самописців. У цьому випадку це було дуже важливо.

Чорні скриньки могли містити в собі ключові докази катастрофи. Слідчим надали доступ до місця падіння літака , тільки після знаходження чорних скриньок.

Отримавши доступ до розкодованих бортових самописців, слідчі намагалися з'ясувати, чи не було зовнішніх погроз. У кінці запису слідчі виявили два сторонніх звуки. Це було ключовим доказом того, що причиною авіакатастрофи був зовнішній фактор.

У ході розслідування слідчі почали реконструкцію кабіни пілота, аби зрозуміти, яким був удар . У ході реконструкції слідчі зауважили, що з однієї сторони фюзеляжа дефекти відсутні, а ось ліва сторона отримала удар . У слідчих не було сумнівів – Боїнг був збитий.

Було знайдено унікальний елемент, який за формою схожий на пісочний годинник; такий же елемент патологоанатоми знайшли і у тілі капітана. Елементи у формі пісочного годинника використовують у певній боеголовці ракети комплексу «Бук». [40].

Авіакатастрофа рейсу PS752 авіакомпанії «Міжнародні авіалінії України»

Важка подія, під час якої загинули усі пасажери на борту: 176 осіб різних національностей. Ця авіакатастрофа увійшла до 50-ти найбільших авіакатастроф світу.

Відповідно до українського Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів, для розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, що зареєстровані, експлуатуються, виготовлені чи розроблені в Україні, та у випадках, коли внаслідок події загинули чи були травмовані громадяни України, проводить держава місце події, Державіаадміністрація направляє свого уповноваженого представника та його радників для участі у розслідуванні.

Відбулося позачергове засідання уряду, на якому ухвалено рішення про створення та відправку до Ірану пошуково-рятувальної групи. До неї ввійшли 45 експертів з Державної авіаційної служби, Національного бюро розслідувань авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, представники РНБО, Служби безпеки України, ДСНС, Міністерства оборони, Міністерства закордонних справ та представники компанії МАУ.

У ході розслідування Іран приховував важливу інформацію, аби засекретити точну причину катастрофи. Певний час вважалося, що аварія сталася через певний дефект, а саме технічний. Згодом з'ясувалося, що причина катастрофи - ракета. Але, на жаль, Республіка Іран відмовлялася приймати інформацію, щодо ракетних ударів.

Британські представники оборони підтвердили та оприлюднили інформацію, що знімки інфрачервоних розвідувальних супутників зафіксували запуск ракет та зіткнення літака з ракетою.

У ході розслідування Іран надіслав слідчу групу до місця подій. Як заявив представник з розслідувань катастроф, повідомлень про надзвичайну ситуацію на борту від екіпажу не надходило. Тільки через 2 доби Ісламська

Республіка Іран надала представникам України доступ до бортових самописців та уламків літака.

Ісламська Республіка Іран запросила Україну в якості власника літака і компанію Boeing, як виробника літака, взяти участь у розслідуванні.

Глава Управління цивільної авіації Ірану Алі Абедзаде також заявив, що Іран офіційно запросив до участі в розслідуванні катастрофи «Боїнга» МАУ, представників США та інших держав. [93], [94]

Спецслужби США заявили, що літак було збито саме іранською системою ППО російського виробництва. Прем'єр-міністр Канади також підтримав та підтвердив цю інформацію. Протягом декількох днів Іран не розголошував причини авіакатастрофи, відкидаючи інформацію про удар ракети. 20 лютого 2021 року військова прокуратура Ірану завершила розслідування цієї катастрофи літака МАУ.

Прем'єр-міністр Канади Джастін Трюдо заявив, що причини з різних джерел підтверджують те, що літак був збитий саме іранською ракетою, а чиновники Британії, цілком погодилися з цією інформацією.

21 травня 2021 року Верховний суд Онтаріо визнав, що збиття літака МАУ поблизу Тегерана Іранською революційною гвардією було навмисним, що головне - терористичним актом. [95]