

Беляєв Г.Б., к.т.н., завідувач відділу
транспортно-технічних досліджень
лабораторії інженерно-транспортних
досліджень Державного науково-дослідного
експертно-криміналістичного центру МВС України, м. Кив, Україна,

Юдіна І.В., адвокат, керуючий партнер
Адвокатського об'єднання «ЮРІКОН-22», аспірант,
Національний авіаційний університет, м. Кив, Україна

ЮРИДИЧНІ ТА ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ З ЦИВІЛЬНИМИ ПОВІТРЯНИМИ СУДНАМИ

Відповідальність за найпоширеніші кримінальні правопорушення проти безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту передбачені Кримінальним кодексом України, а саме ст. ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту», 281 «Порушення правил повітряних польотів», 282 «Порушення правил використання повітряного простору», 291 «Порушення чинних на транспорті правил» [1].

Повітряним кодексом України чітко визначені такі терміни як «авіаційна подія» (далі – АП), «інцидент», «надзвичайна подія» (далі – НП) тощо [2].

Процедура організації та проведення розслідування АП та інцидентів, що сталися з цивільними повітряними суднами (далі – ПС) України та іноземними цивільними ПС на території України, визначається Положенням про розслідування авіаційних подій та інцидентів, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 року № 159, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 2 серпня 2010 року за № 590/17885 [3].

Відзначимо, що сам порядок розслідування та досліджень АП у цивільній авіації здійснюється відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, яка набула чинності для України 09 вересня 1992 року, додатків

13 «Розслідування авіаційних подій», 17 «Авіаційна безпека» та 19 «Управління безпекою польотів» [4].

Відповідно до вище зазначених нормативно-правових актів, при настанні АП проводиться технічне та досудове розслідування. Такі розслідування на території України проводяться у взаємодії з органами досудового розслідування [5].

Спеціалізованою експертною установою з розслідування АП є Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – Національне бюро), що належить до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Основною метою Національного бюро є підготовка висновків та рекомендацій на основі збирання, аналізу, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів, з метою запобігання АП, що сталися на території України [6].

Процес технічного розслідування АП, на відміну від досудового розслідування, чітко визначений нормативно-правовими актами України.

Головним кодифікованим нормативно-правовим актом, яким врегульовано поняття досудового розслідування, поняття доказів, їх збирання, предмета доказування та порядку розслідування кримінальних правопорушень є Кримінальний процесуальний кодекс України (далі – КПК України). Проте, зауважимо, що він не визначає жодної конкретної процесуальної процедури взаємодії з міжнародним або з вітчизняним законодавством щодо розслідування АП, які також містять ознаки кримінальних правопорушень. У КПК України визначений перелік джерел, з яких можуть бути одержані докази та встановлено чіткий порядок їх збирання та одержання за допомогою відповідних процесуальних, зокрема, слідчих (розшукових) дій.

Одним із процесуальних джерел доказів у кримінальному провадженні є висновок експерта (ч. 2 ст. 84 КПК України). Слід зазначити, що експертом у кримінальному провадженні відповідно до ч. 1 ст. 69 КПК України є особа, яка володіє науковими, технічними або іншими спеціальними знаннями, має право відповідно до Закону України «Про судову експертизу» на проведення експертизи і

якій доручено провести дослідження об'єктів, явищ і процесів, що містять відомості про обставини вчинення кримінального правопорушення та дати висновок з питань, які виникають під час кримінального провадження і стосуються сфери її знань [7].

Не можна не погодитися з тим, що матеріали технічного розслідування мають велике значення для кримінального провадження, але висновок Національного бюро не є одним із визначених вище ч. 2 ст. 84 КПК України процесуальних джерел доказів, а отже не є допустимим доказом у розумінні ст. 94 КПК України. Тому, як правило, виникає потреба в отриманні висновку експерта та призначенні судової інженерно-технічної експертизи із залученням відповідних судових експертів (фахівців у галузі авіаційного транспорту та суміжних галузей знань) державних спеціалізованих установ, що здійснюють судово-експертну діяльність згідно із законом України «Про судову експертизу» [8].

Зважаючи на широке коло завдань та галузей знань, необхідних для їх вирішення (не тільки в галузі техніки), Експертна служба МВС України може забезпечити залучення судових експертів у таких галузях знань як матеріалознавство, металознавство, трасологія, хімія, біологія, вибухотехніка, пожежотехніка тощо. Також на сьогоднішній день на етапі впровадження в Експертній службі МВС України перебуває галузь судової авіаційно-транспортної експертизи за експертною спеціальністю 10.28 «Дослідження технічного стану літальних апаратів та окремих складових, дослідження дій авіаційного персоналу, дослідження аеронавігаційного забезпечення польотів».

Завданням судової авіаційно-транспортної експертизи є забезпечення спеціальними знаннями проведення об'єктивного розслідування АП з ПС, що сталися на території України та іноземних держав. Її предметом є фактичні дані про обставини АП чи інциденту, технічний стан літальних апаратів (далі – ЛА), аеронавігаційних приладів, наземного аеронавігаційного обладнання, заходи, які здійснювалися з підготовки й організації польотів, тощо.

До завдань судової авіаційно-транспортної експертизи відносяться:

- встановлення технічного стану ЛА, аеронавігаційних приладів, наземного аеронавігаційного обладнання;

- оцінка відповідності встановленим нормам заходів з підготовки й організації польотів та їх впливу на настання АП чи інциденту.

Об'єктами судової авіаційно-транспортної експертизи є: ЛА, наземне аеродромне обладнання, окремі частини, вузли, деталі ЛА, прилади і технічні засоби безпеки польотів, польотна документація, записи перемовин екіпажу з керівником польотів, записи бортових самописців тощо.

Залежно від обставин конкретної АП можуть бути поставлені такі запитання [9]: Чи перебували з технічної точки зору в настанням зв'язку з виникненням АП конкретні дії екіпажу та авіаційного персоналу? В якому напрямку, під яким кутом до поверхні землі, якою частиною відбулося зіткнення ЛА (із залученням експертів-трасологів)? З яких частин почалося руйнування ЛА в момент АП, в якому технічному стані перебував ЛА, який з механізмів (вузлів, агрегатів) відмовив у польоті, чи мав ЛА недоліки конструкції (із залученням експертів-трасологів, металознавців, матеріалознавців та ін.)? Чи є з технічної точки зору дане ушкодження ЛА (елементів його конструкції) причиною АП, чи воно її наслідок? Чи були справні прилади ЛА до моменту АП? Як здійснювалося забезпечення екіпажу аеронавігаційною інформацією? Якими документами та відомостями в них був забезпечений політ? Однак, наведений перелік, необхідний для реконструкції АП, не є вичерпним.

Таким чином, проведення судової авіаційно-транспортної експертизи з метою повного та неупередженого розслідування, отримання належних, допустимих, достовірних та достатніх доказів при розслідуванні АП є доволі багатогалузевим процесом. Враховуючи це, на нашу думку, положення КПК України, Закону України «Про судову експертизу», як і ряд інших нормативно-правових актів невідкладно потребують змін, зокрема щодо проведення судової авіаційно-транспортної експертизи, а суб'єкти судово-експертної діяльності найближчим часом повинні

здійснити комплекс науково-дослідних заходів задля розроблення різноманітних методик та побудови чіткої системи експертних досліджень ПС.

Література

1. Кримінальний кодекс України. : Закон України від від 05.04.2001 № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 46. Ст. 380.
2. Повітряний кодекс України : Закон України від від 19.05.2011 № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 48. Ст. 430.
3. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 р. № 159. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10>.
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. : Міжнародний документ від 07.12.1944. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038.
5. Про затвердження Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 травня 2022 р. № 610. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/610-2022-%D0%BF#Text>
6. Про затвердження Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами : Наказ Міністерства інфраструктури України від 13 лютого 2020 р. № 57. URL: https://mtu.gov.ua/files/Dok_NORMATUVKA/57.pdf.
7. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 № 4651-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2022. № 7. Ст. 53.
8. Про судову експертизу : Закон України від 25.02.1994 № 4038-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 2021. № 16. Ст. 144.
9. Катастрофи в авіації : наук.-практ. вид. / В.С. Кузьмічов та ін. Київ : Видавництво «КВІЦ», 2005. 500 с.