

ЛІТЕРАТУРА

1. Краус Н.М. Глобалізація як тенденція розвитку людства. Глобальні проблеми світового господарства. Історія економіки та економічної думки: навчальний посібник. Київ, 2014. URL: <https://textbook.com.ua/politekonomiya/1473451901/s-38> (дата звернення: 03.12.2018).
2. Куян І.А. Чи послаблює глобалізація суверенітет національних держав. Віче. 2009. № 12. URL: <http://veche.kiev.ua/journal/1510/> (дата звернення: 20.12.2018).
3. Кучук А.М., Денисенко С.М. Глобалізація і транснаціональні корпорації як фактори впливу на державний суверенітет. Порівняльно-аналітичне право. 2016. № 6. С. 25–27. URL: http://www.pap.in.ua/6_2016/7.pdf (дата звернення: 20.12.2018).
4. Галецький В.Ф. Глобалізація, суверенітет і мондіалізм. Центр гуманітарних технологій. URL: <https://gtmarket.ru/laboratory/expertize/2006/635> (дата звернення: 07.12.2018).
5. Гринін Л.Е. Глобалізація і національний суверенітет. Історія і сучасність. 2005. № 1. С. 6–31. URL: http://www.isras.ru/files/File/Istoriya_i_sovremen/2005_01/Grinin_Globalizaciya_i_nacionalni_%20suverenitet.pdf (дата звернення: 07.12.2018).
6. Цивільний кодекс України від 4 листопада 2018 р. № 435-IV / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15/print> (дата звернення: 03.12.2018).
7. Конституція України: Закон України від 30 вересня 2016 р. № 254к/96-Вр / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/> (дата звернення: 03.12.2018).
8. Про виконання рішень та застосування практики Європейського суду з прав людини: Закон України від 2 грудня 2012 р. № 3477-IV / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3477-15> (дата звернення: 03.12.2018).
9. Глотов Б.Б., Корх О.М. Функціонування національних держав в умовах глобалізації. Публічне адміністрування: теорія і практика. 2012. № 1 (7). URL: [http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01\(7\)/12gbbdug.pdf](http://www.dridu.dp.ua/zbirnik/2012-01(7)/12gbbdug.pdf) (дата звернення: 05.12.2018).
10. Пастухова Н.Б. Суверенітет: историческое прошлое и настоящее. Вопросы истории. 2007. № 8. С. 92–99.
11. Сидоренко О.О. Правова система України в умовах глобалізації. Теорія і практика правознавства. 2016. № 1 (9). URL: <http://tlaw.nlu.edu.ua/article/viewFile/71965/66946> (дата звернення: 06.12.2018).
12. Ильин М.В. Стабилизация развития. Полис. 1999. № 2. С. 20–25.
13. Сіваш О.М. Еволюція змісту суверенітету: причини і фактори. Форум права. 2013. № 4. С. 374–380.

УДК 347.822.4:656.7.081

РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ: ГАРМОНІЗАЦІЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ З МІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ І ПРАВОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

AIRCRAFT ACCIDENT AND INCIDENT INVESTIGATION: HARMONIZATION OF UKRAINE'S LEGISLATION WITH INTERNATIONAL LAW AND EU LAW

**Філіппов А.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри господарського та транспортного права
Державний університет інфраструктури та технологій**

Стаття присвячена складній і малодослідженій проблемі розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами і гармонізації законодавства України з міжнародним правом і правом Європейського Союзу в цій сфері. Автор визначає й аналізує систему джерел правових норм, стандартів і рекомендованої практики щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів, прийнятих в Україні, Європейському Союзі та у міжнародному праві. На основі аналізу вказаних норм сформульовані висновки стосовно стану та перспектив гармонізації законодавства України з міжнародним правом і правом Європейського Союзу у цій сфері. Зокрема, обґрунтовується висновок, що загалом чинне законодавство України щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів відповідає ключовим міжнародним і європейським стандартам. Водночас автор звертає увагу на внутрішні суперечності та неузгодженість окремих норм вітчизняного права в зазначеній галузі.

Ключові слова: цивільна авіація, розслідування авіаційних подій та інцидентів, гармонізація законодавства України з міжнародним правом і правом ЄС.

Статья посвящена сложной и малорасследованной проблеме расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами и гармонизации законодательства Украины с международным правом и правом Европейского Союза в данной сфере. Автор определяет и анализирует систему источников правовых норм, стандартов и рекомендуемой практики по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, принятых в Украине, Европейском Союзе и в международном праве. На основе анализа указанных норм сформулированы выводы относительно состояния и перспектив гармонизации законодательства Украины с международным правом и правом Европейского Союза в данной сфере. В частности, обосновывается вывод, что в целом действующее законодательство Украины по расследованию авиационных происшествий и инцидентов соответствует основным международным и европейским стандартам. В то же время автор обращает внимание на внутренние противоречия и несогласованность отдельных норм отечественного права в указанной области.

Ключевые слова: гражданская авиация, расследование авиационных происшествий и инцидентов, гармонизация законодательства Украины с международным правом и правом ЕС.

The article is devoted to a complex and unexplored problem of investigating accidents and incidents with civil aircraft and harmonizing the legislation of Ukraine with international and EU law in this area. The author identifies and analyzes the system of sources of legal norms, standards and recommended practices, adopted in Ukraine, the EU and in international law for aircraft accident and incident investigation. Based on the analysis of these norms, conclusions are formulated regarding the state and prospects of harmonization of the legislation of Ukraine with international law and EU law in this field. The conclusion is substantiated that, in general, the current legislation of Ukraine on the investigation of accidents and incidents complies with the main international and European standards. In particular, Ukraine implemented two key principles of investigation of aviation accidents and incidents from international law into its legislation. Firstly, the legislation of Ukraine, in full compliance with international and European standards, prohibits the use of administrative, official, prosecutorial, judicial bodies and insurers of any accident and incident investigation materials for establishing someone's guilt or responsibility. Secondly, the independence of the National Bureau of Air

Accidents Investigation of Ukraine from the aeronautical authorities, manufacturers and operators of aviation equipment is legally enshrined. At the same time, the author draws attention to the internal contradictions and the inconsistency of certain norms of national law in this area. Thus, certain provisions of the Air Code of Ukraine contain contradictory requirements. On the one hand, they oblige the National Bureau of Air Accidents Investigation of Ukraine to ensure the protection and non-proliferation of information about the investigation and provide it to the authorities only by a court. On the other hand, to notify the prosecution authorities of Ukraine if during the investigation criminal acts or omissions of certain individuals or organizations were identified.

Key words: civil aviation, aircraft accident and incident investigation, harmonization of Ukraine's legislation with international law and EU law.

Безпека цивільної авіації, зокрема безпека польотів, сьогодні, як і півстоліття тому, стабільно залишається в центрі уваги держав і міжнародної спільноти. Однак, незважаючи на заходи, що вживаються як на міжнародному рівні, так і на рівні окремих держав, авіаційні події (авіакатастрофи й аварії) та інциденти продовжують траплятися з цивільними повітряними суднами. Наразі немає ніяких підстав вважати, що ця статистика суттєво зміниться у найближчі роки. Як відомо, одним із засобів підтримання або підвищення рівня безпеки польотів цивільних повітряних суден є своєчасне й об'єктивне розслідування авіаційних подій та інцидентів, яке здатне виявити їх причини та сприятливі фактори з метою запобігання їх повторенню у майбутньому.

За останні роки законодавство України в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами зазнало ряд істотних, на наш погляд, переважно позитивних змін, спрямованих, насамперед, на подальшу гармонізацію й адаптацію до норм і стандартів міжнародного права і права Європейського Союзу (далі – ЄС), що пов'язано з проголошеною Україною метою подальшої інтеграції своєї правової системи в правову систему ЄС. Незважаючи на це, залишаються ще окремі норми, які потребують, на нашу думку, такої гармонізації й адаптації, які ми і постараємося проаналізувати в цій статті.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукова проблематика розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами висвітлювалася переважно у науково-технічній літературі, що пов'язано з її специфікою. Правові аспекти прямо чи опосередковано досліджували такі зарубіжні вчені, як В.Д. Бордунов, А.М. Верещагін, М.М. Волков, В. Дежкін, Ю.М. Малеев, В.А. Свіркін, R.I.R. Abeuratne, J. Balfour, K.M. Beaumont, M. De Juglart, M. Milde, J. Naveau та інші вчені. У вітчизняній юридичній науці таких досліджень на порядок менше, серед них сучасними є праці таких науковців, як І.Я. Козачок, І.В. Пивовар, Ю.І. Пивовар, В.П. Сердюк, Є.В. Сердюк, О.О. Фаст та деякі інші. Автор цієї статті також торкався проблематики розслідування авіаційних подій та інцидентів у своїй дисертації [1, с. 147–149] й окремих публікаціях у наукових періодичних виданнях, однак предмет дослідження дозволяв висвітлити лише окремі аспекти, прямо пов'язані з безпекою авіації. Розвиток вітчизняного законодавства, його поступова гармонізація з міжнародним правом і правом ЄС, а також постійний перегляд із боку ІКАО та ЄС наявних міжнародних і європейських стандартів розслідування авіаційних подій та інцидентів зумовлює актуальність нових наукових досліджень у цій сфері.

Мета статті – на основі порівняльного аналізу міжнародного та національного права сформулювати й обґрунтувати висновки щодо поточного стану та перспектив подальшої гармонізації законодавства України в сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами зі стандартами міжнародного права та права ЄС. Також хотілося б привернути увагу наукової громадськості, законодавця та спеціалістів, що здійснюють практичну діяльність у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів, до проблем, які будуть розглянуті нами нижче – насамперед до тих, які не були раніше висвітлені в юридичній науковій літературі.

Згідно зі ст. 26 Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію держава, на території якої відбулося авіаційне подія, повинна призначити розслідування обставин цієї події [2]. У законодавстві України під авіаційною подією розуміється подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна під час польоту, внаслідок якої будь-яка особа отримала тілесне ушкодження (в т. ч. зі смертельними наслідками), або повітряне судно зникло безвісти, чи опинилося в місці, де доступ до нього абсолютно неможливий, або зазнало серйозних пошкоджень, або відбулося руйнування його конструкції (виходячи з аналізу змісту п. 4 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України 2011 р. [3]). Розрізняють авіаційну подію з людськими жертвами (катастрофу) і без (аварію). Під інцидентом розуміється подія, крім авіаційної події, яка пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації (п. 48 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України 2011 р. [3]).

Оскільки в науковій літературі в одних випадках не висвітлюється, в інших – висвітлюється неповно або у спотвореному вигляді система джерел правових норм, стандартів і рекомендованої практики щодо розслідування авіаційних подій та інцидентів, прийнятих в Україні, ЄС та у міжнародному праві, вважаємо за необхідне коротко зупинитися на цьому питанні. В Україні правову основу розслідування авіаційних подій та інцидентів складають норми Повітряного кодексу України 2011 р. [3], Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів 2010 р. [4], Постанови Кабінету Міністрів України 2012 р. «Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами» [5], Керівництва з розслідування авіаційних подій та інцидентів 2013 р. тощо. Зазначені вище документи розроблялися вже на основі або з урахуванням норм міжнародного права і права ЄС. Одночасно з міжнародне право (меншою мірою) і, особливо, право ЄС не стоять на місці, триває процес їх розвитку, що зумовлює постійну необхідність в адаптації національного права до останніх новел, а в ідеалі – у випереджаючому розвитку з урахуванням останніх тенденцій у міжнародному праві та праві ЄС.

Основні міжнародні стандарти і рекомендовану практику (SARPS) у сфері розслідування авіаційних подій та інцидентів містить Конвенція про міжнародну цивільну авіацію [2] (також відома як Чиказька конвенція 1944 р.) і Додаток 13 до неї «Розслідування авіаційних подій та інцидентів» [6], а також Додаток 19 «Управління безпекою польотів». Норми вищевказаних документів конкретизовані в інших документах ІКАО, що містять стандарти і рекомендовану практику, серед яких основними є: Керівництво з розслідування авіаційних подій та інцидентів (ч. I, III, IV) (Doc 9756); Керівництво з розслідування авіаційних подій та інцидентів: політика і процедури (Doc 9962); Керівництво щодо подання даних про авіаційні події/інциденти (Керівництво ADREP) (Doc 9156); Керівництво щодо запобігання авіаційним подіям (Doc 9422); Керівництво з управління безпекою польотів (Doc 9859); Циркуляр ІКАО 315-AN/179 «Небезпеки у місцях авіаційних подій» та ін.

Окремо вважаємо за необхідне звернути увагу колег на стандарти розслідування авіаційних подій та інцидентів ЄС, щодо яких у сучасних наукових публікаціях зустрічаємо найбільше застарілої та неактуальної інформації. У ЄС вищезгадані міжнародні стандарти і рекомендо-

вана практика (часто в підвищеному вигляді) відображені в цілому ряді документів, насамперед у Регламентах Європейського Парламенту та Ради, серед яких найважливішими є: 1) «Щодо розслідування та попередження аварій і інцидентів у сфері цивільної авіації та про скасування Директиви 94/56/ЄС» № 996/2010 від 20 жовтня 2010 р.; 2) «Щодо звітності, аналізу та спостереження за подіями в цивільній авіації <...>» № 376/2014 від 03 квітня 2014 р.; 3) «Про загальні правила в галузі цивільної авіації та створення Європейського Агентства безпеки авіації <...>» № 2018/1139 від 04 липня 2018 р. та ін.

Насамперед відзначимо, що розслідування авіаційних подій та інцидентів слід відрізнити від дисциплінарного, адміністративного або кримінального розслідування. Не менш важливо розрізнити розслідування актів незаконного втручання, яке перебуває в юрисдикції Державної авіаційної служби (Державіаслужби), та розслідування авіаційних подій та інцидентів (віднесене до юрисдикції створеного, відповідно до міжнародних і європейських стандартів, Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів). Перше розслідування, яке не є предметом розгляду цієї статті, називається службовим і є одним із заходів контролю якості авіаційної безпеки. Друге, про яке йтиметься нижче, стосується безпеки польотів – його також називають технічним, що досить точно відображає його сутність, оскільки метою розслідування є не встановлення винної особи, а встановлення причини авіаційної події (технічної або «людського фактору»).

Відповідно до мети розслідування авіаційних подій та інцидентів має ряд особливостей, які відрізняють його від кримінального розслідування. Передусім це оперативність, зумовлена метою: конструктивний результат (об'єктивне встановлення причин і розробка відповідних рекомендацій для запобігання повторення аналогічних подій) повинен бути досягнутий якомога швидше. Оперативність досягається завдяки мінімізації формальностей, порівняно спрощеною процедурою розслідування – оскільки таке розслідування не ставить за мету і не вирішує завдання встановлення вини і притягнення винних до юридичної відповідальності, внаслідок проведення розслідування не можуть бути порушені відповідні конституційні права людини, а отже, розслідування не потребує цілої низки спеціальних правових гарантій (дотримання презумпції невинуватості і права на захист, інших прав обвинуваченого), що уповільнюють розслідування злочинів.

У Додатку 13 спеціально вказано, що метою розслідування авіаційної події або інциденту не є встановлення будь-якої вини або відповідальності – єдиною метою розслідування є запобігання авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому [6]. Будь-який судовий або адміністративний розгляд для встановлення вини або відповідальності має відбуватися окремо від будь-якого розслідування, яке проводиться відповідно до положень Додатка 13 [6]. Законодавство України (наприклад, ч. 5 ст. 119 Повітряного кодексу України) у повній відповідності з міжнародними та європейськими стандартами містить заборону на використання адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, а також страховиками будь-яких матеріалів розслідування авіаційних подій та інцидентів для встановлення чиєїсь вини або відповідальності [3].

У зв'язку з вищевказаними особливостями вважаємо нелогічними (і навіть суперечливими) положення Повітряного кодексу України, які зобов'язують співробітників Експертної установи з розслідування авіаційних подій повідомити органи прокуратури України, якщо під час розслідування були виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб або організацій (ч. 6 ст. 119 [3]), що не зовсім узгоджується з попередніми положеннями ч. 5 ст. 119 про анонімність особи, яка надала інформацію для такого розслідування, а також із подальшими положеннями ч. 1 ст. 122, які зобов'язують Експертну установу з розслідування авіаційних подій забезпечити захист і нерозповсюдження інформації про розслідування та надавати її органам влади тільки за рішенням суду [3]. Також не зовсім зрозуміло, як повинна дотримуватися вимога п. 4 ч. 3 ст. 122 про те, що розголошення інформації про розслідування можливе тільки в знеособленій і короткій формі [3]. Вважаємо, що хоча зазначена норма ч. 6 ст. 119 [3] прямо не суперечить принципам і міжнародним стандартам розслідування авіаційних подій та інцидентів, водночас вона може завдати істотної шкоди цілям і задачам такого розслідування, насамперед його об'єктивності, яка досягається саме за допомогою принципу нерозголошення результатів розслідування. Тим більше, що п. 2 ч. 3 ст. 122 вимагає, щоб розголошення інформації про розслідування не перешкоджало її отриманню в майбутньому. Не можемо не погодитися з принциповою позицією В. Свірка, що основною принциповою зміною в сфері державного регулювання діяльності цивільної авіації є поступовий перехід від принципу доцільності до принципу дотримання чинного законодавства, процес досить складний і тривалий [7, с. 90].

Інший найважливіший принцип розслідування авіаційних подій та інцидентів: воно повинно проводитися урядовим органом, незалежним від авіаційних властей, виробників і експлуатантів авіаційної техніки. Цього принципу Україна дотримується з 2012 р., коли згідно з постановою Кабінету Міністрів України [5] було створено Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами, яке організує і проводить, за участю інших зацікавлених органів державного управління, організацій і підприємств України, розслідування авіаційних подій і серйозних авіаційних інцидентів із цивільними повітряними суднами України та повітряними судами іноземних держав на території України.

Таким чином, незважаючи на імплементацію в законодавство України про розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами діючих міжнародних стандартів і рекомендованої практики, а також стандартів ЄС, необхідно продовжувати роботу щодо подальшої гармонізації й адаптації законодавства України, щоб воно продовжувало відповідати цим стандартам і в майбутньому: розвивалося в руслі останніх тенденцій у міжнародному праві і праві ЄС, які не стоять на місці, а постійно розвиваються, що зумовлює необхідність в адаптації національного права до їх останнім новел, а в ідеалі – у випереджаючому розвитку. Важливо розуміти, що надолужити відставання можна лише в тому разі, якщо випереджає динаміка розвитку. На нашу думку, слід віддавати перевагу якісним, а не кількісним змінам, щоб наслідки гармонізації законодавства України з міжнародним правом і правом ЄС були не стільки формальними, скільки змістовними.

ЛІТЕРАТУРА

1. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Ірпінь, 2010. 246 с.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р. (Зі змінами і доповненнями, внесеними Протоколом від 10 травня 1984 р.). Офіційний вісник України. 2004. № 40. Ст. 2667.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48–49. Ст. 536.
4. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 р. № 159. Офіційний вісник України. 2010. № 60. Ст. 2102.

5. Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228. Офіційний вісник України. 2012. № 23. Ст. 875.

6. Расследование авиационных происшествий и инцидентов: Приложение 13 к Конвенции о международной гражданской авиации. Издание 11. ICAO. Монреаль, 2016. 74 с.

7. Свиркин В.А. Некоторые аспекты правового обеспечения процесса расследования авиационных происшествий и инцидентов. Научный вестник МГТУ ГА. Серия «Воздушное право». 2009. № 144. С. 90–94.