

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ПІД ЧАС РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

INTERNATIONAL COOPERATION IN THE INVESTIGATION OF AVIATION EVENTS: PROBLEMATIC ISSUES

Ахтирська Н.М., к.ю.н, доцент,
доцент кафедри правосуддя

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

На підставі аналізу міжнародних стандартів та національного законодавства внесені пропозиції щодо удосконалення правового статусу Національного бюро з розслідування авіаційних подій, його взаємодії з правоохоронними органами та Державною службою авіації, доповнення Управління розслідування відділом розслідування кіберінцидентів та загроз; визначення форм міжнародного співробітництва відповідно до рекомендацій ICAO.

Згідно з міжнародними стандартами причини, що призвели до авіаційної події, повинні бути визначені, щоб запобігти подібній справі в майбутньому. Така ідентифікація відбувається через належний процес розслідування. Для визначення держави, яка має право брати участь у розслідуванні, беруться до уваги такі фактори: держава, де знаходиться місце події, реєстрація, експлуатація та виробник. Розслідування починається в країні авіаційного інциденту, і держави реєстрації, експлуатації та виробництва мають право призначити уповноваженого представника для участі в процесі розслідування та консультанта. Відповідно до міжнародних стандартів, визначених ICAO, авіаційні розслідування підтримуються політикою «без вини», а провина встановлюється лише на підставі рішення суду. Згідно з ч. 4 ст. 119 Повітряного кодексу України будь-яке адміністративне, службове, прокурорське, судове розслідування, спрямоване на встановлення вини чи відповідальності, проводиться окремо від технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних ситуацій та пошкоджень літальних апаратів на землі.

Національне бюро розслідувань авіації наразі не має належної правової підтримки і регулюється короткою урядовою постановою. Пропонується прийняти Закон України «Про Національне бюро розслідувань авіаційних подій», який визначає функції, права, обов'язки, порядок співпраці з міжнародними установами, правоохоронними органами тощо.

Для реалізації Стратегії кібербезпеки в Національному бюро пропонується створити відділ розслідування кібер-інцидентів та загроз. Доцільно унормувати порядок створення спільних слідчих груп для розслідування авіакатастроф у рамках кримінального провадження.

Ключові слова: Національне бюро з розслідування авіаційних подій, авіаційна безпека, міжнародне співробітництво розслідування інцидентів, принцип технічного розслідування «без винуватих».

Based on the analysis of international standards and national legislation, proposals were made to improve the legal status of the National Aviation Investigation Bureau, its interaction with law enforcement agencies and the State Aviation Service, supplement the Office of Investigation with the Cyberincidents Investigation and Threats Unit; defining forms of international cooperation in accordance with ICAO recommendations.

All causes that led to the aviation event should be identified to prevent such a case in the future. Such identification occurs through due process of investigation. The following factors are taken into account to determine the State entitled to participate in the investigation: the State of the location of the aviation event, registration, operation and manufacturer. Investigation begins in the country of the aviation incident, and states of registration, operation and production have the right to appoint an authorized representative to participate in the investigation process and consultant. In accordance with international standards defined by ICAO, aviation investigations are supported by a "no-fault" policy, and guilt is established only on the basis of a court ruling. According to Part 4 of Art. 119 of the Air Code of Ukraine, any administrative, official, prosecutorial, judicial investigation aimed at establishing guilt or liability shall be conducted separately from the technical investigation of aviation events, serious incidents, incidents, emergencies and damages of aircraft on the ground.

The National Bureau of Investigation of Aviation does not currently have adequate legal support and is governed by a brief government decree. It is proposed to adopt the Law of Ukraine «On the National Bureau of Investigation of Aviation Events», which defines the functions, rights, duties, procedure of cooperation with international institutions, law enforcement agencies, etc.

In order to implement the Cybersecurity Strategy, set up a Cyber Incident and Threat Investigation Unit within the National Bureau.

It is advisable to normalize the procedure for creating joint investigative teams to investigate air crashes in the framework of criminal proceedings. In 2014 An agreement was concluded on the transfer of the investigation to the Netherlands with an expiration date of one year, followed by an extension. It is necessary to clarify in what cases such an investigation is carried out together with the determination of the subject of the decision. It is necessary to decide on the procedure for conducting examinations on these incidents, to determine the authority in the country of the incident to exclude the occurrence of obstacles to access to materials of other states.

Key words: National Bureau of Aviation Accident Investigation, Aviation Security, International Incident Investigation Cooperation, Principle of "No Blame" Technical Investigation.

Сучасний «відкритий світ» сприяє реалізації прагнень громадян різних держав подорожувати, підвищувати свою обізнаність щодо різних культур, пізнавати історію, обмінюватися професійним досвідом, чому сприяє авіаційний транспорт. З огляду на це особливого значення та уваги набуває питання авіаційної безпеки – захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [1]. Порушення правил авіаційної безпеки можуть мати тяжкі наслідки. Під час розслідування будь-якого злочину виникає низка факторів (як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру), що ускладнюють встановлення обставин кримінального правопорушення. Авіаційні інциденти являють собою особливу групу подій, які ускладнені умовами виникнення

(технічні, погодні, злочинні) та обстановкою (повітряний простір, значна територія виявлення слідів злочину, знищення та пошкодження речових доказів та об'єктів дослідження), що зумовлює доцільність міжнародного співробітництва задля надання фахової допомоги у встановленні причин авіаційної події та проведенні ефективного розслідування. Міжнародне співробітництво сприяє також забезпеченню прав громадян різних держав, які є потерпілими.

Питання безпеки цивільної авіації та співробітництва задля її забезпечення регламентуються міжнародними конвенціями, серед яких Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, до якої Україна приєдналася 10 серпня 1992 року та яка чинна для України з 9 вересня 1992 року [2]; Конвенція про злочини

та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року) (Указ Президії Верховної Ради Української РСР «Про приєднання Української Радянської Соціалістичної Республіки до Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден» від 21 грудня 1987 року [3]; Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 27 грудня 1971 року, набрала чинності з 23 березня 1973 року) [4]; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 16 січня 1973 року) [5]; Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (ратифікований Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 14 березня 1989 року № 7247-XI) [6]; Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року) (ратифікована Законом України «Про ратифікацію Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення») [7].

Беручи до уваги те, що розвиток міжнародної цивільної авіації може значною мірою сприяти встановленню і підтриманню дружби і взаєморозуміння між націями і народами світу, тоді як зловживання нею може створити загрозу загальній безпеці, 7 грудня 1944 р. в м. Чикаго 52 держави підписали Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію [2], якою встановили основні принципи роботи міжнародної цивільної авіації, зокрема, правила польотів над територією країн-учасниць, принцип визначення національної належності повітряних суден, міжнародні стандарти та рекомендаційну практику розслідування. Конвенцією передбачалось створення Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), яка є асоційованим органом при ООН, контролює виконання конвенційних положень, а також проводить своєчасний перегляд та доповнення положень, що містяться в додатках до неї (SARPs). Організація користується на території кожної Договірної держави такою правоздатністю, яка може бути необхідна для виконання її функцій. Їй надається повна правосуб'єктність повсюди, де це сумісно з конституцією і законодавством відповідної держави (ст. 47).

Відповідно до ст. 26 «Розслідування подій» у разі події з повітряним судном однієї Договірної держави, яка сталася на території іншої Договірної держави і спричинила смерть або серйозні тілесні ушкодження чи свідчить про серйозний технічний дефект повітряного судна або аеронавігаційних засобів, держава, на території якої сталася пригода, призначає розслідування обставин пригоди згідно з процедурою, яка може бути рекомендована Міжнародною організацією цивільної авіації, наскільки це допускає її законодавство. Державі, в якій зареєстровано повітряне судно, надається можливість призначити спостерігачів для присутності під час розслідування, а держава, яка проводить розслідування, направляє цій державі звіт і висновок про розслідування.

Згідно з Додатком 13 «Розслідування авіаційних подій» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, всі причини, що призвели до авіаційної події, повинні бути ідентифіковані для запобігання такого випадку в майбутньому. Така ідентифікація відбувається шляхом належного процесу розслідування. Для визначення держави, яка має право брати участь в розслідуванні, беруться до уваги такі фактори: держава місця авіаційної події, реєстрації, експлуатації та виробника. Розслідування розпочинається в країні авіаційної події, а державам реєстрації, експлуатації та виробництва надається право призначити уповнова-

женого представника для участі в процесі розслідування та консультанта. 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, вводиться рекомендація, яка стосується права такої держави призначити експерта для участі в розслідуванні.

Особливістю вказаного міжнародного документу є те, що Конвенція продовжує діяти однаково в умовах війни та надзвичайних ситуацій, незалежно від того, які країни перебувають у конфлікті.

Відповідно до міжнародних стандартів, визначених ICAO, розслідування авіаційних подій підтримується політикою «без винуватих», вина встановлюється лише на підставі вироку суду.

Повітряний кодекс України (Розділ XVII «Розслідування авіаційних подій») унормовує організацію технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі, що сталися на території України, а також порушення порядку використання її повітряного простору (ст. 119) [8]. Зокрема, підлягають розслідуванню катастрофи – авіаційні події з людськими жертвами, що призвели до загибелі або зникнення безвісти когось із пасажирів, членів екіпажу або третіх осіб, а також у разі отримання ними тілесних ушкоджень зі смертельним наслідком під час: а) перебування у цьому повітряному судні; б) безпосереднього зіткнення з будь-якою частиною повітряного судна, включаючи частини, що відокремилися від цього повітряного судна; в) безпосередньої дії струменя газів реактивного двигуна; г) зникнення безвісти повітряного судна. Таке розслідування авіаційних подій, інцидентів та надзвичайних подій з цивільними повітряними суднами і літальними апаратами України та іноземними цивільними повітряними суднами, які сталися на території України, а також порушення вимог щодо використання повітряного простору України здійснює спеціалізована експертна установа з розслідування авіаційних подій, що утворюється та статус якої визначається Кабінетом Міністрів України. Експертна установа з розслідування авіаційних подій не може бути у підпорядкуванні чи іншим чином залежати від уповноваженого органу з питань цивільної авіації. Відповідно до міжнародного стандарту за результатами технічного розслідування не приймається рішення про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб. Відповідно до ч. 4 ст. 119 Повітряного кодексу України будь-яке адміністративне, службове, прокурорське, судове розслідування, спрямоване на встановлення вини або відповідальності, повинне проводитися окремо від технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі.

Якщо під час розслідування були виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України (ч. 6). З метою забезпечення проведення розслідування Експертна установа з розслідування авіаційних подій взаємодіє з відповідними центральними органами виконавчої влади, зокрема уповноваженим органом з питань цивільної авіації, з органами місцевого самоврядування, Службою безпеки України, органами прокуратури та Національної поліції відповідно до встановленого Кабінетом Міністрів України порядку (ч. 7).

Відповідно до статті 9 Повітряного кодексу України постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228 утворено Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (НБРЦА) з метою: 1) здійснення технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних

повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху, що сталися на території України з цивільними повітряними суднами; 2) участі у проведенні технічного розслідування на території іноземних держав, в яких сталися авіаційні події з цивільними повітряними суднами України; 3) підготовки висновків та рекомендацій на основі збирання, аналізу, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів, з метою запобігання авіаційним подіям, що сталися на території України. Предметом діяльності Національного бюро є: 1) забезпечення проведення об'єктивного 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; 2) здійснення зчитування, відтворення та проведення аналізу записів бортових реєстраторів та наземних засобів об'єктивного контролю, у разі потреби – визначення технічного центру, у тому числі за кордоном; 3) забезпечення збирання інформації про виявлені експлуатаційно-льотні фактори та ризики, відхилення, аналіз, дослідження та узагальнення даних, що стосуються безпеки польотів; 4) участь у роботі міжнародних авіаційних організацій, сприяння розвитку міжнародних науково-технічних та інформаційних зв'язків у сфері технічного розслідування та запобігання авіаційним подіям; 5) вивчення та поширення передового досвіду і методів проведення незалежного розслідування, управління безпекою польотів серед персоналу авіакомпаній, працівників підприємств, установ, організацій, органів обслуговування повітряного руху, які беруть участь у проведенні розслідувань; 6) підготовка звітів та рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій; 7) надання уповноваженому органу з питань цивільної авіації, іншим заінтересованим органам виконавчої влади та авіаційним підприємствам, установам, організаціям звітів і рекомендацій за результатами розслідування авіаційних подій та рекомендацій щодо їх запобігання; 8) взаємодія з відповідними органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами, організаціями та населенням під час організації та проведення розслідування авіаційних подій, охорони місця події та збереження речових доказів; 9) взаємодія з МЗС, консульськими установами України, компетентними міжнародними організаціями та авіаційним органом влади іноземної держави, на території якої сталася авіаційна подія з цивільними повітряними суднами України або якщо це повітряне судно (обладнання) було виготовлено в Україні; 10) взаємодія з відповідними організаціями держави національної реєстрації цивільного повітряного судна або його експлуатанта, якщо авіаційна подія сталася на території України; 11) облік авіаційних подій [9].

Аналіз правових норм дає підстави для висновків щодо необхідності внесення змін до чинного законодавства з метою його гармонізації та забезпечення належного та ефективного виконання обов'язків НБРЦА. По-перше, Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами є надзвичайно важливим органом з забезпечення безпеки польотів, виявлення факторів загроз та запобігання ризиків інцидентів у цивільній авіації, водночас його повноваження визначені положенням, яким у досить обмеженій мірі унормовані мета, функції, повноваження (весь текст документу складається з 29 пунктів); очевидно, що доцільно прийняти спеціальний Закон України «Про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами цивільної авіації», в якому ретельно, відповідно до міжнародних стандартів описати структуру, функції, повноваження, порядок та строки взаємодії з відповідними

уповноваженими структурами та державними органами, міжнародне співробітництво тощо. Дехто з опонентів вважає, що прийняття Повітряного кодексу України виключає необхідність прийняття такого закону. З огляду на це варто зазначити, що діяльність Національного агентства України з питань виявлення, розшуку та управління активами, одержаними від корупційних та інших злочинів, унормована спеціальним законом [10], незважаючи на наявність Закону України «Про запобігання корупції» та Закону України «Про запобігання та протидію легалізації (відмиванню) доходів, одержаних злочинним шляхом, фінансуванню тероризму та фінансуванню розповсюдження зброї масового знищення», також прийнятий Закон України «Про Вищий антикорупційний суд» попри наявність Закону України «Про судоустрій і статус суддів» тощо. Риторичним є запитання: що ж є важливішим: кошти чи безпека? (гаманець чи життя?). Прийняття спеціального закону дасть підстави для приведення у відповідність Повітряного кодексу України в частині визначення органу, на який покладається обов'язок розслідування авіаційних подій, а саме, в Повітряному кодексі України визначено, що розслідування проводить експертна установа попри те, що пізніше було створено НБРЦА. Оскільки цей орган створено постановою Кабінету Міністрів України, зміни до Повітряного кодексу України не внесені. Відповідно до Положення, НБРЦА залучається до участі у проведенні технічного розслідування на території іноземних держав, в яких сталися авіаційні події з цивільними повітряними суднами України (пп.2 п.6) [9], що зумовлює доцільність ретельного унормування питань такої співпраці у відповідному законі.

По-друге, по-різному врегульовуються й питання взаємодії державних органів задля забезпечення безпеки та розслідування інцидентів. Так, НБРЦА з метою ефективного виконання власних функцій зобов'язана співпрацювати з іншими державними органами, зокрема з Державною авіаційною службою України. Правовою підставою для такої взаємодії на цей час є Меморандум про взаємодію Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами та Державною авіаційною службою України [11], відповідно до якого визначаються відносини сторін взаємодії з питань системи обліку про авіаційні події та інциденти, системи обов'язкових сповіщень про інциденти та обмін інформацією, формування комісій з розслідування інцидентів, взаємного доступу до інформації. Варто зазначити, що згідно з п. 14.5, положення цього Меморандуму переглядаються кожні 12 місяців від дати набуття чинності, та у разі потреби до нього вносяться зміни, попередньо погоджені Сторонами взаємодії. Меморандум був прийнятий 10 жовтня 2016 р., жодної інформації щодо його перегляду, доповнення або уточнення не оприлюднено (незважаючи на гостру потребу, зумовлену, зокрема, прийняттям Стратегії кібербезпеки та інших нормативних актів).

Питання взаємодії Державної авіаційної служби України з правоохоронними органами врегульовані постановою Кабінету Міністрів України [12], згідно з яким Державна авіаційна служба інформує правоохоронні органи про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію; надає консультативну допомогу щодо визначення та ідентифікації правопорушень, пов'язаних з використанням повітряного простору України, провадженням діяльності на приаеродромних територіях, які впливають на безпеку авіації, а також розробленням, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, провадженням господарської діяльності в галузі цивільної авіації, аеронавігаційного обслуговування, забезпеченням безпеки авіації. Правоохоронні органи в рамках взаємодії в межах повноважень інформують Державна авіаційну службу про виявлені факти правопорушень у галузі цивільної авіації або отриману про них інформацію; за зверненням

державних інспекторів або осіб, уповноважених на проведення перевірок, Державіаслужби надають допомогу у виконанні ними службових обов'язків. Спільні з правоохоронними органами перевірки проводяться у разі виявлення фактів або отримання інформації щодо скоєння правопорушень у галузі цивільної авіації, яка надійшла до Державіаслужби та/або правоохоронних органів. Уповноважені особи Держприкордонслужби беруть участь у проведенні перевірок у межах контрольованих прикордонних районів, а за потреби – в межах територій областей України, прилеглих до державного кордону або до узбережжя моря, яке охороняється органами Держприкордонслужби.

Законом України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» розширено коло суб'єктів, які взаємодіють задля виявлення, протидії та розслідування авіаційних інцидентів. Зокрема, інформація про спробу скоєння або скоєння акту незаконного втручання невідкладно подається правоохоронним органам та у разі, якщо є спроби скоєння акту або скоєно акт у міжнародному аеропорту – органу доходів і зборів, згідно із схемою оповіщення, яка розробляється кожним суб'єктом авіаційної діяльності та погоджується:

– аеропортами, експлуатантами, провайдерами аеронавігаційного обслуговування з регіональними органами Служби безпеки України, органами внутрішніх справ за місцем розташування, а міжнародними аеропортами – також із органом охорони державного кордону та органом доходів і зборів, у зоні відповідальності якого перебуває пункт пропуску;

– суб'єктами наземного обслуговування – з аеропортами за місцем виробничої діяльності.

Безпосередньо врегулювання кризової ситуації здійснюється під керівництвом Служби безпеки України або Міністерства внутрішніх справ України у межах їхніх повноважень. Кожний суб'єкт авіаційної діяльності, задіяний під час врегулювання кризової ситуації, розробляє план своєї участі, в якому зазначаються керівники операції, склад керівного штабу, кількість особового складу від міністерств, інших центральних органів виконавчої влади, суб'єктів авіаційної діяльності, що залучаються до операції, необхідне обладнання і засоби зв'язку, функції відповідних підрозділів та порядок їх дій за етапами операції. Окремими розділами визначається залучення аварійно-рятувальних сил і засобів до ліквідації можливих наслідків кризової ситуації та місце розташування представників засобів масової інформації.

У разі вчинення 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, так і міжнародного законодавства.

Якщо іноземне повітряне судно, яке зазнало акту незаконного втручання, здійснило посадку на території України, уповноважений орган з питань цивільної авіації якнайшвидше повідомляє про здійснення посадки таким повітряним судном 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 наявною інформацією перебувають на борту повітряного судна, та надає якнайшвидше таким державам іншу необхідну інформацію.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації також невідкладно інформує інші держави, з якими є спільний авіаційний простір, у разі захоплення повітряного судна на землі або у повітряному просторі України; приземлення захопленого повітряного судна на території України; якщо захоплене повітряне судно залишило територію України. У разі вчинення акту незаконного втручання уповноважений орган з питань цивільної авіації готує та передає до Міжнародної організації цивільної авіації: 1) термінове сповіщення про акт незаконного втручання; 2) остаточне 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, забезпечують у межах своїх повноважень наявність уповноваженого і спеціально навченого персоналу, що перебуває в постійній готовності для використання його в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію, з метою надання допомоги в боротьбі з передбачуваними або фактичними актами незаконного втручання, вжиття заходів для перевірки, знешкодження та у разі потреби ліквідації підозрілих небезпечних пристроїв або інших потенційних джерел небезпеки в аеропортах [13].

2 лютого 2013 р. введено в дію Керівництво з розслідування авіаційних подій, яке затверджено наказом директора НБРЦА від 28.01.2013 р. № 6, розроблені Методичні рекомендації щодо дослідження ролі людського фактору під час розслідування авіаційних подій та інцидентів. Водночас наразі є чинним Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів від 26 березня 2010 р. [14], що було прийняте відповідно до Повітряного кодексу України від 04.05.1993 р., який втратив чинність, а це суперечить принципам дії норм у часі.

Наразі розроблено лише проект Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, які б відповідали сучасному законодавству, новим викликам та загрозам [15].

Актуальним є питання захисту цивільної авіації від кіберзагроз, якому присвячено Розділ XII Державної програми авіаційної безпеки, відповідно до якого уповноважений орган з питань цивільної авіації: визначає пріоритети у сфері протидії кіберзагрозам цивільної авіації; здійснює державний нагляд за станом захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем суб'єктами авіаційної діяльності від кіберзагроз цивільній авіації; під час оцінки рівня загрози цивільній авіації від кіберзагроз враховує стан захисту критично важливих інформаційних авіаційних систем та зв'язних технологій суб'єктами авіаційної діяльності; погоджує перелік критично важливих інформаційних авіаційних систем; проводить їх ідентифікацію, збір, узагальнення та облік даних; впроваджує систему відбору, перевірки та підготовки фахівців з питань протидії кіберзагрозам цивільній авіації.

З огляду на вказане доцільно в структурі НБРЦА, а саме в Управлінні розслідування, яке наразі має чотири відділи, створити відповідний підрозділ (відділ) розслідування кіберінцидентів та загроз.

К.Е. Ціолковський закликав: «Нові ідеї необхідно підтримувати. Мало хто має таку сміливість, але це дорогоцінна якість людей» [16].

ЛІТЕРАТУРА

1. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017р. *Відомості Верховної Ради України* від 21.04.2017р., № 16, стаття 199.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р. м. Чикаго. *Офіційний вісник України* від 22.10.2004 р., № 40, стаття 2667.
3. Конвенція про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 14 вересня 1963 року) (Указ Президії Верховної Ради Української РСР «Про приєднання Української Радянської Соціалістичної Республіки до Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден» від 21 грудня 1987 року № 5049-XI). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244.

4. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 16 грудня 1970 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 27 грудня 1971 року № 352-VIII, набрала чинності з 23 березня 1973 року). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_167.
5. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 23 вересня 1971 року) (ратифікована Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 16 січня 1973 року № 1352-VIII). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_165.
6. Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, які обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреаль, 24 лютого 1988 року), що доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (ратифікований Указом Президії Верховної Ради Української РСР від 14 березня 1989 року № 7247-XI). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_269.
7. Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1 березня 1991 року) (ратифікована Законом України «Про ратифікацію Конвенції про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення»). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_016.
8. Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. *Відомості Верховної Ради України* від 09.12.2011р., № 48, / № 48-49 /, стаття 536.
9. Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, затверджене постановою КМУ від 21.03.2012р. № 228. *Урядовий кур'єр* від 11.04.2012. № 66.
10. Закон України «Про Національне агентство України з питань виявлення, розшуку та управління активами, одержаними від корупційних та інших злочинів» від 10.11.2015 р. *Офіційний вісник України* від 22.12.2015 р., № 99, стаття 3385.
11. Меморандум про взаємодію Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами та Державною авіаційною службою України від 10.10.2016р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/n0001776-16>.
12. Порядок взаємодії Державної авіаційної служби з правоохоронними органами з питань забезпечення безпеки цивільної авіації, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 26 червня 2019 р. № 550. *Урядовий кур'єр* від 04.07.2019. № 124.
13. Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 21.03.2017р. *Голос України* від 11.04.2017. № 66.
14. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів» від 26.03.2010 р. № 159. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10>.
15. Проект Правил з розслідування авіаційних подій та інцидентів URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/RULES_project.pdf.
16. Циолковский К.Э. Цитаты о людях. URL: <https://ru.citaty.net/avtory/konstantin-eduardovich-tsiolkovskii/>.