

ПРИЧИННИЙ ЗВ'ЯЗОК В АВІАЦІЙНИХ ПОДІЯХ

CAUSAL RELATIONSHIP IN AVIATION EVENTS

Стаття присвячена дослідженню актуального питання встановлення та доведення причинного зв'язку в авіаційних подіях у кримінальному провадженні України. Тому що, теорія і практика потребують додаткових аргументів щодо необхідності законодавчого закріплення цього філософського поняття, що викликає дискусії у теорії та практиці.

Аналіз слідчої, судової практики щодо встановлення причинного зв'язку у кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом свідчить про наявну проблему законодавчого закріплення даного поняття яке з давніх давен у вітчизняній теорії кримінального права є елементом об'єктивної сторони кримінальних правопорушень з наслідками визначених законом.

Дискусійним є питання щодо відношення даного поняття до філософської категорії та необхідності введення його у кримінальний блок, кримінальний та процесуальний кодекси.

Метою даного дослідження є здійснення аналізу сучасного вітчизняного законодавства, судової практики авіаподій, міжнародний законодавчий та правозастосовчий досвід щодо процедури використання кримінальним провадженням філософського поняття причинності та рівень доказування існування причини авіаподії у кримінальних правопорушеннях. Зробити висновки та запропонувати шляхи вирішення існуючих проблем.

Доведено, що законодавча вітчизняна практика не закріплює поняття причинного зв'язку, його ознаки у кримінальному праві та обов'язкового встановлення даного елементу об'єктивної сторони кримінального правопорушення з наслідками і зокрема, авіаційної події процесуально, ведучими кримінального провадження.

Встановлено, що міжнародна та європейська судова практика також не закріплює дане поняття у кримінальному праві та необхідності його доказування у кримінальному процесуальному праві.

Запропоновано звернутися до комітету з правоохоронної діяльності Верховної Ради України з проханням на предмет розгляду питання про внесення змін до Кримінального кодексу України де закріпити: причинний зв'язок як кримінально-правову категорію, що визначає наявність необхідного кримінального діяння яке неминуче стало причиною наслідків визначених нормами кримінального кодексу України.

Ключові слова: поняття та ознаки причинного зв'язку у кримінальному праві, необхідність його доведення у кримінальному провадженні, вітчизняний та міжнародний законодавчий досвід врегулювання причинності у кримінальному праві та процесі.

© СЕРДЮК В. П. – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри галузевого права та загальноправових дисциплін (Інститут права та суспільних відносин Університету «Україна»)

© СЕРДЮК Є. В. – кандидат юридичних наук, доцент кафедри галузевого права та загальноправових дисциплін (Інститут права та суспільних відносин Університету «Україна»)

© ТЕРЕЩЕНКО А. Л. – кандидат юридичних наук, доцент, професор кафедри галузевого права та загальноправових дисциплін (Інститут права та суспільних відносин Університету «Україна»)

© ФАСТ О. О. – кандидат юридичних наук, доцент, завідувач кафедри галузевого права та загальноправових дисциплін (Інститут права та суспільних відносин Університету «Україна»)

The article is devoted to the study of the topical issue of establishing and proving a causal relationship in aviation events in the criminal proceedings of Ukraine. since theory and practice need additional arguments regarding the necessity of legislative consolidation of this philosophical concept. which causes debate in theory and practice. The analysis of investigative and judicial practice regarding the establishment of a causal connection in criminal offenses with material composition indicates the existing problem of legislative consolidation of this concept, which has long been an element of the objective side of criminal offenses with the consequences defined by this law in the domestic theory of criminal law. The issue of the relationship of this concept to the philosophical category and the need to introduce it into the criminal block (criminal and procedural codes) is debatable. The purpose of this study was to analyze modern domestic legislation, judicial practice, international legislative and law enforcement experience regarding the procedure for using the philosophical concept of causation in criminal proceedings and the level of proof of the existence of the cause of an air accident in criminal offenses. Draw conclusions and propose solutions to existing problems. It has been proven that domestic legislative practice does not establish the concept of causation, its signs in criminal law, and the mandatory establishment of this element of the objective side of the criminal offense with its consequences, and in particular, the aviation event, by the leaders of the criminal proceedings. It was established that international and European judicial practice also does not establish this concept in criminal law and the need to prove it in criminal procedural law. It is proposed to turn to the Committee on Law Enforcement of the Verkhovna Rada of Ukraine with a request for consideration of the issue of amendments to the Criminal Code of Ukraine where to enshrine: causal connection as a criminal-law category that determines the presence of a necessary criminal act that inevitably became the cause of the consequences defined by the norms of criminal law Code of Ukraine.

Key words: *concepts and signs of causation in criminal law, the need to prove it in criminal proceedings, domestic and international legislative experience of regulating causation in criminal law and procedure.*

Постановка проблеми. Значення поняття причинного зв'язку в авіаційних подіях, його ознаки та необхідність законодавчого закріплення у кримінальних правопорушеннях з матеріальним складом. Необхідність законодавчого закріплення його давно є предметом запеклих дискусій у юридичних колах.

Мета публікації. Проаналізувати сучасне вітчизняне законодавство, судову вітчизняну та європейську практику, міжнародний законодавчий та правозастосовчий досвід щодо процедури використання кримінальним провадженням філософського поняття причинності та рівень доказування існування причини авіаподії у кримінальних правопорушеннях. Зробити висновки та запропонувати шляхи вирішення існуючих проблем.

Виклад матеріалу.

Вступ. В юридичному середовищі з давніх часів та до сьогодні ідуть дискусії з приводу використання у кримінальному праві філософського поняття причинного зв'язку. За цей час вченими напрацьовано ряд теорій причинності та запропоновані шляхи їх удосконалення які можна умовно розділити на три напрямки: перший-це поняття необхідно ввести у кримінальне право та законодавчо закріпити його як складову об'єктивної сторони кримінального правопорушення (проступка, злочину); другий – приклад використання філософського поняття у кримінальному праві може поширитись на використання у кримінальному праві інших не кримінально-правових понять, що призведе до послаблення кримінально-правових позицій у юриспруденції; третій – пропонує взагалі, не враховувати дане поняття у кримінальному праві як таке що є історично надуманим вченими і практиками;

Основний матеріал. Проведені нами наші прикладні дослідження привели до висновку про необхідність внесення змін у КК України де закріпити причинний зв'язок як кримінально-правову категорію, що визначає наявність необхідного причинного зв'язку між протиправним діянням особи які неминуче призвели до наслідків визначених нормами кримінального кодексу України.

Одночасно, з метою підсилення рівня процесуальної відповідальності у ст. 91 КПК України (обставини які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні) у ч. 1 додати п. 8 та

викласти його у такій редакції: «обставини які підтверджують наявність кримінального діяння та причинного зв'язку з наслідками»[1. с.146].

Аналіз досліджень і публікацій по цій проблематиці дає підстави зробити висновок про те, що є достатня кількість фундаментальних та прикладних наукових досліджень причинного зв'язку у філософії та кримінальному праві. Але, не достатньо це питання вивчене у напрямку авіаційних кримінальних правопорушень яким приділяли уваги такі вчені як: В.П. Сердюк, Є.В. Сердюк, А.Л. Терещенко, О. О.Фаст., О. М. Балинець, О. І. Мотлях, Ю. В. Корнєєв, Ю. А. Задорожний, В. П. Верченко, А. С. Бичков та інші. Але, теорія і практика потребують додаткових наукових досліджень, висновків та пропозицій у цьому напрямку.

Загальні правові положення. Авіаподія на території України чи іншої держави, з участю вітчизняного повітряного судна є складною, швидкоплинною обставиною пов'язаною з співпадінням технічних, природних та людських факторів. Секундний чи коротко хвилинний перебіг її створює великі труднощі для виявлення, вилучення та дослідження фактичних даних необхідних для процесуального закріплення їх причини та наслідків і надання судовому провадженню, як доказів. Процес розслідування таких подій потребує особливих, не типових підходів до вирішення процесуальних задач і зокрема, встановлення причинного зв'язку яким інколи заважають політичні та не врегульовані міжнародним правом обставини, що потребує постійного вдосконалення як вітчизняного так і міжнародного авіаційного права.

На міжнародному рівні діє Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) яка укладена в 1944 році як основний документ міжнародного права, що регулює цивільні авіаперевезення. Вона регламентує міжнародні польоти цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах задля забезпечення їхньої ефективності і безпеки. Конвенція стала базою формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права. Україна та 192 держави входять до складу цієї організації яка має офіційну атрибутику «ІКАО». Відповідно до положень конвенції, та її основної мети, розслідування авіаційних подій держав-членів організації проводиться створеними державними органами які встановлюють лише технічну причину авіаподії без вини особи, що на наш погляд протирічить вітчизняним принципам доказування у кримінальному провадженні.

Тому, вітчизняний кримінальний цикл, матеріальне та процесуальне право України пов'язане з міжнародним авіаційним правом, учасником та розробником яких є наша країна, створюють систему самостійних кримінальних правових та процесуальних законодавчих актів для регламентування взаємовідносин у галузі авіації. Наприклад, розслідування катастрофи рейсу МН-17 під Донецьком і т. д. Україна є членом міжнародної організації яка є базою формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права. Тобто, авіаційне право у системі кримінального блоку є самостійним, законодавчо виділеним та врегульованим інститутом. А, згідно розроблених положень науки теорії держави і права є необхідність теоретичного обґрунтування правового інституту, яким врегульована група однорідних суспільних відносин щодо розслідування авіаційних подій та відокремлених від іншої групи процесуальних норм, що врегульовують розслідування кримінальних правопорушень у кримінальному провадженні.

Це питання потребує додаткового наукового дослідження, аналізу та відповідного висновку.

Згідно з положеннями Повітряного кодексу України авіаційна подія -це подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли повітряне судно готове рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та вимкнення головної силової установки, під час якої: а) будь-яка особа отримала тілесне ушкодження зі смертельним наслідком або тілесне ушкодження внаслідок: перебування в цьому повітряному судні; або безпосереднього контакту з будь-якою частиною повітряного судна, у тому числі частиною, що відділилася від повітряного судна. б) повітряне судно зазнає пошкодження або відбувається руйнування його конструкції, у результаті чого: порушується цілісність конструкції, погіршуються технічні чи льотні характеристики повітряного судна, та звичайно потребується значний ремонт або заміна пошкодженого компонента повітряного судна.

Відповідно до цієї ж норми, авіаційні події розподіляються на: інцидент – це подія, крім авіаційної події, що пов'язана з експлуатацією повітряного судна і впливає або може вплинути на рівень безпеки його експлуатації; катастрофа – авіаційна подія з людськими жертвами, що

привела 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; До катастроф також належать випадки загибелі когось із осіб, які перебували на борту, у процесі їх аварійної евакуації з повітряного судна.

У разі отримання тілесних ушкоджень, внаслідок яких протягом 30 діб з часу авіаційної події настала смерть, вони кваліфікуються як тілесні ушкодження зі смертельним наслідком (ст. 1 ч. 1 п.п. 4, 48, 49 Повітряного кодексу України).

КК України передбачає відповідальність за порушення правил безпеки руху повітряного транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, якщо вони спричинили загибель людей караються відповідно до цього кодексу (ст. 276 ч. 1, 2, 3 КК України).

Згідно п. 3 затверджених належним чином Авіаційних правил України "Загальні правила польотів у повітряному просторі України" авіаційні правила обов'язкові для виконання усіма фізичними та юридичними особами незалежно від форм власності та відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі авіації та використання повітряного простору України [2, с. 1].

Тому, авіаційні події які підпадають під дію цієї статті КК України є кримінальними правопорушеннями по яких проводиться досудове розслідування та судове провадження одночасно з технічним розслідуванням.

Особливе та важливе місце у цьому провадженні займає дослідження питання причинного зв'язку між порушенням правил польотів та наслідками їх порушення як складової об'єктивної сторони кримінального правопорушення.

Необхідно зазначити, що правову базу технічного розслідування забезпечує міжнародна авіаційна організація ІКАО.

Сучасне законодавство кримінального циклу не закріплює поняття та ознаки причинного зв'язку, але підзаконним актом Правилами та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації затверджені Постановою Кабміну № 610 від 20 травня 2022 року у п.1 встановлюються вимоги до технічного розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій та пошкоджень повітряних суден на землі у цивільній авіації (далі – авіаційні події та інциденти) та спрямовані на підвищення рівня безпеки польотів шляхом забезпечення високого рівня ефективності, ретельності і якості розслідувань авіаційних подій та інцидентів з метою встановлення їх причин і вжиття заходів до запобігання таким авіаційним подіям та інцидентам у майбутньому.

Ці ж Правила п. 2, закріплюють поняття причини як дії, бездіяльності, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту [3, с. 1].

Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, визначає, що причинами авіаподії, які необхідно встановити, є дія, бездіяльність, обставини, умови або їх сукупність, що призвели до авіаційної події чи інциденту. Визначення причин не передбачає покладення вини чи встановлення адміністративної, цивільної чи кримінальної відповідальності. Також установлює, що процес розслідування авіаподії проводиться з метою запобігання авіаційним подіям, включає збирання й аналіз усієї наявної інформації, що стосується справи, якщо можливо визначення причини (причин), підготовку висновків і складання підсумкового звіту з наступними, якщо необхідно, рекомендаціями з безпеки польотів [4, с. 3–1].

Тобто, вітчизняне законодавство закріпило поняття причинного зв'язку у підзаконному акті, міжнародне право у Додатку 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року і це не привносить до негативних наслідків у вітчизняному та міжнародному авіаційному праві.

Таким чином, ці правові акти підтверджують нашу думку про необхідність закріплення поняття та ознак причинного зв'язку і у кримінальному блоці, матеріальному та процесуальному праві.

Аналіз судової практики. Аналіз 15 вироків по кримінальних провадженнях про порушення правил польотів з Єдиного державного реєстру судових рішень України щодо оцінювання судами доказів кримінальних правопорушень і зокрема, причинного зв'язку пов'язаних з авіаподіями можна зробити висновок про те, що питання причинного зв'язку виглядає таким чином: у 12, або 80% із них суди прямо не встановлювали причинний зв'язок між порушенням правил польотів пілотом літака та наслідками події (причиною шкодою), а їх оцінювання обмежувались загальними судженнями. Факти які б, могли бути доказами стосовно підтвердження наявності

причинного зв'язку не наводяться. У 20%, або 5-и випадках суди не досліджували питання причинного зв'язку між порушенням правил та наслідками і вказують на причинний зв'язок між діями та наслідками. Тобто, відсутній єдиний підхід встановлення причини авіаподії, що суттєво впливає на кваліфікацію правопорушення та відповідальність винних осіб. Крім того, у вироках є норми без конкретизації їх значення для справи. Так, спираючись на Конституцію України суди не вказують яка норма врегульовує відносини вказані у справі [5, с. 1.]

Дослідивши 21 заключення висновків судово-медичних експертиз та висновків додаткової судово-медичної експертизи із цього ж вироку, у матеріалах Єдиного державного реєстру судових рішень України по справах про порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що спричинило потерпілим середньої тяжкості і тяжкі тілесні ушкодження, а також спричинило загибель людей, можна зробити висновок про те, що в 2-х випадках, або 9% експерти зробили однозначний висновок про те, що смерть потерпілого знаходиться у прямому причинному зв'язку з тілесними ушкодженнями які мали виникнути під час авіаційної події. В інших 19 випадках, або 91% причинний зв'язок не згадувався або згадувався побічно про те, що тілесні ушкодження потерпілих могли виникнути в результаті авіаподії. Є випадки закриття кримінальної справи з загиблими без будь-якого обґрунтування, що залишає комплекс не вирішених питань щодо сторін і особливо, потерпілих такого провадження [5, с. 1].

Для підтвердження наших висновків надаємо два приклади із досліджених вироків: «Суд зазначив, що предметом дослідження і доказування у даному кримінальному провадженні є не лише причини, що безпосередньо призвели до падіння літака, але й відповідність дій пілотів правилам, що регулюють безпеку польотів та експлуатацію літака, наслідки, які настали в результаті авіакатастрофи, та причинно-наслідковий зв'язок між діями обвинувачених пілотів та негативними наслідками – загибеллю і травмуванням пасажирів». На наш погляд, суд зробив поверхневе оцінювання фактів та не дослідив важливе питання причини авіаподії.

Або: «Зважаючи на те, що висновком авіаційно-технічної експертизи від 25 жовтня 2010 року не встановлено прямого чи навіть опосередкованого причинного зв'язку саме між діями інспектора під час інспектування літака та авіакатастрофою, внаслідок якої сталася смерть двох людей, та ці дії неминуче до катастрофічних наслідків не призводили згідно висновку експерта, що є обов'язковою ознакою злочину, передбаченого ч. 3 ст. 276 КК України, суд вважає цілком обґрунтованою кваліфікацію дій підсудного за ч. 1 ст. 276 КК України [5, с. 1].

На думку авторів, суд не встановив причини авіаподії та прийшов до не обґрунтованої перекваліфікації кримінального правопорушення.

Наступний висновок суду такий: «Фактично його дії по підписанню відповідного сертифікату на дозвіл використання літака як учбово-тренувального, були на думку суду малозначними, оскільки перед польотами літака, літак повинен оглядатись технічним складом підприємства, під керівництвом начальника зміни, отримати дозвіл на польоти, який видавався не підсудним, сам інструктор також повинен був погодитись на виконання польотів саме цим літаком, та не міг не бачити що літак в повній мірі не відповідає вимогам літака для учбово-тренувальних польотів, відповідно висновку експерта та консультативного заключення причини катастрофи була не тільки пов'язана з діями підсудного щодо підписання висновку про дозвіл на польоти вказаним літаком, а сукупністю ще інших причин. Таким чином у суду не має підстав говорити лише про те, що причиною скоєння злочину були лише дії підсудного» [5, 1]. Тому, суд прийшов до висновку про існування декількох причин авіаподії і цим підтвердив свавільне ставлення до причинного зв'язку і відповідно до долі людей.

Отже, відсутня чіткість встановлення та доведення судами причинного зв'язку в авіаподіях приводить до розмитого рівня об'єктивності прийнятого рішення на якому обґрунтовується обвинувачення. Тому, є потреба практики законодавчо закріпити необхідність встановлення причинного зв'язку у кримінальних правопорушеннях з наслідками до яких відносяться і авіаподії.

Європейська практика судового розгляду цієї категорії справ також має проблеми з встановленням причин авіаподій.

Аналіз вироку Окружного суду Гааги свідчить про складність встановлення причини авіаподії у катастрофі літака рейс МН17 який був збитий 17 липня 2014 року та розбився в Україні, внаслідок чого загинули всі 298 осіб, які перебували на борту.

Так, суд вирішив, що до дня винесення цього вироку ніхто не з'ясував, хто відповідальний за цю трагедію. Ані результати всіх технічних розслідувань причин катастрофи МН17, ані кримінальне розслідування, ані комплексний судовий процес, який трансливався в прямому ефірі

та привернув увагу всього світу, не спонукали нікого пояснити та взяти на себе відповідальність. Тому невизначеність щодо причин і причин цієї катастрофи залишається. Це джерело розчарування для родичів, яке, за словами деяких, справді заважає їхньому процесу зцілення. Тому суд дуже серйозно врахує ці факти та обставини при призначенні відповідного покарання [6, с. 111].

Щодо одночасного технічного розслідування і значення його матеріалів для доказування вини, суд визначив: «...у випадку інциденту, пов'язаного з повітряним судном, стандартною практикою є залучення DSB; справді, розслідування таких інцидентів є статутним обов'язком DSB. Законодавці визнали, що розслідування Нідерландської ради безпеки (DSB) може збігатися з кримінальним розслідуванням. Суд ознайомлений з обмеженнями, встановленими Законом про ДСБ щодо використання такої інформації у кримінальній справі. Сам суд також посилався на це питання в судовому засіданні, і зміст цих документів не було розглянуто під час представлення матеріалів справи по суті в суді. Оскільки включення цього матеріалу до файлу могло вважатися процедурним недоліком, його було виправлено. Це зауваження не матиме жодних правових наслідків» [6, с. 41]. Тобто, суд не вирішив питання про те, чому згідно КПК держави Нідерландів факти встановлені службою технічного розслідування не можуть стати доказами, а лише матеріалами справи. На нашу думку, це питання потребує додаткового дослідження.

Аналізуючи вітчизняну та європейську судову практики щодо розгляду авіаподій, вітчизняний кримінальний цикл законодавства, Кримінальні кодекси зарубіжних країн: Азербайджанської республіки [7, с. 1]; Турецької республіки [8, с. 1]; ФРН [9, с. 1]; Нідерландів [10, с. 1]; можна зробити висновок про те, що нами не виявлені закріплені у них поняття причинного зв'язку у справах з матеріальним складом. Це питання потребує додаткового наукового дослідження.

Отже, відсутність законодавчого закріплення поняття причинного зв'язку та його ознак у КК України та зобов'язання уповноважених осіб досліджувати це питання у кримінальному провадженні негативно впливає на захист прав людини.

У теорії: слушна думка є вченого Я. В. Мочкош: «Причина не лише передусе наслідок у часі, але й шляхом переносу властивостей предмету і енергії діяння, обумовлює його виникнення і наявність; відображує реальні структурні, функціональні, динамічні та ін. особливості зв'язку діяння і об'єкта впливу, і на основі такого процесу в кримінальному праві практично сформувався і діє в сучасну епоху "казуально-генетична" теорія причинного зв'язку. А, питання про ПЗ діянь і наслідків в сучасних багатофакторних техногенних процесах, в яких детермінантні зв'язки вивчає і наука ергономіка, можливо викласти окремо, а правникам доцільно зрозуміти діалектику такого феномена кримінального права» [11, с. 124.].

Висновки: відсутність законодавчого закріплення причинного зв'язку у кримінальному блоці створює несправедливе упередження у кримінальному провадженні, запутаність питань кваліфікації діяння, введення в оману широкого кола громадян крім учасників провадження, невиправдану затримку та втрати часу на необхідне подання об'єктивних фактів суду для оцінки та встановлення їх доказами.

На підставі наших досліджень, висновків ми **пропонуємо:** звернутися до комітету з правоохоронної діяльності Верховної Ради України з проханням на предмет розгляду питання про внесення змін до Кримінального кодексу України де закріпити: причинний зв'язок як кримінально-правову категорію, що визначає наявність необхідного кримінального діяння яке неминуче стало причиною наслідків визначених нормами кримінального кодексу України. Та, у ст. 91 ч. 1 п. 8 КПК України (обставини які підлягають доказуванню у кримінальному провадженні) викласти у такій редакції: «обставини які підтверджують наявність кримінального діяння яке неминуче стало причиною наслідків».

Що, упередить негативні обставини викладені у наших висновках та збільшить рівень результативності кримінального провадження якості виконання завдань визначених у законі.

Список використаних джерел:

1. Терещенко А. Л., Сердюк В. П., Сердюк Є. В., Балинець О. М. Прикарпатський юридичний вісник. *Технічне розслідування та досудове слідство в авіаційних подіях*. Випуск 5(34), 2020. С. 146–150. Електронний варіант. Режим доступу: <http://puuv.onua.edu.ua/index.php/puuv/article/view/664>
2. Державна авіаційна служба України. Міністерство оборони України. Наказ від 6.02.2017 року. Про затвердження Авіаційних правил України "Загальні правила польотів у повітряному просторі України" Електронний варіант. Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/RE30522?an=28.c.1>

3. Кабінет Міністрів України Постанова від 20 травня 2022 р. № 610 Київ. Про затвердження Правил та порядку технічного розслідування авіаційних подій та інцидентів у цивільній авіації. Електронний варіант. Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennya-pravil-ta-poryadku-tehnichnogo-rozsliduvannya-aviacijnih-podij-ta-incidentiv-u-civilnij-aviaciyi-610-200522> с.1

4. Додаток 13 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 р. Розслідування авіаційних подій і інцидентів. Видання 11 від липня 2016 року. Замінює всі попередні видання. С. 3–1. URL: airspot.ru/library/book/ikao-prilozhenie-13-k-konventsii-o-.c

5. Єдиний державний реєстр судових рішень України. Судові провадження щодо авіаційних подій. Вирок Бородяньського районного суду від 03 квітня 2018 р.. Електронний варіант. Режим доступу: <https://reyestr.court.gov.ua/> с.1

6. Вирок. Окружний суд Гааги. Суддівська колегія. Прокуратура No: 09 / 748004-19. Дата винесення рішення: 17 листопада 2022 року. Заочно. Електронний варіант. Режим доступу: <https://uitspraken.rechtspraak.nl/#!/details?id=ECLI:NL:RBDHA:2022:14037&showbutton=true&keyword=09%252f748004-19&idx=1%2F> с.1

7. Кримінальний кодекс республіки Азербайджан Електронний варіант. Режим доступу: <https://www.wipo.int/wipolex/ru/text/490277> с.1

8. Турецьке кримінальне право Закон № 5237. Дата прийняття: 26.09.2004. Електронний варіант. Режим доступу: <https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5237.html> с.1

9. Кримінальний кодекс Федеративної республіки Німеччини «Кримінальний кодекс у редакції, опублікованій 13 листопада 1998 року (BGBl. I ст. 3322), до якої останні зміни внесено статтею 4 закону від 4 грудня 2022 р. (BGBl. I ст. 2146)» Електронний варіант. Режим доступу: <https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/BJNR001270871.html> с.1

10. Кримінальний кодекс. Королівства Нідерланди. Акт від 3 березня 1881 р. Електронний варіант. Режим доступу: <http://www.wetboek-online.nl/wet/Wetboek%20van%20Strafrecht.html> с.1

11. Мочкош Я. В. Про теорії причинного зв'язку в кримінальному праві. *Публічне право*. 2018. № 2(30). С. 124.

*Авторський колектив статті
вітає з днем народження колегу Галунька В. В.
Міцного здоров'я, плідної творчої діяльності
в оточенні надійних співробітників!*