

ТЕОРЕТИЧНИЙ БАЗИС СУДОВОГО ЕКСПЕРТНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ НАДЗВИЧАЙНИХ ПОДІЙ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Крупка А. А.,

*кандидат технічних наук,
провідний судовий експерт*

Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз

ORCID ID: 0000-0002-1897-065X

Дузь Л. Є.,

*кандидат технічних наук,
провідний судовий експерт*

Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз

ORCID ID: 0000-0002-8217-7808

Кралюк М. О.,

магістр, завідувачка відділу

Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз

ORCID ID: 0000-0002-0693-9508

Крупка Я. А.,

магістр, судовий експерт

Одеського науково-дослідного інституту судових експертиз

ORCID ID: 0000-0002-9811-7252

Яковлева Є. О.,

студентка факультету правничих наук

Національного університету «Києво-Могилянська академія»

ORCID ID: 0000-0002-6456-496X

Метою статті є дослідження та розроблення теоретичних і методичних засад судової авіаційно-технічної експертизи, рекомендацій із застосування спеціальних знань у кримінальному, цивільному, господарчому й адміністративному судочинстві щодо розкриття, розслідування і розгляду слідством / судами злочинів, пов'язаних із порушеннями вимог нормативно-правових актів із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, запобігання таким злочинам, а також удосконалення методології, обґрунтування і формулювання рекомендацій із правової оцінки результатів і підвищення ефективності використання висновків судової експертизи у процесі доказування. Методологічну основу дослідження становлять закони та категорії теорії пізнання, зокрема положення матеріалістичної діалектики, що сприяли усвідомленню мети і завдань, предмета, об'єкта, питань дослідження в контексті взаємозумовленості здобутків і потреб практики. Водночас методи формальної логіки (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, абстрагування) дали змогу детальніше усвідомити зміст досліджуваних питань, системно-структурним методом з'ясовано сутність досліджуваних категорій і явищ. Мін'юстом України створено новий вид (підвид) судової експертизи («Авіаційно-технічна») та судово-експертну спеціальність 10.25 «Дослідження авіаційних подій та інцидентів», тому у статті сформульовано основні поняття судової авіаційно-технічної експертизи, а саме: визначено основні питання, які вирішує судова авіаційно-технічна експертиза; завдання, предмет, об'єкт, які дають можливість зрозуміти сутність і зміст експертної діяльності цих досліджень; розмежовано завдання конкретної експертизи від завдань інших суміжних видів експертиз у цій сфері. Процес дослідження об'єктів повітряного транспорту досить складний, різноплановий і специфічний. Проблеми, які стоять перед слідством / судом, зумовлюють доцільність створення і розвитку теоретичного базису нового виду (підвиду) судової експертизи – «Авіаційно-технічної», а також судово-експертної спеціальності 10.25 «Дослідження авіаційних подій та інцидентів». Для вирішення поставлених завдань і створення

стрункої системи експертних досліджень на повітряному транспорті необхідно провести комплекс науково-дослідних робіт із розроблення методологічної бази даного виду / підвиду судової експертизи.

Ключові слова: авіаційна подія, завдання, інцидент, надзвичайна ситуація, об'єкт, предмет, питання, повітряне судно, серйозний інцидент, судова авіаційно-технічна експертиза.

Постановка проблеми. Важливу роль в Україні в забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень особливо термінових вантажів відіграє повітряний транспорт. Повітряний транспорт України об'єднаний в «Авіалінії України», до яких належать майже 30 авіазагонів, 100 аеродромів, а також підприємства з ремонту авіатехніки, приватні авіалінії тощо. Наявні виробничі потужності аеропортів дозволяють забезпечити перевезення до 60 млн пасажирів та 182,5 тисяч тон вантажів на рік. У Державному реєстрі цивільних повітряних суден України перебуває більше 800 повітряних суден (далі – ПС) [1].

Згідно з даними Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними ПС, у період із 2013 по 2018 рр. під час експлуатації цивільних ПС України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів і експлуатації ПС авіації загального призначення сталося: 11 катастроф; 25 аварій; 28 серйозних інцидентів; 309 інцидентів; 16 пошкоджень ПС на землі. За цей період сталося 20 катастроф і 9 аварій із ПС, які не внесено до Державного реєстру цивільних повітряних суден України. З іноземними ПС у повітряному просторі України в період із 2013 по 2018 рр. сталася 1 катастрофа з Boeing 777 9M-MRD «Малайзійських авіаліній», 1 аварія із ПС авіації загального призначення; 6 серйозних інцидентів та 369 інших подій. Основними причинами надзвичайних подій на авіаційному транспорті в Україні є: недостатній рівень організації льотної роботи в авіакомпаніях, зокрема виконання польотів із відхиленнями від вимог інструкцій з експлуатації; неякісна підготовка екіпажів до виконання польотів; експлуатація ПС із відхиленням від інструкцій із льотної експлуатації; неадекватна поведінка та погіршення психофізіологічного стану пілотів через уживання алкоголю під час відпочинку між рейсами та в польоті; порушення порядку використання повітряного простору; несанкціоноване потрапляння ПС у диспетчерську зону тощо [1].

Найбільш характерні злочини, що порушують вимоги безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, відображені у Кримінальному кодексі України, у новелах ст. ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту», 277 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів», 279 «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства», 281 «Порушення правил повітряних польотів», 282 «Порушення правил використання повітряного простору», 291 «Порушення чинних на транспорті правил» [2].

Актуальність судових експертних досліджень у сфері авіаційного транспорту зумовлюється запитами правоохоронних органів під час розслідування злочинів із порушення вимог нормативно-правових актів із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту. Для вирішення цього завдання Мін'юстом України створено новий вид (підвид) судової експертизи («Авіаційно-технічна») та судово-експертну спеціальність 10.25 «Дослідження авіаційних подій та інцидентів».

Проблеми створення теоретичного базису нових судових інженерно-технічних експертиз (визначення завдань, предмета, об'єктів і питань) досліджували такі науковці, як: Т.В. Авер'янова, Л.Ю. Ароцкер, Р.С. Белкін, А.І. Вінберг, Н.І. Клименко, В.К. Лисиченко, Н.Т. Малаховська, Д.Я. Мирський, Г.М. Надгорний, І.Л. Петрухін, О.Р. Росинська, В.В. Сабодаш, М.О. Селиванов, О.Р. Шляхов, М.Г. Щербаковський, автори цієї статті й інші вчені. Але натепер не визначено зміст, предмет і об'єкти судової авіаційно-технічної експертизи (далі – САТЕ), немає конкретизації та типізації експертних завдань, на основі типових експертних завдань не сформульовано переліку питань, які виносяться на вирішення експертизи, не розроблені експертні термінології відповідно до стадій експертного дослідження, не вибрані загальнотехнічні наукові методи для проведення експертиз, не визначені спеціальні наукові знання у сфері авіаційного транспорту для вирішення питань експертизи, не сформульовано термінологічного апарату виду судової експертизи, не розроблена технологія виконання експертизи та форма підготовки висновку експерта.

Мета статті – дослідження та розроблення теоретичних і методичних засад судової авіаційно-технічної експертизи, рекомендацій із застосування спеціальних знань у кримінальному, цивільному, господарському й адміністративному судочинстві щодо розкриття, розслідування і розгляду слідством / судами злочинів, пов'язаних із порушеннями вимог нормативно-правових актів із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, запобігання таким злочинам, а також удосконалення методології, обґрунтування і формулювання рекомендацій із правової оцінки результатів і підвищення ефективності використання висновків судової експертизи у процесі доказування.

Виклад основного матеріалу. Досягнення зазначених цілей буде реалізовано за допомогою вирішення таких завдань, як: аналіз проведених досліджень злочинів, пов'язаних із порушеннями вимог нормативно-правових актів із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту; удосконалення правового й організаційно-методичного забезпечення судово-експертної діяльності із призначення, організації та проведення САТЕ; аналіз сучасних можливостей використання науково-технічних засобів і спеціальних знань під час проведення САТЕ; визначення завдань, предмета, об'єктів, питань САТЕ в системі загальної теорії судової експертизи; розроблення загальної концепції, теоретичних і прикладних основ судової авіаційно-технічної як самостійного виду судової експертизи; оптимізація понятійного апарату САТЕ; розроблення практичних рекомендацій щодо вдосконалення використання експертних технологій у практиці проведення САТЕ.

Методологічну основу дослідження становлять закони та категорії теорії пізнання, зокрема положення матеріалістичної діалектики, що сприяли усвідомленню мети і завдань, предмета, об'єкта, питань дослідження в контексті взаємозумовленості здобутків і потреб практики. Водночас методи формальної логіки (аналіз, синтез, дедукція, індукція, аналогія, абстрагування) дали змогу детальніше усвідомити зміст досліджуваних питань, системно-структурним методом з'ясовано сутність досліджуваних категорій і явищ. Переломлюючи відзначені філософські поняття стосовно теорії САТЕ, визначимо ці категорії як теоретичну основу зазначеного виду (підвиду) судової експертизи і перший етап розроблення універсальної методології проведення експертних інженерно-технічних досліджень.

Методологія нового виду судової інженерно-технічної експертизи, як вказує Н.І. Клименко [3, с. 35], має базуватися на загальній теорії судових експертиз (судова експертологія). Новому роду / виду судової експертизи, якщо він формується, необхідно визначити місце у класифікаційній експертній системі, для чого необхідно окреслити завдання, предмет, об'єкт, питання, які ставляться слідчим / судом перед судовою експертизою, методи дослідження, обсяг спеціальних знань, якими повинен володіти експерт даної судово-експертної діяльності. Такі ознаки мусять розглядатися в сукупності, тому що жодна із цих ознак, узята окремо, ізольовано, не дозволяє зрозуміти сутності судової експертизи, а також відмежувати один її рід (вид) від іншого.

Розглянемо проблеми та завдання, які стоять перед САТЕ в разі розкриття, розслідування і розгляду правоохоронними органами надзвичайних ситуацій на повітряному транспорті, запобігання таким.

До складу повітряного транспорту, згідно зі ст. 32 Закону України «Про транспорт» [4], входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомку, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації, вертольотодроми, гідроаеродроми й інші майданчики для експлуатації ПС, інші підприємства, установи й організації, незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Початок проведення судових експертиз надзвичайних ситуацій на авіаційному транспорті припадає на кінець ХХ ст. Але ці дослідження проводяться стихійно, без науково-теоретичної та практичної основи формування нового виду судової експертизи в галузі авіаційного транспорту, без науково обґрунтованих рекомендацій щодо їх призначення, організації та проведення.

Судова авіаційно-технічна експертиза проходить класичний шлях створення нових видів експертиз: а) спочатку з'являються запити слідчих / суду щодо необхідності призначення та проведення експертиз; б) слідчими / судом з участю експертів розробляється коло питань, які вирішуються в рамках судових експертиз; в) проводиться ціла низка експертиз, зазвичай комплексних, експертами різних судових спеціальностей.

Розслідування подій на повітряному транспорті без проведення САТЕ, без використання спеціальних знань судового експерта вельми проблематично. Судова авіаційно-технічна експертиза, як і будь-яка область судової експертизи, базується на наукових засадах – теоретичних і методичних положеннях. Її теоретичною основою є своєрідна інтеграційна інженерно-технічна і правова галузь знань, яка являє собою сукупність інженерно-технічних та правових знань про закономірності формування і розвитку наукових основ судової експертизи, вирішення завдань, які виникають у слідчій і судовій практиці. За діалектичну й науково-методичну платформу теорії САТЕ приймаємо методологію експертного пізнання матеріальних слідів-відображень, яка, у свою чергу, базується на криміналістичному вченні про зв'язки взаємодії [5, с. 56].

Аналіз теорії і практики призначення, організації і проведення САТЕ свідчить про те, що в її рамках успішно вирішуються ідентифікаційні, діагностичні та ситуалогічні експертні завдання із широким використанням методів моделювання, судової ідентифікації та діагностики, ситуаційного, інженерно-логічного, кореляційного аналізів, досліджень нормативних актів та інших спеціальних, загальних і прикладних способів пізнання.

Співробітники Київського НДІ судових експертиз А.В. Юхименко і П.Г. Борщевський присвятили статтю [6, с. 560] теоретичним та практичним проблемам одного з видів судових інженерно-технічних експертиз, а саме авіаційно-технічної, розглянули проблему до того, як Мінюстом був створений новий вид (підвид) судової інженерно-технічної експертизи («Авіаційно-технічна») та судово-експертної спеціальності 10.25 «Дослідження авіаційних подій та інцидентів». Тому їх розробки визначень завдань, предмета, об'єктів та питань, які вирішуються авіаційно-технічною експертизою, слушні, але необхідно їх доповнити, відкорегувати та сформулювати відповідно до назви та сутності судово-експертної спеціальності – дослідження авіаційних подій та інцидентів.

Авіація поділяється на цивільну та державну. Цивільна авіація задовольняє потреби держави і громадян у повітряних перевезеннях і авіаційних роботах та виконанні польотів у приватних цілях і поділяється на комерційну авіацію й авіацію загального призначення. Державна авіація використовує повітряні судна з метою гарантування національної безпеки, забезпечення оборони держави та захисту населення, які покладаються на Збройні сили України, інші військові формування, утворені відповідно до законів України, органи Національної поліції, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади з питань цивільного захисту, органи охорони державного кордону України, органи доходів і зборів [7].

У Повітряному кодексі України [7] визначені та вживаються такі терміни: «авіаційна подія» (далі – АП), «інцидент» (далі – ІП), «надзвичайна подія» (далі – НП), «серйозний інцидент» (далі – СІ).

Розслідування АП, СІ, ІП та НП із цивільними повітряними суднами, літальними апаратами України й іноземними цивільними повітряними суднами, які сталися на території України, а також порушення вимог щодо використання повітряного простору України здійснює спеціалізована експертна установа – Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів із цивільними повітряними суднами [4]. Порядок розслідування та досліджень АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті здійснюється відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (додатки 13 «Розслідування авіаційних подій», 17 «Авіаційна безпека» та 19 «Управління безпекою польотів») [8] та Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів [9]. Розслідування АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті спрямовується на виявлення всіх імовірних основних та безпосередніх системних причин події, підготовку рекомендацій щодо вжиття заходів для безпеки польотів, направлених на уникнення наявної небезпеки чи усунення виявлених недоліків. Під час розслідування виявляються та враховуються інші небезпечні чинники та недоліки авіаційної системи, які не були безпосередньо пов'язані із причинами цієї події; встановлюються факти, умови й обставини стосовно виживання чи неживання осіб, які перебували на борту ПС. Метою проведення розслідування АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті не є встановлення чієїсь вини чи відповідальності. Остаточний звіт, що надається за результатами розслідування, містить офіційні висновки, інформацію про подію, рекомендації, може бути вилучений правоохоронними органами і разі розслідування кримінального провадження за даним фактом [9]. Правоохоронні органи за фактом розслідування АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті можуть призначити САТЕ.

Нами розроблені для САТЕ визначення «завдання», «предмет», «об'єкт», «питання» судових експертних досліджень.

У загальному значенні «завдання» – це те, що потребує виконання, дозволу. Особливістю САТЕ є розмаїття об'єктів дослідження і вирішуваних під час їх виконання завдань.

Завданням САТЕ є встановлення із залученням спеціальних знань обставин, технічних та організаційних причин виникнення й розвитку АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті, їхніх наслідків для повітряних суден, їхніх компонентів і обладнання, авіаційної наземної техніки й аеродромного обладнання, засобів зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічних споруд, рухомого та нерухомого майна, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності, авіаційного персоналу, людей, а також визначення каузальності.

Отримані у процесі експертного дослідження дані слугують процесуальним джерелом доказів під час розслідування й розгляду кримінальних проваджень, цивільних, господарських або адміністративних справ, і в технічному відношенні дають можливість слідчому / суду з'ясувати причинний зв'язок обставин АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті, умов, що сприяли їх виникненню та розвитку [10, с. 32].

Предмет пізнання – зафіксовані в досвіді та включені у процес практичної діяльності людини сторони, властивості й відношення об'єктів, що досліджуються з певною метою в даних умовах і обставинах. Поняття «предмет судової експертизи» – одне з найбільш фундаментальних у судовій експертології. Предметом конкретної судової експертизи є конкретне завдання, яке експерту необхідно вирішити у процесі дослідження на основі відповідного обсягу спеціальних знань [3, с. 141].

Предметом САТЕ є зафіксовані слідами-відображеннями фактичні дані АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті, які досліджуються і встановлюються на базі методів загальної теорії судової

експертизи, спеціальних наукових знань у сфері повітряного транспорту, прикладних наук із метою виявлення причинних залежностей, зумовлені сукупністю інформації про діяльність або бездіяльність авіаційного персоналу у процесі нормального функціонування підприємства та в разі виникнення на ньому АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті, недотримання трудової й виробничої дисципліни, вимог нормативно-правових актів із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, безпеки життєдіяльності й охорони праці, порушення вимог експлуатації повітряних суден, їхніх компонентів і обладнання, авіаційної наземної техніки й аеродромного обладнання, засобів зв'язку, навігаційного спостереження, інженерно-технічних споруд, рухомого та нерухомого майна, що використовується для забезпечення авіаційної діяльності, а також засобів протиаварійного, колективного й індивідуального захисту. Вказані обставини, факти встановлюються на основі спеціальних знань на базі методів загальної теорії судової експертизи, загальнотехнічних наукових методів, спеціальних наукових знань у сфері експлуатації та безпеки повітряного транспорту, прикладних наук із метою виявлення відповідності дій авіаційного персоналу, а також причин і умов, що сприяли виникненню та розвитку АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті.

У гносеологічному сенсі «об'єкт» – це те, на що направлена пізнавальна діяльність суб'єкта.

Об'єктами дослідження САТЕ є сліди-відображення у вигляді матеріальних і матеріалізованих джерел інформації, що містяться в матеріалах кримінальних проваджень, цивільних, господарських або адміністративних справах та інших матеріалах, наданих на дослідження органом, який призначив проведення судової авіаційно-технічної експертизи; нормативно-правові документи, які регламентують льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження, функціонування авіаційно-транспортної системи тощо; повітряні судна, їхні компоненти й обладнання, авіаційна наземна техніка й аеродромне обладнання, засоби зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності; польотна документація, записи переговорів екіпажу з керівником польотів, записи бортових самописців тощо.

Питання, які можуть бути вирішені шляхом проведення САТЕ, такі: як, відповідно до вимог Правил, нормативів та інших нормативних документів, які регламентують авіаційну діяльність, мав діяти авіаційний персонал у ситуації, що розглядається? у якому технічному стані на момент АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті перебували повітряні судна, їхні компоненти й обладнання, авіаційна наземна техніка й аеродромне обладнання, засоби зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічні споруди, рухоме та нерухоме майно, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності? чи відповідав технічний стан повітряних суден, їхніх компонентів і обладнання, авіаційної наземної техніки й аеродромного обладнання, засобів зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічних споруд, рухомого та нерухомого майна, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності, нормативним вимогам? які технічні й організаційні причин АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті? чи міг авіаційний персонал дотриманням Правил, нормативів та інших нормативних документів, які регламентують авіаційну діяльність, своїми діями попередити виникнення АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті? чи були в діях авіаційного персоналу відступи від вимог Правил, нормативів та інших нормативних документів, які регламентують авіаційну діяльність? якщо так, то чи перебувають вони у прямому причинному зв'язку з виникненням АП, СІ, ІП та НП на повітряному транспорті?

Наведений перелік найбільш імовірних питань не є вичерпним. У кожному конкретному випадку їхнє коло, що цікавить слідство і вимагає експертного оцінювання з технічного погляду, може мати більш розгорнутий характер із включенням питань, що уточнюють окремі моменти хронології обставин, розвитку та причин АП, СІ, І та НП, дій / бездіяльності причетних осіб.

Як впливає з переліку питань, за якими має проводитися дослідження АП, СІ, І та НП, фахівець у галузі САТЕ повинен мати відповідну освіту та достатній досвід як у галузі руху й експлуатації повітряного транспорту, так і в галузі його ремонту й обслуговування, а також у галузях метеорології, наземного обслуговування польотів тощо.

Найголовнішою вимогою до судового експерта із САТЕ є наявність повної (спеціаліст, магістр) інженерно-технічної освіти в галузі знань «Транспорт» (найменування спеціальності: повітряний транспорт) [11].

Висновки. Процес дослідження об'єктів повітряного транспорту досить складний, різноплановий і специфічний. Проблеми, які стоять перед слідством (судом), зумовлюють доцільність створення і розвитку теоретичного базису нового виду / підвиду судової експертизи – «Авіаційно-технічної», судово-експертної спеціальності 10.25 «Дослідження авіаційних подій та інцидентів».

Для вирішення поставлених завдань і створення стрункої системи експертних досліджень на повітряному транспорті необхідно провести комплекс науково-дослідних робіт із розроблення:

Загальної методики призначення, організації та проведення судової авіаційно-технічної експертизи; Методики визначення технічних та організаційних причин і наслідків порушень вимог із безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту; Методики дослідження причинно-наслідкових зв'язків між недотриманням вимог безпеки на повітряному транспорті і настанням авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій на повітряному транспорті; Методики дослідження технічного стану повітряних суден, їхніх компонентів і обладнання, авіаційної наземної техніки й аеродромного обладнання, засобів зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічних споруд, рухомого та нерухомого майна, їхніх деталей, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності; Методики комплексної оцінки вартості повітряних суден, їхніх компонентів і обладнання, авіаційної наземної техніки й аеродромного обладнання, засобів зв'язку, навігації та спостереження, інженерно-технічних споруд, рухомого та нерухомого майна та їхніх деталей, що використовуються для забезпечення авіаційної діяльності.

Krupka A., Duz L., Kraliuk M., Krupka Ya., Yakovleva E. Theoretical basis of forensic expert investigation of accidental events on air transport

The purpose of the article is to study and develop theoretical and methodological principles of forensic aviation technical expertise, recommendations for the application of special knowledge in criminal, civil, commercial and administrative proceedings to prevent, detect, investigate and consider by investigators / courts crimes related to violations of regulations legal acts on traffic safety or operation of air transport, as well as improving its methodology, justification and formulation of recommendations for legal evaluation of results and increase the effectiveness of the use of forensic conclusions in the process of proof. The methodological basis of the study are the laws and categories of the theory of knowledge, in particular the provisions of materialist dialectics, which contributed to the understanding of the purpose and objectives, subject, object, research issues in the context of interdependence of achievements and needs of practice. At the same time, the methods of formal logic (analysis, synthesis, deduction, induction, analogy, abstraction) made it possible to understand in more detail the content of the studied questions, the essence of the studied categories and phenomena was clarified by the system-structural method. The Ministry of Justice of Ukraine has created a new type (subtype) of forensic examination: "Aviation Technical" and forensic specialty 10.25 "Investigation of aviation events and incidents", so the article formulates the basic concepts of forensic aviation technical examination, namely: identifies the main issues, which are decided by forensic aviation technical examination; tasks, subject, object which give the chance to understand essence and the maintenance of expert activity of these researches; the tasks of a specific examination are distinguished from the tasks of other related types of examinations in this area. The process of researching air transport objects is quite complex, diverse and specific. The problems facing the investigation (court) determine the feasibility of creating and developing a theoretical basis for a new type (subtype) of forensic examination: "Aviation Technical" and forensic specialty 10.25 "Investigation of aviation events and incidents". To solve the tasks and create a coherent system of expert research in air transport, it is necessary to conduct a set of research works to develop a methodological basis for this type (subspecies) of forensic examination.

Key words: aviation event, task, incident, emergency, object, subject, issue, aircraft, serious incident, forensic aviation technical examination.

Література:

1. Філик Н.В. Безпека польотів та питання вдосконалення механізму її забезпечення. *Повітряне, космічне, екологічне право* : юридичний вісник. 2020. № 1 (54). С. 14–19.
2. Кримінальний кодекс України : Науково-практичний коментар / за заг. ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. Харків : ТОВ «Одіссей», 2007. 1184 с.
3. Клименко Н.І. Судова експертологія: курс лекцій : навчальний посібник для студентів юридичних спеціальностей вищих навчальних закладів. Київ : Ін Юре, 2007. 528 с.
4. Про транспорт : Закон України № 232/94-ВР від 10 листопада 1994 р.
5. Сегай М.Я., Стринжа В.К. Судебная экспертиза материальных следов-отображений : проблемы методологии. Киев, 1997. 147 с.
6. Юхименко А.В., Борщевський П.Г. Експертне дослідження авіаційних подій та інцидентів в судовій практиці. *Криміналістика і судова експертиза* : міжвідомчий науково-методичний збірник, присвячений 55-річчю із дня заснування. Київ : Київський НДІСЕ, 2019. Вип. 64. С. 560–568.

7. Повітряний кодекс України : Закон № 901–VIII від 23 грудня 2015 р.
8. Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.
9. Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26 березня 2010 р. № 159.
10. Соколовский З.М. Экспертное исследование причинной связи по уголовным делам : методическое пособие. Киев : РИО МВД УССР, 1979. 47 с.
11. Про затвердження переліку галузей знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти : постанова Кабінету Міністрів України від 29 квітня 2015 р. № 266.