

УДК 343.131

DOI 10.33251/2707-8620-2021-3-4-177-182

**ЗЕЛЕНСЬКИЙ Сергій Миколайович**

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри права та

правового регулювання авіаційної діяльності,

Льотна академія

Національного авіаційного Університету

ORCID 0000-0002-0945-4485

## ПОРЯДОК ВИКОНАННЯ ПОЧАТКОВИХ СЛІДЧИХ ДІЙ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ АВІАЦІЙНИХ КАТАСТРОФ

*Чинний порядок розслідування авіаційних катастроф враховує положення національного закону та міжнародні правила протидії правопорушенням у цій сфері. Зміни, що відбулися у національному законодавстві змушують переосмислити по-новому та проаналізувати їх з урахуванням реформування правоохоронних та судових органів, зміною змісту їх діяльності.*

*Зокрема, не викликає сумніву необхідність визначення ролі правових засад проведення розслідування авіаційних катастроф. Виникає потреба переглядати правила, відшукувати нові засоби та методи встановлення об'єктивної істини у кримінальному провадженні. Проведення розслідування авіаційних катастроф за правилами кримінального правосуддя розглядаємо як шлях для встановлення істини, що стосується конкретного кримінального провадження.*

*Збирання і перевірка доказів на початковому етапі розслідування створює передумови для ухвалення судом законного і справедливого рішення по суті кримінальної справи.*

**Ключові слова:** авіаційна катастрофа, розслідування, засади, кримінальне провадження, правосуддя, правоохоронні органи, суд, законність, справедливість.

**Постановка проблеми.** На сьогодні правила розслідування авіаційних катастроф закріплені в різних нормативних актах, що інколи призводить до суттєвих проблем. Так, наприклад, поняття і терміни, що містяться в різних нормативних актах, по різному тлумачаться. Можливим, є вирішення зазначеної проблеми шляхом систематизації. На сьогодні важливим є реформування авіаційного та удосконалення кримінального процесуального законодавства, з урахуванням вимог щодо регламентації використання безпілотної авіації та авіації загального призначення.

Потрібно зазначити, що метою законодавства, означеного нами, є формування інститутів публічного управління, які повинні стати близькими до потреб і запитів людей, а головним пріоритетом її діяльності має бути служіння народів, національним інтересам. Зазначені інститути повинні стати підконтрольними громадянам, прозорими, побудованими на наукових принципах та ефективними.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідження особливостей правового регулювання розслідування авіаційних катастроф без сумніву актуальні. Увагу вчених також завжди привертало дослідження правових засад діяльності цивільної авіації, зокрема необхідно згадати роботи Н. Моїсєєвої, С. Москаленко, І. Островської, В. Череватюк, В. Зуєвої.

Правові засади проведення розслідування та загально теоретичні проблеми кримінального процесу у зазначеному правовому інституті було об'єктом дослідження та вивчення таких вчених-процесуалістів, як Ю. Грошевого, А. Дубинського, О. Капліної,

О. Ларіна, М. Михеєнко, Д. Письменного, М. Погорецького, В. Попелюшко, С. Стахівського, В. Тертишника, Л. Удалової, В. Шибіко та ін.

**Актуальність.** Розслідування авіаційних катастроф повинно враховувати, що вони супроводжуються загибеллю людей і руйнуванням або ушкодженням літальних апаратів. В аспекті дослідження людські жертви – це один або більше загиблих цивільних осіб із числа пасажирів судна або членів екіпажу в результаті авіаційної катастрофи [1, с. 46].

**Мета та завдання.** Метою дослідження є визначення особливостей розслідування авіаційних катастроф. Завданням є обґрунтування значимості початкового етапу розслідування авіаційних катастроф для встановлення об'єктивної істини і справедливості у кримінальному правосудді.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** До авіакатастроф, що супроводжуються загибеллю людей і руйнуванням або ушкодженням літальних апаратів відносяться: випадки пожежі або вибуху літака в повітрі; зіткнення літака з різними перешкодами при зльоті й посадці: падіння літака в результаті втрати керування або відмови у роботі двигуна; руйнування літака в повітрі через конструктивний недолік (наприклад, випадки флаттера, коли літак у повітрі розвалюється на частини) або в результаті турбулентності в районі великих грозових фронтів; зіткнення літаків при польоті вночі або в складних метеорологічних умовах; руйнування літака при посадці й зльоті в результаті несправності злітно-посадочних пристроїв.

При розслідуванні авіакатастроф перевіряються насамперед версії про її безпосередні (технічні) причини, серед яких можуть бути:

- неправильна організація польотів і незадовільна передпольотна і попередня підготовка екіпажу до польоту:

- порушення в керуванні й керівництві польотами (ігнорування правил безпеки польотів, поверхневий аналіз метеоумов і несвоєчасна інформація екіпажу про зміну повітряної обстановки й погоди, невірні рішення й дії при наданні допомоги екіпажам в умовах що ускладнилася обстановки польоту й ін.);

- порушення правил техніки пілотування й недисциплінованість льотчиків (втрата висоти й швидкості польоту, неправильний розрахунок посадки, невиконання команд керівника польотами й ін.);

- незадовільне забезпечення польотів: інженерно-авіаційне (погана підготовка до польотів авіатехніки); штурманське (погана розробка маршрутів польоту й заходів щодо забезпечення безпеки польоту); медичне (допуск до польотів із захворюваннями, перевтомою, без попереднього тренування, порушення передпольотного режиму); радіотехнічне (несправності апаратури й ін.); аеродромно-технічне (відсутність висвітлення злітно-посадочної смуги й сигнальних вогнів, припинення роботи радіоприладів і системи забезпечення сліпої посадки й др.); метеорологічне (неправильне визначення чинності й швидкості вітру, стану й прогнозу погоди, несвоєчасна інформація про загрозових метеоумовах на маршруті польоту й ін.);

- відмова в роботі окремих агрегатів і вузлів літака (двигуна, органів керування й стабільності, злітно-посадочних устроїв, пілотажно-навігаційних приладів і ін.);

- непередбачені метеорологічні умови, що ускладнилися, і інші випадкові причини:

- хворобливий стан пілота (несподівані приступи болю, наприклад, брунькова або печіночна колька, судинний колапс, алкогольне сп'яніння, стан похмілля й ін.);

- застосування вибухових і самозаймистих речовин. Перевіряються також версії про причину відмови в роботі окремих агрегатів і вузлів літака, часу й місці їхньої поломки, причині незадовільної підготовки екіпажу до польоту, поганого забезпечення польотів і т.д., а також про винуватців.

Для перевірки зазначених версій необхідно в невідкладному порядку організувати пошук і огляд частин зруйнованого літака, місця його падіння й навколишньої місцевості, огляд трупів, виїмку й огляд технічної й медичної документації, призначити судово-медичну

й авіатехнічну експертизу, допитати свідків-очевидців катастрофи. Огляд місця події й трупів. Об'єктами огляду залежно від характеру й наслідків події можуть бути: місце падіння або змушеної посадки літака поза аеродрому й прилягаюча місцевість, ушкоджений (зруйнований) літак або його окремі частини, злітно-посадочні смуги й місцевість від аеродрому до ближньої радіоприводної станції, а також трупи загиблих членів екіпажа й пасажирів. Перед виїздом на місце катастрофи необхідно зв'язатися з диспетчером аеропорту й з'ясувати обставини події, характер польотного завдання, склад екіпажа, кількість пасажирів, час знаходження літака в повітрі й утримування останніх радіоповідомлень екіпажа, одержати відомості про те, які рятувальні заходи застосовувались і хто з авіафахівців виїхав на місце події. Необхідно також дати вказівку опечатати стрічку з записом радіопередач екіпажа, журнал радіообміну командної радіостанції, а при необхідності й інші документи.

Ретельно необхідно створювати пошукових груп. До складу цих груп, крім авіафахівців, включаються особи, що не мають стосунку до авіації (місцеві жителі, військовослужбовці та ін.). Ці особи, як правило, зовсім не знають деталей літака й не вмюють із ними правильно поводитися при виявленні. Можуть не звернути на них увагу. У зв'язку із цим важливо провести цільовий інструктаж членів пошукових груп з роз'ясненням, які деталі й де шукати, як поводитися з ними у випадку виявлення, які ознаки зафіксувати, як упакувати знайдені речові докази і зберегти для подальшого дослідження. Починати огляд треба з об'єктів, які раніше інших можуть піддатися змінам у результаті рятувальних і відновлювальних робіт, і з об'єктами, результати огляду яких можуть вплинути на ефективність огляду інших об'єктів.

Виїмка й огляд документів. Це питання конструювання, виробництва, випробування, ремонту й експлуатації авіаційної техніки, організації, підготовки й забезпечення польотів, характеру польотних завдань, умов і режиму польотів, порушень правил пілотування й інші питання роботи авіації знаходять докладне відбиття в численних документах, які ведуться різними авіаційними службами.

Ретельне вивчення цих документів дозволяє одержати цінну інформацію про обставини авіаційної події. До того ж відомості, що містяться в одних документах, можуть при зіставленні знаходити підтвердження або спростовуватися іншими документами. Важливо прийняти термінові заходи до збереження технічної, літної й медичної документації, зробити виїмку необхідних документів або опечатати їх. Залежно від характеру авіаційної події огляду підлягають: польотний аркуш даного екіпажа; журнал хронометражу польотів диспетчера аеропорту; журнал радіообміну командної радіостанції: магнітофонна стрічка із записом радіообміну між командно-диспетчерським пунктом і екіпажем літака; карта-схема радіолокаційного проведення літака, що містить дані радіотехнічного контролю за польотом, і інші матеріали радіолокаційних пунктів; бортові журнали, записи й інші документи льотчика (екіпажа); розрахунки штурмана по прокладенні курсу; і ін. Крім того, для слідчого можуть представляти цікавість документи, що відображають стан авіаційної техніки: технічні формуляри на літак і двигун, паспорти на окремі агрегати й прилади, журнали обліку поломок і відмов авіатехніки, документи, що відображають радіотехнічне й аеродромно-технічне забезпечення польотів, бюлетені погоди метеорологічної служби, синоптичні карти, льотні й медичні книжки членів екіпажа, журнали обліку льотних подій і ін.

По справах даної категорії призначається кілька видів експертиз. Авіатехнічна експертиза включає дослідження в сфері авіаційної техніки, пілотування, штурманської, радіотехнічної й навігаційної служби, аеродромно-технічного обслуговування й ін. Вона призначається для вирішення питань про технічну причину авіаційної події, режими роботи двигуна, причини відмови того або іншого агрегату або вузла літака, причини вибуху або пожежі, часу початку пожежі (у повітрі або після удару літака про землю). Авіатехнічна експертиза, як правило, носить комплексний характер, і залежно від конкретного

втримування дослідження до складу експертної комісії включаються фахівці з авіаційної техніки, польотів і т. ін. На експертизу крім досліджуваного об'єкта, повинні бути спрямовані відповідна технічна документація, протокол огляду місця події, схема розташування зруйнованих частин на місцевості, фотознімки місця події й протоколи допиту свідків, потерпілих і обвинувачуваного, стосовно до предмета експертизи. Об'єктами судово-медичної експертизи є не тільки трупи і їхні частини, але й живі особи, а також речові докази. Ряд судово-медичних питань, що стосується походження авіаційної травми й механізму її утворення, вирішує комплексна експертиза в складі судового медика й фахівця в галузі авіаційної фізіології. Криміналістична експертиза при розслідуванні авіаційних подій знаходить застосування головним чином у випадках необхідності трасологічних досліджень, визначення цілого по частинах, дослідження документів і ідентифікації особистості загиблих. При необхідності дослідження магнітофонного запису радіообміну між екіпажем і командно-диспетчерським пунктом використовуються можливості акустичної експертизи. Цінність магнітофонної стрічки радіообміну полягає не тільки в тому, що вона дозволяє дослівно відновити зміст доповідей льотчика й команд керівника польотів і хронометрично встановити точний час еволюції польоту, але й у тім, що по магнітофонного запису радіообміну є можливість вивчити мовні особливості учасників радіообміну й у такий спосіб ідентифікувати кожного з них, визначити, кому належить кожна команда, вивчити зміни в характері мови кожного учасника радіообміну. В окремих випадках по магнітофонного запису можна приблизно визначити окремі параметри просторового положення літака в повітрі.

Допит свідків і потерпілих. Залежно від характеру події як свідків допитують очевидців із числа льотного й технічного складу, диспетчерської служби, працівників, що здійснювали підготовку й забезпечення польотів, а також осіб, що опинилися в районі змушеної посадки або падіння літака, членів екіпажа й пасажирів, працівників авіаремонтних майстерень, груп регламентних робіт, працівників заводу-виготовлювача авіаційної техніки й інших.

Потрібно визначити ймовірність помилкового рішення командира цивільного повітряного судна при здійсненні маневру або виконанні наказу диспетчера аеропорту (наприклад, робота над підходом, вихід на глісаду або вихід із ешелону). Ці помилки можуть мати об'єктивний характер (погодні умови, відмова обладнання цивільного повітряного судна та інше) та суб'єктивний характер (стомленість, втрата орієнтації в часі або просторі) [2].

Цілком логічно, що одним із напрямів правового забезпечення розслідування авіаційних катастроф є визначення критеріїв та класифікації інтересів фізичних і юридичних осіб стосовно причин і наслідків авіаційної катастрофи. На наш погляд слід виділити такі: а) встановлення істини; б) страховий інтерес, фінансовий інтерес [3]; в) технічні інтереси; д) державні інтереси; є) транснаціональні інтереси, як можливі наслідки авіаційної катастрофи.

Розслідування будь-якої події у суспільному житті потребує його відповідності засадам верховенства права, законності, об'єктивності, справедливості, неупередженості та ін. Особливо це стосується розслідувань авіаційних подій, що пов'язані з позбавленням життя людини, нанесенням тілесних ушкоджень або іншими суттєвими порушеннями прав людини. Саме такими є авіаційні події за визначенням, що міститься у п. 4 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПКУ) [4].

Розслідуваннями авіаційних подій проводяться Національним бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами (далі – НБРЦА або Національне бюро). Проте, за ч. 6 ст. 119 ПКУ якщо під час розслідування працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій, тобто НБРЦА, виявили злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, вони зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України.

Дана установа була створена Постановою КМ України від 21 березня 2012 р. № 228 «Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами» (Із змінами, внесеними згідно з Постановою КМ України № 1179 від 24.12.2019) [5] відповідно до ст. 9 Повітряного кодексу України. У цій постанові зазначено, вона є спеціалізованою експертною установою з розслідування авіаційних подій.

З'ясовується, де й коли відбулася авіаційна катастрофа або аварія, що конкретно спостерігали очевидці в цей момент, чи не чули вибухів або сильних ударів під час польоту й у момент удару літака про землю, чи не спостерігали полум'я або шлейфи диму за літаком, які були колір і густина диму, чи чули шум двигунів, що працювали, перед ударом літака об землю, які були напрямом і кут зниження літака, пікірував або планував літак до зіткнення із землею, чи не відділялися від літака в повітрі його частини або інші предмети. Інженерно-технічний і льотний персонал, керівник польотів і інші свідки, що мають відношення до підготовки польоту, допитуються про те, чи перевірявся технічний стан літака перед польотом, які несправності були виявлені, що конкретно було зроблено по їх усуненню, чи були випадки відмови в роботі авіаційної техніки під час попередніх польотів даного екіпажа, чи всієї несправності й відмови фіксувалися у відповідних документах, яка польотна вага літака й характер вантажу, що були на ньому, чи правильно було зроблене центрування літака перед стартом, який обсяг попередньої й передпольотної підготовки членів даного екіпажа, чи відповідали польотне завдання екіпажа й умови його виконання рівню цієї підготовки.

**Висновки.** Таким чином, початковий етап будь-якого кримінального провадження складається з ряду взаємообумовлених дій, які пов'язані загальною метою: якнайшвидше виявлення підозрюваного та доказів його вини. Не є винятком і розслідування авіаційних катастроф. Визначений нами порядок проведення слідчих (розшукових) дій дає уповноваженій особі певний алгоритм, який вона може застосовувати як шаблон. Зрозуміло, що кожне правопорушення та його розслідування є індивідуальним, тому кінцевий результат справи залежить від конкретної слідчої ситуації та вмінь працівників правоохоронних органів.

**Перспективними для подальших розвідок у даному напрямі** вважаємо дослідження порядку, строків проведення слідчих розшукових дій, забезпечення можливості у судовому порядку перевірки законності та справедливості обмеження на час проведення СРД прав і свобод людини.

#### Список використаних джерел

1. Михайлов Н. А. Воздушная навигация: авиационные полеты. Х.: Мысль, 2010. 123 с.
2. Kozeleckij, Ju. Psihologicheskaja teorija reshenij. M.: Progress, 1979. 504 s.
3. Bezzubov, D. Theoretical foundations of the system of state financial security Proceedings of the National Aviation University: K., 2016. № 3. P. 163–166.
4. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. 2001. № 48–49. Ст. 536.
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 від 02 квітня 2012 р., 2012. № 23. С. 13. Ст. 875.

#### References

1. Mykhailov, N.A. (2010). *Vozdushnaia navyhatsyia [Air navigation: aviation flights]: avyatsyonnye poletu*. Kh.: Musl, 123 s. [in Ukrainian].
2. Kozeleckij, Ju. (1979). *Psihologicheskaja teorija reshenij*. M.: Progress, 504 s. [in Russian].

3. Bezzubov, D. (2016). Theoretical foundations of the system of state financial security Proceedings of the National Aviation University: K., № 3. R. 163-166. [in Ukrainian].

4. Povitrianyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 19 trav. 2011 r. № 3393-VI. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 2001. № 48-49. St. 536. [in Ukrainian].

5. Pro utvorennia Natsionalnoho biuro z rozsliduvannia aviatsiinykh podii ta intsydentiv z tsyvilnyimi povitrianyimi sudnami: postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 21 bereznia 2012 r. № 228. Ofitsiyni visnyk Ukrainy vid 02 kvitnia 2012 r., 2012. № 23. S. 13. St. 875. [in Ukrainian].

**ZELENSKY Sergey**, Candidate of Law, Associate Professor, Associate Professor, The Department of Law and Legal Regulation of Aviation Activities, The Flight Academy of the National Aviation University.

## PROCEDURE FOR PERFORMANCE OF INITIAL INVESTIGATIVE ACTIONS IN THE INVESTIGATION OF PLANE CRASHES

**Abstract.** *The current procedure for investigating aviation accidents takes into account the provisions of national law and international rules in this area. The changes that have taken place in the national legislation force us to rethink in a new way and analyze them taking into account the reform of law enforcement and judicial bodies, changing the content of their activities.*

*In particular, there is no doubt about the need to determine the role of the legal framework for the investigation of aviation accidents. There is a need to review the rules, to find new means and methods of establishing the objective truth in criminal proceedings. We consider the investigation of aviation accidents under the rules of criminal justice as a way to establish the truth about a particular criminal proceeding.*

*The collection and verification of evidence at the initial stage of the investigation creates the preconditions for the court to make a lawful and fair decision on the merits of the criminal case. The completeness of the realization of constitutional human and civil rights depends on the completeness of the evidence collected by the parties. Only factual data obtained in accordance with the requirements of criminal procedure law may be admissible. In Ukraine, the implementation of the planned legal reforms and the implementation of the global standards of criminal justice envisaged by them makes it necessary to reform law enforcement and judicial bodies, to introduce changes in the content of their activities.*

*The cardinal changes that took place during the reforms also concern the institution of procedural actions. Therefore, there is no doubt about the relevance of theoretical understanding, systematization and argumentation of the procedure for conducting procedural actions at the initial stage of criminal proceedings. It should be noted that the investigation of any event in public life requires its compliance with the principles of the rule of law, legality, objectivity, justice, impartiality, etc. This is especially true of investigations into events involving the taking of life, personal injury or other serious human rights violations.*

*This is necessary because it is necessary that the results of the investigation can be used as a basis for a decision by an independent body. Such a decision must meet the needs of society. First of all, it is necessary to establish during the investigation whether an event is being investigated through the fault of a person who may be held liable for one of the types of legal liability.*

**Key words:** *air crash, investigation, principles, criminal proceedings, justice, law enforcement agencies, court, legality, justice.*

*Одержано редакцією: 05.01.2021 р.  
Прийнято до публікації: 13.01.2021 р.*