

іншими службами та органами, які беруть участь в розслідуванні авіаційної події. Це включає в себе обмін фактичними даними, свідченнями, доказами та іншою інформацією, яка може бути корисною для встановлення причин події. Загальною метою взаємодії слідчого з іншими органами є встановлення причин авіаційної події, розробка рекомендацій для попередження подібних інцидентів у майбутньому і забезпечення безпеки в авіації.

Література

1. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 груд. 2005 р. № 943. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/re11868?an=1&ed=2008_04_08

2. Деякі питання спеціалізованих експертних установ розслідування авіаційних подій та подій на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 вер. 2023 р. № 995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995-2023-п#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

3. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> (дата звернення: 16.10.2023).

УДК 341.4(043.2)

Грекова Л.Ю., старший викладач,
Рябокоть Ю.В., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОСУДДЯ ТА ПРОБЛЕМИ У СУДОЧИНСТВІ АВІАКАТАСТРОФ У КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОГО КРИМІНАЛЬНОГО СУДУ

Міжнародний кримінальний суд (надалі – «МКС») є міжнародним органом, призначеним для забезпечення правосуддя та відповідальності за найважчі порушення міжнародного права, місія якого полягає у здійсненні судочинства над фізичними особами, які звинувачуються у вчиненні геноциду, воєнних злочинів, злочинів проти людства та агресії.

Кожна держава-учасниця Римського статуту має право ініціювати розслідування тяжкого злочину, які згодом потрапляють на розгляд Суду. Україна підписала Римський статут 20 січня 2000 року, але не ратифікувала його, хоча після підписання Угоди про асоціацію з Європейським Союзом у 2014 році ратифікація цього

документу є одним із прямих міжнародних зобов'язань України. Водночас Римський статут передбачає можливість визнання юрисдикції Міжнародного кримінального суду державою, яка не ратифікувала статут [2].

Така можливість була використана Україною при формуванні слідчої групи для розслідування катастрофи у понад 298 жертв, яка сталась 17 липня 2014 року. Літак Boeing – 777, що здійснював рейс МН17 Амстердам – Куала-Лумпур, був збитий над непідконтрольною частиною Донбасу.

Положеннями Римського Статуту не визначено чітких процесуальних строків, а процедурою його діяльності передбачено збирання доказів Офісом Прокурора разом із створеною слідчою групою для проведення всебічного і неупередженого розслідування палатами досудового розслідування МКС. Відповідно до ст. 86 Римського Статуту, держави-учасниці співпрацюють із Судом у проведенні ним розслідування злочинів, що підпадають під його юрисдикцію, а також у здійсненні кримінального переслідування за вчинені кримінальні правопорушення [3].

Важливим фактором, що може ускладнювати процес розслідування, є можливість накладання права вето, що дозволяє постійним членам Ради Безпеки відкладати проект будь-яких змістовних резолюцій Організації Об'єднаних Націй надане державам на підставі Статуту ООН. Така процедура може впливати на значне затягування розслідування, досягнення ефективних рішень, що найчастіше відбувається в контексті політичних конфліктів. Так, у липні 2015 року Малайзія запропонувала Раді Безпеки ООН створити трибунал для розслідування цієї справи, але РФ, незважаючи на широкий політичний резонанс, скористалася правом вето та заблокувала це рішення.

Тривалість проведення розслідування найскладніших справ в МКС, такі як важкі злочини проти людяності або воєнні злочини, може тягнутися декілька років. Це пов'язано з тим, що такі справи включають в себе складний процес збору та перевірки доказів, проведення великої кількості експертиз, відпрацювання багатьох свідків, значних фінансових витрат, багатоденних судових засідань тощо. Наприклад, розгляд справи про збиття МН-17 налічував десятки судових тижнів, п'ять суддів і 102 папки з 36 тис. сторінок файлової інформації, а судові витрати становили 54 мільйони євро. Вирок винним було винесено лише в листопаді 2022 року. Варто відмітити, що тривалий судовий процес відбувається не тільки на ефективності судочинства, але й на сприйнятті справедливості громадськістю.

Не менш нагальною проблемою є виконання рішень МКС, оскільки через складний механізм більшість вироків залишаються на папері. Результатом розгляду справи МН-17 МКС є визнання винними 3 осіб, але жоден із обвинувачених не постав перед судом особисто, оскільки, незважаючи на ужиті заходи, їх місцеперебування залишається невідомим. Така ситуація спричиняє обурення та критику з боку потерпілих, багатьох міжнародних громадських та правозахисних організацій, які наголошують на тому, що цей вирок може бути сприйнятий як недостатнє визнання важливості справедливості та неефективність виконання рішень Міжнародного кримінального суду, та органів міжнародного права загалом.

Підсумовуючи вищесказане, слід відзначити, що розслідування справ у сфері авіазлочинів піддане впливу як політичних, так і геополітичних факторів. Країни-учасниці мають можливість застосовувати стримуючі інструменти, такі як право вето, що може ускладнити процес розгляду та зменшити ефективність розслідування. Також, недостатній механізм виконання рішень призводить до серйозних проблем у забезпеченні справедливості та відповідальності за вчинення важких злочинів проти суспільства та стає перешкодою у притягненні осіб до відповідальності, які винні у вчиненні геноциду, воєнних злочинів, злочинів проти людства та агресії.

Література

1. Публікація Міжнародного кримінального суду. Гаага, Нідерланди, 2023. URL: <https://www.icc-cpi.int/sites/default/files/2023-06/UICC-UKR-rgb.pdf> (дата звернення: 23.10.2023)
2. Мирослав Лісович. Україна та Римський статут: чому треба ратифікувати цей договір? *Укрінформ*. 03 квіт. 2023 р. Київ. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3691045-ukraina-ta-rimskij-statut-comu-treba-ratifikuvati-sej-dogovir.html> (дата звернення: 24.10.2023).
3. Римський Статут Міжнародного Кримінального Суду. *Статут, Міжнародний документ*. Поправки від 17 лип. 1998 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_588 (дата звернення: 24.10.2023)

Grekova L., Senior Lecturer,
Tyubay A., seeker for higher education,
of the first (bachelor`s) level,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine

AVIATION ADVENTURE INVESTIGATION ORGANIZATION. TYPICAL FORENSIC VERSIONS

Every aviation event is subject to mandatory investigation by the state (part one of Article 119 of the Air Code of Ukraine). In Ukraine, the rules and procedure of the investigation are established by regulatory legal acts, in particular: the Air Code of Ukraine (AC of Ukraine) (Chapter XVII "Investigation of Aviation Events"), the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approving the Rules and Procedure for the Technical Investigation of Aviation Events and Incidents in Civil Aviation ", the Convention on International Civil Aviation of 1944, and government commissions may be established to investigate individual aviation events.

Establishing the causes of the plane crash is possible only after investigating all the circumstances of the event by organizing an investigation. In criminalistics, the organization of an investigation is understood as the actions of all subjects involved in the process of investigating criminal offenses for the effective prevention and investigation of criminal offenses [2, p. 136]. Of course, not every aviation event is the result of a criminal offense, but the very tactics and procedure of the accident investigation are generally the same. We consider it appropriate to note that the technical investigation of an aviation incident must be conducted separately from the investigations related to establishing guilt and bringing the guilty to justice (part four of Article 119 of the AC of Ukraine). The primary stage of the organization of the investigation is planning, which includes specific elements that are correlated depending on the specifics of the aviation event. Common planning elements include: advanced versions; circumstances to be established; procedural actions and organizational measures; information about specific performers and performance deadlines; material and technical support, etc. [2, p. 141].

The formulation of forensic versions begins from the moment of receiving information about an aviation event. In order to obtain such information, it is necessary to perform the following tasks: 1) obtain information about the aviation accident from the victims after their identification; 2) determine and outline the boundaries of the plane crash