

УДК 343.98:629.7.067(043.2)

**Грекова Л.Ю.**, асистент,  
**Бузун О.О.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **ЗАСТОСУВАННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНИХ ЗНАНЬ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ**

Із зростанням в нашій країні пасажирських перевезень, повітряний транспорт, як і економіко-виробнича сфера держави, зазнає реформування і вдосконалення технічного обладнання. Внаслідок цього створюються нові, неznані раніше особливості функціонування окремих мереж на повітряних шляхах, які, з одного боку, ускладнюють розслідування, а з іншого - сприяють його провадженню. Це зумовлює розглядати обставини, які необхідні для подальшої розробки методичних рекомендацій із розслідування фактів авіаційних подій та провадження ефективних засобів та заходів з їх попередження.

Поміж загальної кількості авіаційних подій найбільш частіше трапляються поломки літака, виявлені на стоянці, авіаційна пригода, що не спричинила за собою загибель людей і руйнування літака, а також авіакатастрофа, що призвела до загибелі людей і руйнування або пошкодження літака [1, с. 193].

Під час розслідування подій, пов'язаних із виявленням явно навмисних поломок літака на стоянці, перевіряються насамперед версії, пов'язані із: а) часом поломки; б) про використанні знаряддя; в) про осіб, які вчинили поломку; г) про цілі та мотив злочину. Тому для перевірки даних версій у невідкладному порядку відбувається огляд ушкодженого літака, ремонтної майстерні або майданчиків для регламентних робіт, місця його стоянки та прилеглої місцевості, а також тимчасове вилучення та огляд документів, що пов'язані із ремонтом й технічним оглядом літака. Крім цього проводиться допит свідків зі складу охорони, обшук з метою виявлення знарядь поломки, а також технічного персоналу та екіпажу літака, проведення технічної, трасологічної експертизи, оперативно-розшукові заходи з метою виявлення знарядь злочину й установлення винних тощо.

Розглядаючи авіаційну подію, що не спричинила загибель людей і руйнування літака, відзначимо, що у випадках виникнення

поломки, яка виявлена під час польоту, не стосується керування й стабільності літака та інше, що не призведе до вибуху або пожежі і, якщо є можливість зробити вимушену посадку на найближчому аеродромі або на підходящому майданчику поза аеродрому, розслідування, звичайно, полегшується, оскільки є свідки зі складу екіпажу та пасажирів, збереглися речові докази й запис радіообміну, так званий «чорний ящик».

Тому у плані розслідування передбачається перевірка версій про причини вимушеної посадки, її характер та час поломки. Розглядаючи ці питання, ми можемо з'ясувати причини вимушеної посадки, для цього варто встановити: які були агрегати або вузли літака, що відмовили під час польоту; чи не були помічені несправності літака або ненормальність роботи агрегатів і вузлів перед польотом; також які поломки були виявлені в повітрі; які приймалися заходи щодо усунення цих недоліків та інше.

Події, пов'язані із авіакатастрофою, що призвела загибель людей і руйнування або ушкодження літака містять в собі випадки пожежі або вибуху літака в повітрі; зіткнення літаків при польоті вночі або в складних метеорологічних умовах; падіння літака в результаті втрати керування або відмови у роботі двигуна; руйнування літака в повітрі через конструктивних недоліків або в результаті турбулентності в районі великих грозових фронтів; зіткнення літака з різними перешкодами при зльоту та посадці; руйнування літака при посадці та зльоту в результаті несправності злітно-посадкових пристроїв тощо.

При розслідуванні авіакатастрофи перевіряються, насамперед, версії про її безпосередні (технічні) причини, якими можуть бути: порушення в керуванні й керівництві польотами; неправильна організація польотів та їх незадовільна передпольотна і попередня підготовка та інструктаж екіпажу до польоту; незадовільне забезпечення польотів: метеорологічне; інженерно-авіаційне; аеродромно-технічне; штурманське; медичне; радіотехнічне та інші; порушення правил техніки пілотування й недисциплінованість екіпажу; хворобливий стан екіпажу; відмова в роботі окремих агрегатів і вузлів літака та їх несправність; непередбачені метеорологічні умови, що ускладнилися, та інші випадкові причини; застосування вибухових і самозаймистих речовин та інше.

Тому для перевірки вищевказаних версій необхідно в першочерговому порядку організувати пошук і огляд певних частин зруйнованого літака, виїмку й огляд технічної й медичної документації, огляд трупів, місця його падіння й навколишньої

місцевості, допитати свідків-очевидців катастрофи, призначити судово-медичну, судово-психіатричну, в деяких випадках експертизу, й авіаційно-технічну експертизу, ступеня їх тяжкості і наслідків, технічного облаштування літальних апаратів, аеронавігаційних систем, наземних аеронавігаційних приладів, оцінки правильності заходів з підготовки та організації польотів тощо.

Стаття 119 Повітряного кодексу України зазначає, що усі авіаційні події, серйозні інциденти, інциденти, надзвичайні події та пошкодження повітряних суден на землі, що сталися на території України, а також порушення порядку використання повітряного простору України підлягають обов'язковому розслідуванню (яке є технічним) з метою встановлення їх причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому [3].

Таке технічне розслідування авіаційних подій покладено на Експертну установу з розслідування авіаційних подій, яка не приймає рішення про вину чи відповідальність юридичних або фізичних осіб, а частина 5 ст. 119 Повітряного Кодексу зазначає, що не можуть використовуватися Звіт та матеріали технічного розслідування адміністративними, службовими, прокурорськими, судовими органами, страховиками для встановлення вини або відповідальності.

Разом з тим, як слушно зазначається в літературі, приміром якісне проведення огляду місця діяння, що відбулось за участю повітряного транспорту, неможливе без залучення спеціалістів [2, с. 271]. Такими спеціалістами можуть виступати ті ж самі працівники Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Але, практично Правила визначають створення комісії з розслідування авіа події, що підкреслює її відомчість, і не конкретизують процесуальної сутності координації дій між органами, що розслідують авіаційні події.

Тому, для успішного проведення розслідування авіаційних подій, на наш погляд, доцільним є закріплення норми КПК України про те, що під час огляду місця авіаційної події слідчий, прокурор узгоджують з експертами Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами питання щодо огляду, фіксації, вилучення речей і проведення щодо них експертного дослідження. Таке залучення до проведення огляду на повітряному транспорті експертів, спеціалістів, професійна діяльність яких пов'язана з авіа подіями, надало б можливість здійснювати не лише фіксує, а й активну

пошукову діяльність, що зумовлює необхідність подальшої розробки криміналістичних рекомендацій, спрямованих на вдосконалення та підвищення ефективності розслідування подій на повітряному транспорті.

#### *Література*

1. Криміналістична техніка: навч. посіб. / за ред. А.В. Кофанова. – К.: КИИ, 2006. – 456 с.
2. Пиріг І.В. Теоретико-прикладні проблеми експертного забезпечення досудового розслідування: монографія / І.В. Пиріг. – Дніпропетровськ: Ліра ЛТД, 2015. – 432 с.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.