

Логвиненко А. О., асистент,  
Сучкова В. В., студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З АВІАКАТАСТРОФАМИ**

Історія повітроплавання нерозривно пов'язана з неминучими аваріями. Можна згадати легендарного Ікара, який упав з неба в воду. Перші ж крахи повітряних суден настали ще в кінці XIX століття. Тоді кількість нещасних випадків і жертв була досить велика щодо всієї кількості польотів.

Коли повітроплавання прийшло в країни третього світу, ця тенденція тільки посилилася. Свого піку авіакатастрофи досягли в 70-х роках, коли літаки стали використовуватися терористами. Але за останні десятиріччя було зроблено багато в підвищенні стандартів безпеки польотів [1, с. 12].

Спеціальні урядові комісії з ліквідації надзвичайних ситуацій техногенного характеру називають переважно тільки дві причини аварій: зношення техніки та людський фактор (зокрема, розвал промисловості, різке зменшення фінансових можливостей підприємств призвели до фактичного закриття фінансування програм, спрямованих на заміну старої техніки та на забезпечення належних умов праці, підтримання техніки безпеки на виробництві) [3, с. 547].

Складність для слідчого полягає саме в тому, щоб визначити, що стало причиною авіакатастрофи: умисна дія особи або групи осіб, або інцидент, який пов'язаний з використанням повітряних суден із відхиленням від нормального функціонування хоч би одного з елементів авіаційно-транспортної системи.

Рішення щодо наявності складу злочину у авіакатастрофі слідчий приймає після опрацювання, перевірки та встановлення криміналістично-значущих даних, які ґрунтуються на матеріалах, зроблених підкомісіями: льотної, адміністративної та інженерно-технічної.

Актуальними проблемами застосування криміналістичної тактики як у розслідуванні авіакатастроф, так і всіх злочинів взагалі полягає у двох чинниках.

Суть об'єктивного чинника полягає у недостатньому забезпеченні слідчих дій, як матеріального забезпечення (певних технічних засобів, сучасних лабораторій, тощо), так й інформативної забезпеченості. Останнє особливо стосується злочинів пов'язаних з авіакатастрофами, оскільки найчастіше розвиток та вирішення справи залежить не від певних

слідчих дій, а від судової експертизи, якість, об'єктивність, вичерпність якої на пряму залежить від всебічного забезпечення.

Що ж до суб'єктивного чинника, то він полягає в тому, що не завжди слідчі, слідчі судді, судді, прокурори, оперативні працівники відповідають тим вимогам та кваліфікації, які до них застосовуються [2, с. 197].

При розслідуванні авіакатастрофи слідчому необхідно встановити, яку саме судову експертизу йому потрібно призначити для отримання чи підтвердження доказової інформації, оскільки загальних доказових джерел в авіакатастрофах просто не може бути, оскільки, як правило, все знищено [4, с. 493]. Такими криміналістичними експертизами можуть бути: техніко-криміналістична експертиза; авіатехнічна експертиза; судово-медична експертиза; криміналістична вибухотехнічна експертиза.

Досить важливою при розслідуванні авіакатастрофи є криміналістична вибухотехнічна експертиза – це галузь криміналістики, яка вивчає вибухові речовини, засоби вибухів, вибухові прилади і сліди їх застосування. Вона сприяє встановленню не тільки об'єктивної, а й суб'єктивної сторони злочину шляхом дослідження обставин, що вказують на навмисне чи необережне вбивство, і має також з'ясувати умови й обставини, що сприяли здійсненню злочинів з використанням вибухових речовин, вибухових пристроїв, боєприпасів та їх комплектуючих, що містять вибухові речовини.

Ця експертиза може також вирішувати ситуаційні задачі з метою встановлення механізму події, відтворення матеріальної обстановки, розташування людей щодо вибухового пристрою на момент вибуху, технічної можливості приведення в дію вибухового пристрою за певних обставин тощо [3, с. 403].

Як висновок, потрібно зазначити, що саме використання слідчим експертизи, з-поміж інших процесуальних дій, яких повинен вжити слідчий при розслідуванні авіакатастроф, є безперечно важливим елементом проведення та розкриття злочинів в авіаційній сфері, оскільки саме за допомогою вчинення цих процесуальних дій слідчому надана можливість визначити шляхи розкриття, розслідування та іншої протидії злочинам, окреслення обставин, які підлягають з'ясуванню, а також встановлення найдоцільніших строків проведення необхідних процесуальних, інших процесуальних і позапроцесуальних дій та оперативно-розшукових заходів.

### *Література*

1. Анализ состояния аварийности в гражданской авиации Украины за период 1998-2007 гг. / Государственная авиационная администрация. – К.: ФОП Сабадаж, 2008. – 84 с.

2. Збірник методичних рекомендацій з питань розкриття та розслідування

злочинів слідчими та оперативними працівниками органів внутрішніх справ / за ред. П. В. Коляди. – К.: ГСУ МВС, 2001. – 240 с.

3. Руководство по расследованию пре ступлений: науч.-практ. пособие / [Аверьянова Т. В., Григорьев В. Н, Гриненко А. В. и др.]; отв. ред. Гриненко А. В. – [2-е изд., пересмотр. и доп.] – М.: Норма, 2008. – 768 с.

4. Турчин Д. А. Полевая криминалистика и ее практическое применение: науч.-практ. пособие / Д. А. Турчин, И. С. Чижикова; под ред. Е. Л. Ищенко. – М.: Юрлитинформ, 2006. – 144 с.

УДК 343.346.2

**Баран М. В.**, студентка,  
юридичний факультет, Львівський державний  
університет внутрішніх справ, м. Львів  
Науковий керівник: Парасюк Н. М., к.ю.н., доцент

## **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗНАЧЕННЯ ВСТАНОВЛЕННЯ ЗМІСТУ БЕЗПОСЕРЕДНЬОГО ОБ'ЄКТА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ (ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ)**

Безпечність дорожнього руху визначається ступенем захищеності його учасників від небезпечних ситуацій та їх негативних наслідків. Щорічно у світі від дорожньо-транспортних пригод потерпає близько 50 мільйонів осіб, з них 1,2 мільйони помирає. Статистика невтішна і в подальшому ця проблема вестиме тільки до загострення. Прогнозується, що ці цифри зростуть приблизно на 65 % протягом наступних 20 років, якщо не будуть здійснюватися належні запобіжні заходи [1, с. 681].

При з'ясуванні сутності будь-якого злочину необхідно визначити об'єкт злочинного посягання. Оскільки саме об'єкт злочину дає змогу усвідомити соціальну та юридичну природу посягання, його характер і ступінь суспільної небезпеки, визначає межу дії кримінально-правової норми, сприяє правильній кваліфікації діяння, також його відмежуванню від суміжних складів злочинів.

Говорячи про кримінальну відповідальність за злочини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту загалом, важливо зазначити, що безпека руху або експлуатації транспорту незалежно від людини, сама по собі, не існує, про що, до речі, зазначено й у «транспортних законах». Відповідно до ст. 16 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР, безпека на транспорті визначається саме через «безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища [2, с. 304].