

дослідження; встановити тип автомобіля, на який встановлюється розсіювач світла фар; визначити, чи не становлять уламки фарного скла, виявлені на місці події, єдине ціле з уламками, наданими на дослідження, тощо.

Якщо після ДТП водій зник, залишивши автомобіль на місці події, потрібно встановити, хто саме знаходився за його кермом. Це завдання вирішує дактилоскопічна експертиза. Для її проведення потрібні відбитки пальців рук з покинутого автомобіля і порівняльні зразки відбитків пальців рук підозрюваного. Для встановлення особи виносяться традиційні запитання дактилоскопічної експертизи.

Таким чином, дотримання криміналістичних рекомендацій щодо правильної фіксації обставин ДТП, виявлення і вилучення об'єктів зі слідовою інформацією, визначення об'єктів, які підлягають дослідженню, формулювання запитань та визначення виду дослідження зводить до мінімуму можливість експертних помилок, сприяє отриманню достовірного експертного висновку, його об'єктивній оцінці. Використання повних і точних даних, наданих для проведення експертних досліджень, дозволяє отримати інформацію про вид, модель, марку транспортного засобу, що зник з місця події, встановити його водія, визначити механізм ДТП, перевірити показання учасників пригоди.

Література

1. Злочинність в Україні: зб. статей Держ. коміт. статист. України. – К.: Інформ.-аналіт. агентство, 2015. – 118 с.
2. Правила дорожнього руху України: затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 квітня 2001 р. № 1306 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1306-2001-%D0%BF>
3. Клименко Н. І. Судова експертологія: курс лекцій для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / Н. І. Клименко. – К.: Ін Юре, 2007. – 528 с.

УДК 347.82 (043.2)

Шустур Є. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Логвиненко А. О., асистент

ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ

Виконання функцій, покладених на цивільну авіацію, по задоволенню потреб громадян і народного господарства у перевезенні повітряним транспортом здійснюється завдяки погодженим діям великої кількості

різних служб і їх підрозділів. Уся їхня діяльність суворо регламентована відповідними законами і підзаконними актами, а саме: Повітряним кодексом України, посібниками (порадниками), положеннями, інструкціями та іншими нормативно-правовими документами цивільної авіації.

Основним критерієм діяльності цивільної авіації є і залишиться безпека польотів як комплексна характеристика авіаційно-транспортної системи (АТС), що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Природно, що і нормативні акти в частині організації робіт по створенню безпеки польотів теж набувають особливо важливого значення. Вони покликані чітко визначати і розмежовувати обов'язки, права і відповідальність кожного працівника, створювати умови для творчої активності виконавцям у їх організованості, дисципліни в усіх ланках авіаційно-транспортної системи.

Однак, як показує практика, трапляються випадки, коли управлінська авіаційно-транспортна система допускається окремих похибок чи неточностей техніко-технологічного характеру, у тому числі з поєднанням людського фактору впливу, що призводить до авіаційних подій повітряного судна.

Відповідно до Конвенції з міжнародної цивільної авіації, авіаційна подія – це подія, що пов'язана з польотом пасажирів на літаку, з моменту, коли пасажир ступив на борт корабля з наміром летіти на ньому, і до моменту, коли всі пасажирів залишили літак, але в результаті такого польоту пасажир загинув або був поранений.

Видами авіаційних подій є: 1) поломки літака, виявлені на стоянці; 2) авіаційна пригода, що не призвела до загибелі людей і руйнування літака; 3) авіакатастрофа, що призвела до загибелі людей і руйнування або пошкодження літака.

Одним із основних документів, що визначає нормативно-правову роботу з розслідування і попередження авіаційних та наземних подій та інцидентів є постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами», Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами та Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації [1, 2].

Особливістю розслідування таких справ є наявність паралельного службового розслідування, яке фактично передуює досудовому розслідуванню. Таке службове розслідування – це фактично проведення огляду місця катастрофи, пошук та вилучення доказів; опитування свідків та постраждалих, призначення та проведення відомчих експертиз [3, с. 358].

Відповідно до Положення про Національне бюро з розслідування

авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами відомчою комісією фактично починається досудове розслідування і проводяться процесуальні дії, які є невідкладними: оглядається повітряне судно або його частини; отримується інформація у вигляді свідчень свідків; забезпечується доступ до доказів, що належать до події, яка розслідується [2].

Таким чином, розслідування авіакатастроф, що викликано результатом падіння літального апарату на землю та спричинення смерті пасажирів, які перебували на борту – є складним процесом сприйняття того, що відбулося, що стало істинною причиною авіаційної події такого характеру. У процесі встановлення всіх обставин розслідуваної справи, у тому числі організації та планування окремої слідчої дії, висунення та відпрацювання криміналістичних, пошукових версій часто слідча практика свідчить про присутність людського фактору до вчиненого злочину авіаційної галузі. Не виключенням є некваліфіковані, протиправні, винні дії осіб, діяльність та поведінка яких спричиняють загибель людей – життя яких, відповідно до Конституції України, визначається найвищою соціальною цінністю.

Література

1. Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-п>.

2. Положення про Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2012 р. № 228 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-%D0%BF>.

3. Салтевський М. В. Криміналістика. Методика і тактика / М. В. Салтевський. – Х.: Консум, 2001. – Ч. 2. – 527 с.