

naukpraci/ politics/ 2006/40-27-32.pdf

3. Национальная и глобальная безопасность. Терроризм в мегаполисе: оценка угроз и защищенности / под. общ. ред. В. З. Дворкина. – М.: Юристъ, 2002. – 340 с.

4. Рыжий В. И. Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации – квазимеждународные правонарушения / В. И. Рыжий // Вестн. Киев. ун-та. Сер. Международ. отношения и Международ. право. – К., 1982. – Вып. 15. – С. 15-18.

5. Буткевич В. Г. Міжнародне публічне право: основні галузі / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик, О. В. Задорожний. – К.: Либідь, 2002. – 463 с.

6. Близнюков А. Г. Безопасность на воздушном и водном транспорте [Электронный ресурс] / А. Г. Близнюков // Право и безопасность. – 2006. – № 1. – Режим доступа: http://dpr.ru/pravo/pravo_18_21.htm

УДК 343.982.35 (043.2)

Самсоненко П. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Ланцедова Ю. О., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ФІКСАЦІЇ ТА ВИЛУЧЕННЯ СЛІДІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Трасологія – розділ науки криміналістики, який відноситься до криміналістичної техніки, в якому вивчаються і розробляються методи і прийоми збирання і вивчення слідів, які використовуються для розкриття та попередження злочинів. Наукові дані якими оперує трасологія використовуються при проведенні трасологічних експертиз. Трасологічні експертизи залежно від об'єкту їх вивчення поділяються на 4 види: гомеоскопічні, механоскопічні, транспортні і експертизи тварин.

Криміналістичні вчення про сліди та механізм їх утворення складають основу теорії трасології. Ці вчення, зокрема, повністю поширюються і на транспортну трасологію.

Транспортна трасологія – підрозділ трасології, в якому вивчаються закономірності відображення інформації в слідах, способи виявлення слідів транспортних засобів і слідів на транспортних засобах, а також прийоми вилучення, фіксації і вивчення інформації, яка відображена в утворених слідах.

Транспортні засоби володіють здатністю відносно тривалий час зберігати форму і деталі рельєфу поверхні в звичайному стані та в процесі різних взаємодій зі слідосприймаючими об'єктами.

Транспортні засоби, як слідоутворюючі об'єкти, відрізняються від

знарядь вчинення злочину, які вивчаються в інших розділах трасології. Транспортні засоби – це пристрої, дії яких не пов’язані безпосередньо з діями людини, а залежать від особливостей взаємодії з дорожнім покриттям та іншими об’єктами.

Транспортні засоби залишають сліди, взаємодіючи зі сприймаючим об’єктом шляхом тиску чи тертя. Зрештою, важко уявити умови, при яких би механічна взаємодія транспортного засобу зі слідосприймаючим об’єктом виявлялась тільки шляхом тиску, чи тільки шляхом тертя. Взаємодія тиску і тертя зазвичай чергуються, але в ряду випадків можна виділити етапи, на яких переважає дія сили одного з них [1, с. 125].

Якщо тиск і тертя порушують зчеплення і взаємне розташування частин, які складають внутрішню структуру слідосприймаючого об’єкта, то з’являються об’ємні сліди. Якщо порушується зчеплення частин речовини сліду, то з’являються поверхневі сліди – нашарування і відшарування [1, с. 126].

Під слідами транспортних засобів маються на увазі сліди контактного впливу як ходових частин, так і неходових частин транспортних засобів, сліди на предметах, що відділилися від транспортного засобу, а також різні матеріально-фіксовані зміни на дорозі, пов’язані з рухом транспорту.

Сліди ходової частини колісного, гусеничного транспорту й саней розрізняються по механізму утворення й зовнішній будові слідоутворюючого об’єкта. Сліди коліс, утворені в спокої або при вільному обертанні, ставляться до статичних слідів, а сліди, що виникають при пробуксовуванні або в загальмованому стані (при русі юзом) – до динамічних слідів. На твердому дорожньому покритті за рахунок нашарування або відшарування бруду можуть залишитися поверхневі сліди коліс. На м’якому ґрунті й на снігу колеса залишають об’ємні сліди.

В об’ємних слідах ознаки відображуючого об’єкта та частково ознаки виступаючих та заглиблених деталей рельєфу отримують тривимірне відображення. При такому відображенні в якості ідентифікаційних ознак можуть бути використані кількісні показники, не тільки довжини і ширини, але й висоти і глибини. В поверхневих слідах виявляється лише площинне, двовимірне відображення однієї із поверхонь транспортних засобів чи його виступаючих деталей. Повнота відображення ознак в поверхневих слідах набагато менша ніж в об’ємних [2, с. 16].

Слідами коліс можна визначити вид транспортного засобу, його марку й модель. Повнота відображення конструктивних ознак у слідах коліс залежить від характеру руху транспортного засобу. При прямолінійному русі сліди передніх коліс перекриваються слідами задніх коліс, і тому тут відображаються тільки ознаки задніх коліс: ширина колії, кількість коліс на осі, вид і марка шини. При русі на повороті залишаються сліди передньої й задньої осей, сліди коліс причепа або напівпричепа [3, с. 331].

Перекритими тут виявляються тільки сліди першої задньої осі тривісних автомобілів, тому вивчення слідів краще проводити на місці, де транспортний засіб робив маневр. Для визначення типу й виду транспорту визначаються кількість пар коліс, що залишила сліди, кількість осей і ширина колії для кожної осі, а якщо колеса спарені, то ширина колії для зовнішньої пари й внутрішньої.

Таким чином, неможливо не відзначити роль трасології в розслідуванні злочинів. Коли підозрюваний покидає місце вчинення злочину, за допомогою трасології можливо визначити, кому належав транспортний засіб, а отже і знайти підозрюваного. У випадках, коли підозрюваний взагалі втік із місця вчинення злочину разом із своїм транспортним засобом – по слідах, залишених транспортним засобом, можливо визначити вид транспортного засобу, його марку, модель тощо.

Література

1. Салтевський М. В. Криміналістика: підручник / М. В. Салтевський. – Х.: Право, 2012. – 342 с.
2. Перлина С. И. Информационный сборник. Методы экспертного исследования. Транспортно-трассологические исследования / С. И. Перлина. – Х.: Право, 2006. – 332 с.
3. Клименко Н. И. Судовая экспертология: курс лекцій для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл. / Н. И. Клименко. – К.: Ін Юре, 2007. – 528 с.

УДК 343.3/.7

Сіроченко Т. В., Протопопов М. О., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ, НОРМ І СТАНДАРТІВ, ЩО СТОСУЮТЬСЯ УБЕЗПЕЧЕННЯ ДОРОЖНЬОГО РУХУ (ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ)

Сьогодні, як засвідчує світова практика, запобігання порушень убезпечення дорожнього руху неможливе без відповідних наукових досліджень та розробки комплексу правових заходів вирішення цієї проблеми. Втім, в Україні поки що не вироблено єдиної державної політики гарантування безпеки дорожнього руху, спостерігається брак системності думок, ідей, понять та їх узагальнення. Практика правозастосовних органів показує, що вони мають певні труднощі в застосуванні норм про кримінальну відповідальність за злочини, передбачені ст. 288 КК України. Зумовлено це низкою факторів, до яких