

Література

1. Про визнання таким, що втратив чинність, наказу Міністерства охорони здоров'я України від 29 грудня 1993 року № 256. *Наказ МОЗ від 13.10.2017 №1254*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1508-17> (дата звернення 20.10.2019)
2. Мазур Є. Гендерна рівність: чи існує вона в Україні та для чого вона потрібна. *Телеканал новини «24»*, 06.09.2018. URL: https://24tv.ua/ukrayina_tag1119/ (дата звернення 20.10.2019)
3. Число жінок-водіїв у США вперше перевищило число чоловіків. *Жіночий консорціум України*, 13.12.2012. URL: http://wcu-network.org.ua/ua/possessing-equal-rights/news/Chislo_zhnok-vodiv_u_SShA_vpershe_perevixhilo_chislo_cholovkv (дата звернення 20.10.2019)
4. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень – грудень 2018 року. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113654&libid=100820&c=edit&_c=fo (дата звернення 20.10.2019)
5. Єдиний звіт про осіб, які вчинили кримінальні правопорушення за січень – вересень 2019 року. URL: https://www.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113898&libid=100820 (дата звернення 20.10.2019)
6. Звіт судів першої інстанції про розгляд матеріалів кримінального провадження за 2018 рік. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2018 (дата звернення 20.10.2019)
7. Звіт про склад засуджених за 2018 рік. URL: https://court.gov.ua/inshe/sudova_statystyka/rik_2018 (дата звернення 20.10.2019)

УДК 343.98:347.82(043.2)

Цезар А.Р., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Грекова Л. Ю.,
завідувач криміналістичної лабораторії

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ТЕХНІЧНОГО РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

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 та їх підрозділів. Уся їхня діяльність суворо регламентована відповідними законами і підзаконними актами, а саме: Повітряним кодексом України,

постановами, 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, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Створення безпеки польотів цивільних повітряних суден – це надзвичайно складне і відповідальне завдання. Його вирішення, поряд з традиційними методами, вимагає нових підходів на всіх етапах функціонування авіаційної системи, а також на етапі розслідування самої авіаційної події.

Розслідування – це процес, що включає в себе збирання і аналіз інформації про скоєну подію, встановлення її причин (факторів) і розробку рекомендацій з попередження аналогічних подій. Подія – це факт, у результаті якого було виявлено уже скоєне і об'єктивно існуюче явище чи пригоду.

Авіаційна подія (за Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію) – це подія, що пов'язана з польотом пасажирів на літаку, тобто з моменту, коли пасажир ступив на борт літака з наміром летіти на ньому, і до того моменту, коли всі пасажирів залишили літак, але в результаті такого польоту пасажир загинув або був поранений за таких обставин: знаходження його в літаку; прямого контакту з будь-якою частиною літака, включаючи частини, що відірвалися (відпали) від нього; падіння літака на землю (його катастрофи) [4].

Технічне розслідування авіаційної події є обов'язковим, і основною метою при цьому є встановлення причин і вжиття заходів щодо запобігання таким подіям у майбутньому [2]. Технічне розслідування авіаційних подій, серйозних інцидентів, інцидентів, надзвичайних подій, пошкоджень цивільних повітряних суден і літальних апаратів на землі, порушень порядку використання повітряного простору, зокрема під час обслуговування та організації повітряного руху, що сталися на території України з цивільними повітряними суднами, покладається на Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами [5].

Дотримання основних принципів такого розслідування необхідно для з'ясування дійсної картини авіаційної події, тобто початку розвитку аварійної ситуації та її закінчення і визначення її причин. До таких принципів відносяться: своєчасне, ретельне й об'єктивне фіксування всіх фактів, обставин і зовнішніх умов, які супроводжують подію; встановлення причинно-наслідкових зв'язків

між самою подією та її причиною, як фактів, що підтверджують істину в процесі її пізнання; прагнення встановити дійсну причину події як одну із закономірностей процесу, що розслідується; багатофакторність, що передбачає виявлення відхилень від нормального функціонування авіаційно-транспортної системи та оцінку впливу цих відхилень на завершення польоту повітряного судна [3].

Основними вимогами, що сприяють установленню дійсної причини, є дотримання послідовності виконання трьох основних етапів розслідування: 1) збір і накопичення фактичного матеріалу; 2) аналіз і експериментальна перевірка фактичного матеріалу; 3) отримання висновків експертів і комісій стосовно причин події.

Таким чином, загальними вимогами до всіх трьох основних етапів розслідування називають: оперативність і планову послідовність розслідування; цілеспрямованість і об'єктивність розслідування; всебічний і повний аналіз усіх причин, що супроводжували подію, а також виявлених у процесі її (події) розслідування.

Отже, зі сказаного вище логічно впливають наступні основні напрямки і рекомендації з технічного розслідування авіаційних і наземних подій у цивільній авіації: збирання, фіксація, збереження і вивчення всіх факторів, умов і обставин події (огляд місця події, залишків авіатранспорту, опитування свідків і очевидців події), обробка і вивчення даних бортових і наземних засобів реєстрації параметрів польоту, переговори диспетчерів з екіпажем і між собою, а також матеріалів випробування авіатехніки; всебічний аналіз і зіставлення факторів, умов, обставин події; моделювання авіаподії із зазначенням початку і кінця розвитку особливих ситуацій; дослідження дій екіпажу і посадових осіб при управлінні польотом у аварійній обстановці і після її закінчення; дослідження і вивчення стану повітряного судна до і після авіаподії; пред'явлення відповідних вимог як до спеціалістів, що беруть участь у розслідуванні авіаподії, так і до експертів [1, с. 525-526].

В Положенні про розслідування авіаційних подій та інцидентів зазначається, що на місце авіаційної події разом зі створеною комісією з технічного розслідування виїжджають представники органів прокуратури, представники Служби безпеки України, представники органів Міністерства внутрішніх справ. У разі своєчасного виявлення повітряного судна, що зазнало авіаційної події, представники органів Міністерства внутрішніх справ прибувають раніше за комісію з технічного розслідування. Вони організовують охорону місця авіаційної події та після евакуації

знайдених загиблих і поранених нікого не допускають на місце авіаційної події до прибуття комісії. При цьому, представники зазначених органів не втручаються в саме розслідування, а лише виконують допоміжні функції з охорони території та надання необхідної допомоги [3].

Якщо ж під час технічного розслідування комісією були виявлені злочинні дії чи бездіяльність окремих осіб чи організацій, працівники Експертної установи з розслідування авіаційних подій зобов'язані повідомити про це відповідні органи прокуратури України, внаслідок чого буде розпочате кримінальне провадження за фактом вчинення дій, що призвели до авіаційної події. Таке кримінальне провадження здійснюється за всіма правилами, передбаченими кримінально-процесуальним законодавством [2].

З метою збереження місця авіаційної події, документації, залишків повітряного судна та підготовки людей і техніки для оперативного проведення розслідування причин авіаційної події керівник авіапідприємства або начальник управління (об'єднання), на території якого сталась авіаподія, зобов'язаний негайно виконати наступний перелік заходів до приїзду працівників Експертної установи з розслідування авіаційних подій та комісії, що розслідує авіаційні події з державними повітряними суднами: гасіння пожежі і рятування пасажирів; забезпечити охорону місця авіаподії; провести перші фотозйомки основних осередків авіаподії і залишків загиблих людей на місці їх розташування; виявити свідків і очевидців; забезпечити збереження документів, засобів об'єктивного контролю, запису диспетчерських магнітофонів на магнітній основі; пошук уламків повітряного судна і їх збереження на місці виявлення; збирання пояснювальних записок від осіб, які можуть дати інформацію щодо авіаподії; медичне обстеження екіпажу і диспетчерів управління повітряним рухом; опечатати засоби заправки паливно-мастильних матеріалів; зафіксувати відкладення льоду на поверхні повітряного судна (сфотографувати та скласти акт); провести спостереження і фіксацію погодних умов на момент авіаподії зі складанням акту; описати і сфотографувати основні вузли місця авіаційної події [1, с. 531-533].

Окрім того, органи виконавчої влади та інші органи влади, підприємства, установи та організації зобов'язані всебічно сприяти працівникам Експертної установи з розслідування авіаційних подій, в пошуку елементів конструкції повітряного судна, забезпеченні транспортом, засобами зв'язку, приміщеннями для роботи і відпочинку, засобами для виконання такелажних і вантажних робіт,

транспортування уламків, санітарної обробки місцевості, забезпечення безпечних умов роботи на місці події.

Таким чином, розслідування авіаційної події являє собою сукупність технічних і юридичних прийомів та методів, які використовуються з метою отримання найбільш повної картини авіаційної події за наявності факту її здійснення, та включає в себе збирання і аналіз інформації про авіаційну подію, встановлення причини (причин) її виникнення і розроблення рекомендацій щодо запобігання їм у майбутньому.

Література

1. Маркусь В. О. Криміналістика: Навчальний посібник. Київ. Кондор. 2017. 689 с.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 29. 09.2019).
3. Про затвердження Положення про розслідування авіаційних подій та інцидентів: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку від 26.03.2010 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0590-10> (дата звернення: 29.09.2019).
4. Про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція ІКАО від 07.12.1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 29.09.2019).
5. Про утворення Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 р. URL: <https://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/228-2012-%D0%BF> (дата звернення: 29.09.2019).

УДК 343.346 (043.2)

Шелкопляс С.Є., студент,
Факультет прокуратури та слідства (кримінальної юстиції),
Національний університет
«Одеська юридична академія», м. Одеса
Науковий керівник: Степаненко О. В., к.ю.н., доцент

СУБ'ЄКТ ЗЛОЧИНУ ЗНИЩЕННЯ, ПІДРОБКИ АБО ЗАМІНИ ІДЕНТИФІКАЦІЙНИХ НОМЕРІВ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

У Кримінальному кодексі України передбачена сукупність обов'язкових ознак якими має володіти суб'єкт злочину: бути фізичною особою, бути осудною особою та досягти віку кримінальної відповідальності.

Але крім загального, закон виділяє і спеціального суб'єкта. Відповідно до ч. 2 ст. 18 КК України, спеціальним суб'єктом злочину