

Дмитришина В. А., студентка

Навчально-науковий Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м.Київ

Науковий керівник: Багіров С. Р., к.ю.н., доцент

НЕВІДПОВІДНІСТЬ ТЕРМІНОЛОГІЇ В КРИМІНАЛЬНОМУ ТА ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Поняття недоброякісного ремонту з'являється в ч. 1 ст. 276 Кримінального Кодексу[1]. В Кримінальному праві недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку - це ремонт з відступом від визначених стандартів, від певної технології, не усунення окремих несправностей тощо, коли транспортні засоби та інші предмети після ремонту в установленому порядку передані до експлуатації[4].

Під недоброякісним ремонтом слід розуміти такий ремонт зазначених у диспозиції предметів злочину, котрий не забезпечує безпеку руху або експлуатації повітряного транспорту і створює реальну можливість заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей або настання інших тяжких наслідків. Недоброякісний ремонт може полягати у тому, що не усуваються всі несправності повітряного судна (двигуна, шасі, аеронавігаційного обладнання), злітно-посадкових смуг, засобів сигналізації та зв'язку тощо. У процесі недоброякісного ремонту може порушуватися технологія здійснення робіт, можуть застосовуватися неналежні або непридатні матеріали тощо [4].

В Повітряному кодексі не передбачено термін недоброякісний ремонт, проте, якщо порівнювати зі значенням терміну в Кримінальному Кодексі, то по значенню підходить термін: авіаційна подія - подія, пов'язана з експлуатацією повітряного судна, яка відбувається: у разі пілотованого повітряного судна у проміжок часу між посадкою будь-якої особи на борт повітряного судна з метою здійснити політ та часом, коли всі особи, які перебували на борту, залишили повітряне судно; у разі безпілотного повітряного судна з часу, коли

повітряне судно готове рушити з місця для виконання польоту, до часу його зупинки після завершення польоту та вимкнення головної силової установки[2].

Питання недоліків ремонту затверджено в Наказі Міністра оборони України «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України» від 19.05.2010 № 256.

Згідно з Правилами існує Класифікатор інцидентів залежно від головних причин, до яких належать такі недоліки: Конструктивно-виробничі недоліки (КВН): 1) незадовільні аеродинамічні характеристики; 2) ергономічні недоліки АТ (авіаційної техніки); 3) низька надійність; 4) недоліки експлуатаційної технологічності АТ; 5) незадовільна захищеність АТ від впливу зовнішнього середовища; 6) недоліки документів, які регламентують технічну експлуатацію АТ; 7) недоліки технології ремонту; 8) неякісне виготовлення АЗУ (авіаційні засоби ураження); 9) виробничі дефекти АТ; 10) порушення та недоліки під час ремонту АТ на АРП; 11) порушення під час проведення доробок АТ представниками АРП(авіаційне ремонтне підприємство).

Основні небезпечні фактори (обставини), які призводять до КВН, - усі відмови АТ в польоті, які призвели до припинення виконання польотного завдання згідно з вимогами КЛЕ(керівництво з льотної експлуатації).

Недоліки ремонту на АРП (НР): 1) порушення в організації ремонту; 2) порушення технології ремонту; 3) неврахування ремонтної технологічності АТ; 4) низька кваліфікація спеціалістів, які виконують ремонт[3].

Досліджуючи це питання можна зустрітись з низкою перепон, наприклад поняття «недоброякісний ремонт» не розкривається в Повітряному кодексі в принципі, причиною цього є так звана організація ремонту.

Цикл ремонту літака розподілено на декілька етапів. На першому етапі літак підлягає попередній дефектації та повному розбиранню. При розбиранні літак умовно розбивають на відповідну кількість технологічних відсіків, на кожний з яких складається так званий технологічний комплект, який оформлено у вигляді технологічного переліку.

На другому етапі зняті агрегати та обладнання літака поступають у відповідні цехи ремонту, а планер, відстиковані консолі крила та фонар кабіни пілота - на спеціалізовані дільниці ремонтного цеху.

На третьому етапі ремонту здійснюється монтаж відремонтованого обладнання, блоків та агрегатів із завершальною перевіркою працездатності усіх систем літака.

На четвертому етапі спеціалістами бюро технічної діагностики та випробування авіаційної техніки проводиться перевірка працездатності усіх систем літака та роботи двигуна.

П'ятим та завершальним етапом ремонту є остаточне випробування літака - випробування небом.

Остаточне випробування - випробування небом. [5]. Але ніхто не зауважує, що на одному з цих етапів можлива помилка, що і має назву недоброякісний ремонт, тому, це поняття має право на життя та закріплення в Повітряному кодексі.

З вищезазначеного можна сформулювати визначення недоброякісного ремонту: недоброякісний ремонт – дія або бездіяльність особи (групи осіб), котра здійснювала ремонтні роботи транспортного засобу не застосувавши відповідних професійних навичок та знань, що призвело до пошкодження транспортного засобу або до погіршення його технічних характеристик під час експлуатації транспортного засобу та спричинило або могло спричинити тяжкі наслідки.

Список використаних джерел

1. Кримінальний Кодекс України від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2001, № 25-26, ст.276 с. 24-25

2. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України, 2011, № 48-49, с.536

3. Наказ «Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів в авіації Збройних Сил України» від 19.05.2010[Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0386-10>

4. Коментар до Кримінального кодексу України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://yurist-online.com/ukr/uslugi/yuristam/kodeks/024/>

5. Офіційний сайт Львівського державного авіаційно-ремонтного заводу: [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.lsarp.com.ua/main_win.html