

кодексів України щодо запобігання тероризму: Закон України від 21 верес. 2006 р. № 170-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/card/170-162> (дата звернення: 19.12.2019).

2. Конвенція Ради Європи про запобігання тероризму від 16 трав. 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_712 (дата звернення: 16.10.2019).

3. Ємельянов В.П. Антитерористичне законодавство: поняття, система, шляхи вдосконалення: монографія. Харків: Право, 2016. 88 с.

4. Про боротьбу з тероризмом: Закон України від 20 берез. 2003 р. № 638-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/card/638-15> (дата звернення: 19.12.2019).

УДК 612.12-001.45:340.624 (043.2)

Плетенецька А.О., к.м.н., асистент,
Національний медичний університет ім. О.О. Богомольця,
лікар судово-медичний експерт,
ДУ «Головне бюро судово-медичної експертизи МОЗ України»,
м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ СУДОВО-МЕДИЧНОЇ ЕКСПЕРТИЗИ АВІАЦІЙНОЇ ТРАВМИ

Авіаційний транспорт займає значне місце в перевезеннях людей і вантажів. Згідно статистичних даних, найбезпечнішим засобом пересування вважаються літаки, після них знаходиться водний і залізничний транспорт. За підрахунками ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації - установа ООН, яка встановлює міжнародні норми цивільної авіації), на мільйон вильотів доводиться одна катастрофа.

Згідно з результатами аналізу 568 авіаційних подій, що сталися в США з 1983 по 2000 роки, загиблі складають лише 5% від загального числа пасажирів, що знаходяться на борту. Згідно з цією статистикою, з 53 487 осіб, які потрапили в авіакатастрофи, 51 207 залишилися в живих. В результаті більш докладного вивчення 26 серйозних аварій, що супроводжувалися сильними ударами лайнерів о землю, їх розламуванням на частини і пожежами, з'ясувалося, що врятувалося в цих катастрофах приблизно 50% людей, що знаходилися на борту [1].

Згідно даних Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, в період з 2013 по 2017 рік під

час експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України з виконання пасажирських та вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та експлуатації ПС авіації загального призначення, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС сталися: 9 катастроф; 19 аварій; 23 серйозних інциденти; 249 інцидентів; 16 пошкоджень ПС на землі. З ПС, що не внесено до державного реєстру

цивільних ПС, на аналізований період сталося 17 катастроф та 6 аварій. З іноземними ПС у повітряному просторі України в період з 2013 по 2017 рік сталася 1 катастрофа з ПС Boeing 777 9M-MRD Малайзійських авіаліній); 1 аварія з ПС авіації загального призначення (АЗП); 6 серйозних інцидентів та 310 інших подій. Під час експлуатації транспортних літаків з максимальною злітною масою більше ніж 5700 кг сталося 2 катастрофи та 3 аварії [2].

Із судово-медичної точки зору особливістю авіаційних травм порівняно з іншими транспортними є те, що число загиблих при них значно перевищує число поранених, морфологічні особливості ушкоджень, що виникають при авіаційній травмі, диктують необхідність вирішення питань, які не виникають при інших видах механічних ушкоджень.

Перед судово-медичним експертом, окрім питань щодо причини смерті, ступеня тяжкості тілесних ушкоджень тощо, в ряді випадків авіаційних катастроф можуть бути також поставлені питання про функціональний стан льотчика та інших членів екіпажу в польоті, про можливість здійснення ними цілеспрямованих дій перед катастрофою і в момент її [3].

Незважаючи на наявність науково-обґрунтованої методики і техніки судово-медичних досліджень трупів осіб, загиблих внаслідок авіатравми, експерти зазнають труднощів при проведенні подібних експертиз. Пов'язано це, з одного боку, з особливостями ушкоджень - утворення комбінованих ушкоджень (від дії механічних, хімічних, термічних чинників). Поряд із ударними перевантаженнями, розгерметизацією та декомпресією утворюються первинні та вторинні ушкодження. Різноманіття їх виникає внаслідок дії горючих речовин, палива та деталей обшивки літака. При значних опаленнях трупів та руйнуваннях виникають складнощі їх ідентифікації. У таких випадках проводяться ДНК-дослідження, вивчення стоматологічного статусу і порівняння з даними медичних документів, отриманих за життя загиблих. Втім, у нашій країні, як правило, використовується 16 маркерів плюс маркер статі, у той час, як у США ідентифікація проводиться за 24 та більше маркерів, що дає більшу достовірність [4]. Отже, в Україні постає необхідність удосконалення методик ДНК-досліджень із наближенням їх до міжнародних стандартів. Іншою проблемою є судово-медичне дослідження у випадках, коли авіаційна травма відбулася на території іншої країни і створюється спеціальна комісія у країні, де відбулася авіаподія, за участі представників авіакомпанії та Національного бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Події, що відбулися на сході України з повітряним судном Boeing 777 9M-MRD Малайзійських авіаліній у 2014 році, показали, що організаційно-процесуальні особливості процедури комплексного

дослідження, у тому числі й судово-медичної експертизи, потребують багато часу і мають певні складнощі, то призводить до гнилісного змінення трупів і ускладнює експертизу.

Література

1. Самый безопасный вид транспорта. *Справочная*. URL: https://www.tutu.ru/2read/thinking/safe_transport/

2. Аналіз стану безпеки польотів з цивільними повітряними суднами України за результатами розслідування авіаційних подій та інцидентів у 2013 - 2017 роках. Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Сектор аналізу та попередження авіаційних подій. Київ: 2019. 53 с.

3. Бедрин Л.М. Авиационная травма: лекция. Избранные лекции по судебной медицине (судебно-медицинская травматология). Ярославль, 1989. С. 84-87.

4. DNA Paternity Test. DNA Family Check 2019. URL: https://www.dnafamilycheck.com/services/dna-paternity-test?gclid=CjwKCAiAwZTuBRAYEiwAcr67ORAONHGLT6T-fo6YyJ8ZMbD-GcBbGBXwJqoQt2eMfq7-XCjP0BItmHRoCFh4QAvD_BwE

УДК 343.21 (043.2)

Плисюк Н.М., к.ю.н., доцент,
Хмельницький університет управління та права
імені Леоніда Юзькова, м. Хмельницький, Україна

МЕТА ВЧИНЕННЯ УМИСНОГО ВБИВСТВА, ПЕРЕДБАЧЕНОГО ст. 118 КК УКРАЇНИ

У кримінально-правовій науці дискусійним є вирішення питання про значення мети у складах аналізованих злочинів. Мета злочину – це той уявний і бажаний особою кінцевий результат, якого вона прагне досягнути, вчиняючи суспільно небезпечне діяння [1, с. 294].

Мета злочину — це бажання особи, яка вчиняє суспільно небезпечне діяння, досягти певних шкідливих наслідків. Вона є характерною ознакою умисних злочинів, що вчиняються з прямим умислом [2, с. 147-148]. Низка авторів включають мету до числа обов'язкових ознак суб'єктивної сторони злочинів, вчинених при перевищенні меж необхідної оборони або у разі перевищення заходів, необхідних для затримання злочинця [3, с. 40; 4, с. 16].

Проте тут є проблема тому, що в теорії кримінального права є точка зору, про те що включення мети в суб'єктивну сторону злочину передбачає, що злочин може бути вчинено лише з прямим умислом. А злочин, передбачений ст. 118 КК України, на нашу думку, може вчинятися