

Література

1. Глобалізація і безпека розвитку: Монографія / О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко та ін.; Керівник авт. колективу і наук. ред. О.Г. Білоус.– К.: КНЕУ, 2002.- С. 733.
2. Багач С.М. Становлення інвестиційної моделі економічного зростання //Урядовий кур'єр.-2008.– №25.- С.5- 6

УДК 343.346.552(043.2)

Лихова С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Кочнєва А.О.,
магістрант,

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 276-1 КК УКРАЇНИ

19 травня 2011 був прийнятий Повітряний кодекс України. Будучи основним нормативним джерелом у сфері повітряного права, він, в той же час, виконав невластиву йому і неординарну функцію. Повітряний кодекс України встановлює, як зазначено в його преамбулі, правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання цієї діяльності та використання повітряного простору України спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки під час повітряних перевезень і під час авіаційних робіт.

Але в той же час, цим Кодексом внесено суттєві зміни в ряд законодавчих актів, серед яких Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Кримінальний кодекс України. Що стосується змін в адміністративному законодавстві, то вони, в основному, стосуються санкцій ст.111 "Порушення правил безпеки польотів", ст.112 "Порушення правил поведінки на повітряному судні", ст.113 "Порушення правил міжнародних польотів" в напрямі посилення покарань за ці правопорушення.

Змінено редакцію і ст. 228 "Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації", в якій передбачена згідно з новим Повітряним кодексом України компетенція центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації, який утворений замість органів повітряного транспорту і який тепер розглядає справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки польотів, правил

поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті. Незначні зміни, пов'язані з реорганізацією управління цивільною авіацією внесені і в інші статті, де вони згадуються. Таким чином, можна констатувати, що адміністративне законодавство серйозних змін не зазнало, чого не можна сказати про кримінальне.

В Преамбулі до Повітряного кодексу України не передбачене (і не може бути передбачене) таке завдання, як зміна норм інших галузей права [2]. Але не дивлячись на це, Повітряний кодекс України не просто вказує на необхідність удосконалення інших галузей законодавства, так чи інакше пов'язаних з авіацією, а в ньому прямо сформульований в розділі "Прикінцеві та перехідні положення" склад злочину і встановлена санкція – ст. 276-1 КК України "Вчинення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин" [1]. Поява цієї нової норми серед транспортних злочинів викликає цілий ряд запитань і зауважень.

Що стосується саме змін, внесених до КК України, то, на нашу думку, ст. 276-1 (новела, внесена до КК України новим Повітряним кодексом України), є далекою від досконалості як за формою, так і за змістом. Текст диспозиції цієї статті носить виключно бланкетний характер і, більш того, він повністю повторює назву статті.

Якщо звернутися до тексту Повітряного кодексу України, то тлумачення окремих термінів буде складним. Так, у цій статті передбачена кримінальна відповідальність спеціальних суб'єктів – члена екіпажу або диспетчера служби руху. Навіть користуючись текстом ст. 1 Повітряного кодексу України "Визначення термінів" не представляється можливим усвідомити, хто ж є членом екіпажу. Очевидно, у відповідності з доктринальним тлумаченням терміну "член екіпажу", ним слід вважати особу, призначену експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна впродовж польотного часу. Ми не заперечуємо того факту, що виконання своїх функцій членами екіпажу або диспетчером в стані сп'яніння значно підвищує ступінь небезпеки польоту, але в той же час не впевнені в необхідності криміналізації цього діяння. По суті, ми встановлюємо кримінальну відповідальність не за саме діяння, а за стан людини [3, с. 24].

Таким чином, слід дійти висновку, що наслідки пілотування повітряного судна у стані сп'яніння можуть призвести до тяжких наслідків, хоча в окремих випадках такі наслідки можуть і не настати. На нашу

думку, в диспозиції ст. 276-1 КК України слід передбачити частину другу, в якій сформулювати кваліфікований склад злочину. Сьогодні цей злочин сформульовано лише як делікт створення небезпеки, хоча, враховуючи можливі наслідки авіакатастрофи, навіть такий підхід слід оцінити позитивно.

Як висновок, зазначимо, що загальнозрозумілою і тривіальною є основна ідея законодавця щодо управління польотом повітряного судна в стані сп'яніння. Управління будь-яким видом транспорту як джерелом підвищеної небезпеки в стані сп'яніння, під впливом наркотичних і психотропних речовин є суспільно небезпечним. Але не можна в КК України передбачити подібну статтю, або, слідуючи логіці законодавця, навпаки, необхідно її передбачити, але щодо всіх видів транспорту. Тим більше, що в КК України міститься універсальна норма, передбачена в п. 13 ч. 1 ст. 67 КК України, коли вказаний стан може бути враховано судом як обтяжуюча обставина при призначенні покарання.

Література

1. Кримінальний кодекс України: Офіційний текст.– К. Юрінком Інтер, 2001.– 188 с.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011. // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 48-49.– 112 с.
3. Лихова С.Я., Рощина І.О. Соціально небезпечні наслідки порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту // Юридичний вісник "Повітряне і космічне право".– К.: Вид-во НАУ.– 2012.– № 3.– С. 22-26.

УДК 343. 3/7

Лиховая С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Цыганый С.О.,
ассистент,

Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ)

В диспозиции ст.278 УК Украины предусмотрена ответственность за незаконные действия относительно нескольких видов транспорта, в том числе воздушного судна.

Безусловно, не всегда угон или захват воздушного судна связан с терроризмом, но в большинстве случаев это именно так. Непосредственным объектом этого преступления является авиационная безопасность – комплекс мер, а так же человеческих и материальных вопросов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Наряду с безопасностью полетов и экологической безопасностью, авиационная безопасность является составной частью безопасности авиации. Как указывают специалисты в области безопасности авиации, в 2004г. было зарегистрировано 16 актов незаконного вмешательства, в результате которых 91 человек погиб и 8 человек получили ранения. В числе актов незаконного вмешательства зарегистрировано четыре акта диверсии или попытки диверсии, два из которых были совершены одновременно 24 августа 2004г. в РФ террористами – смертниками на борту воздушных судов, находящихся в полете. В результате этих действий были полностью уничтожены два воздушных судна и погибли 90 человек. В 2004г. произошел также один удавшийся акт незаконного захвата (угона) воздушного судна (в 2003 году зарегистрировано три таких акта).

К авиационным происшествиям не относятся чрезвычайные происшествия, но в отдельных случаях, некоторые из них влекут уголовную ответственность. Одним из последствий чрезвычайного происшествия является похищение воздушного судна, которое находилось на земле или в полете, либо захват его с целью угона. Также, одним из последствий чрезвычайного происшествия следует считать самовольный вылет экипажа, отдельных его членов или других должностных лиц независимо от последствий. Такие действия являются общественно опасными и влекут уголовную ответственность по ст.278 УК Украины. По нашему мнению, если в результате таких деяний создается опасность для жизни и здоровья людей либо наступления других тяжелых последствий, то не исключена квалификация по ст.276 УК Украины, если субъектом преступления был работник воздушного транспорта.

Отдельная проблема возникает при квалификаций террористических актов, связанных с угоном либо захватом воздушного судна. Уголовный терроризм сопровождается требованиями полуполитического характера, связанными с получением транспорта для выезда в определенные зоны, освобождения заключенных, другие требования, которые, как правило, не носят частного характера. Терроризм характеризуется желанием террористов бросить вызов всей социально-политической и юридической системе, а не просто получить материальную выгоду, по этому он будет таковым лишь тогда, когда преступная организация будет