

1. Глобалізація і безпека розвитку: Монографія / О.Г. Білорус, Д.І. Лук'яненко та ін.; Керівник авт. колективу і наук. ред. О.Г. Білорус. – Київ: 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.М.,
д.ю.н., доцент
Кочнева 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 задокументовані. 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 злочинів 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 вважати позитивним.

Як висновок, зазначимо, що загальнорозумілою і тривіальною є нова 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

Лихова С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Цыганій С.О.,
асистент,

Національний авіаційний університет, г. Київ, Україна

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 ресурсов, 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 преступлениям 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 тяжких последствий, то не исключена квалификация по ст.276 УК Украины, если субъектом преступления был работник воздушного транспорта.

Отдельная проблема возникает при квалификации 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

тяжкого преступлення (санкція ч.1 ст.258 – лишення свободи на срок от 5 до 10 лет, а санкція ч.1 ст.278 – лишение свободы на срок от 3 до 6 лет). По сути и части вторые этих статей предусматривают похожие деяние, но в ч.2 ст.258 УК Украины предусмотрено более тяжкое преступление. Даже если рассматривать диспозиции частей третьих этих статей (ст.ст. 278 и 258 УК Украины), то обязательным признаком состава являются последствия – гибель людей (ст.238), гибель людей и иные тяжкие последствия (ст.278). Но, безусловно, сравнимая санкция, следует прийти к однозначному выводу, что в диспозиции ч.3. ст.258 УК Украины предусмотрен состав более тяжкого преступления. Таким образом, мы не видим никаких оснований применить только одну статью в случае, если террористический акт сопровождался захватом воздушного судна, также, как и захват воздушного судна, совершенный как террористический акт требует квалификации по совокупности. Поэтому положение о том, что ст.278 УК Украины является специальной нормой по отношению к ст.258 УК Украины, в целом дает основания для сомнений и критики.

Література

1. Энциклопедия безопасности авиации (Н.С.Кулик, В.П.Харченко, М.Г.Луцкий и др.; Под ред. Н.С.Кулика.– К.: Техніка, 2008.– С.33.
2. Науково-практичний коментар кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І.Хавроюка.– 9-е вид., переробл. та доповн.– К.: Юрична думка, 2012.– С.258.
3. Энциклопедия безопасности авиации.– С.881

УДК 343.346

Мисливий В.А.,
д.ю.н., профессор,
Ірпінська фінансово-юридична академія, м. Ірпінь, Україна

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Транспортна система є показником цивілізованості країни, яка повинна забезпечуватися достатнім рівнем безпеки вітчизняної авіаційної галузі. Хоча 2012 рік був одним з відносно безпечних для світової цивільної авіації, оскільки відбулося лише 22 авіакатастрофи з 470 жертвами проти 28 аварій в 2011 році і 34 катастроф з 770 жертвами [1], проте стан безпеки повітряного транспорту відчуває вплив різних

достатньо ідеологізованої і структурованої общістю характерними елементами, такими як ідеологічний, етнічний або релігійний характер. Тогда даже обычные материальные требования, выдвигаемые властью, имеют прагматический характер и составляют одно звено в цепи подрывных действий. У УК Украины установлена ответственность за террористический акт и иные преступления террористической направленности (ст.ст. 258-258-5 УК Украины). По нашему мнению, необходимо рассмотреть вопрос о соотношении деяния, состав которого предусмотрен в диспозиции ст.258 "Террористический акт" и ст.278 "Угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна" УК Украины. Зачастую террористические акты сопровождаются именно насильственным захватом воздушного судна. Следует, также, отметить, что принципиальной разницы в значении слов "угон" или "захват", особенно в контексте ст. 278 УК Украины, мы не видим. Террористический акт может быть совершен (например, взрыв, поджог и иные действия), которые создавали опасность для жизни и здоровья людей) в самолете, в пассажирив следует в таком случае считать заложниками. Отдельные ученые, в частности В.А. Навроцкий, рассматривает деяние, ответственность за которое предусмотрена в ст.278 УК Украины разновидностью терроризма, но не указывает, как следует квалифицировать такие деяния. 2 Акты терроризма очень часто связаны с нарушением безопасности авиации. Выделяются такие категории актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации все из которых (кроме диверсии) могут иметь характер террористического акта: диверсии против воздушных суден и аэропортов; акты и попытки захвата воздушных суден; использование воздушного судна как оружия; нападение на воздушное судно в полете; нападение на сооружение и средства аэропорта; другие акты, направленные против безопасности гражданской авиации. Впервые акт незаконного вмешательства зарегистрирован в 1931 г. Инцидент был связан с похищением в Перу летного воздушного судна с целью распространения антиправительственных листовок с воздуха. 3 Таким образом, имеются основания для вывода, что незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации, если оно не сопровождается террористической целью и мотивом, следует квалифицировать по ст.278 УК Украины. Если же захват воздушного судна совершен с террористическим мотивом или для целей террористов-одиночек или террористических групп следует рассмотреть возможность квалификации по совокупности. По степени общественной опасности в диспозиции ст.258 УК Украины содержится состав более