

життя стані (наслідок), то залишення у небезпеці не може визнаватись його причиною. Звідси, криміноутворюючою ознакою залишення в небезпеці є діяння – бездіяльність спеціального суб'єкта. Моментом закінчення злочину буде момент залишення в небезпеці потерпілого, а це свідчить про формальний характер конструкції складу злочину. Отже, причинний зв'язок не є обов'язковою ознакою складу залишення в небезпеці.

Ще складнішою є ситуація із поставленням в небезпеку. На відміну від попереднього злочину, тут діяння винного є причиною настання наслідку у вигляді небезпечного для життя стану. Проте, це ще не дає достатніх підстав вважати аналізований злочин деліктом створення небезпеки, де необхідно встановлювати причинний зв'язок. Моментом закінчення цього злочину буде не момент створення зазначеного небезпечного стану, а момент залишення потерпілого в створеній власними діями суб'єкта небезпеці. Наприклад, водій порушив правила дорожнього руху, вчинив ДТП, у якій потерпілому завдано небезпечне для життя тяжке тілесне ушкодження. Отже, утворилися всі ознаки складу злочину, передбаченого ч. 2 ст. 286 КК України. Чи є на цьому етапі в поведінці водія склад злочину, передбачений ч. 1 ст. 135 КК України? До того моменту, поки водій не залишить потерпілого в небезпеці, складу злочину, передбаченого ч. 1 ст. 135 КК немає. Таким чином, криміноутворюючою ознакою є не сам по собі факт створення небезпеки для життя, а факт залишення в створеній небезпеці. А це свідчить про те, що і склад поставлення у небезпеку належить до формальних.

Література

1. Дударець Д. В. Причинний зв'язок у злочинах проти життя і здоров'я, що вчиняються шляхом бездіяльності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Дударець Дмитро Володимирович. – К., 2014. – 224 с.

2. Дударець Д. В. Причинний зв'язок у злочинах проти життя і здоров'я, що вчиняються шляхом бездіяльності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Д. В. Дударець. – Київ, 2014. – 20 с.

УДК 343.226

Багіров С. Р., к.ю.н.,
Сіроченко Т. В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ КРАЙНЬОЇ НЕОБХІДНОСТІ ЯК ОБСТАВИНИ, ЩО ВИКЛЮЧАЄ ЗЛОЧИННІСТЬ ДІЯННЯ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

На даному етапі розвитку нашої країни виникає необхідність дослідження інституту крайньої необхідності як обставини, що виключає злочинність діяння. Встановлення не злочинності діянь, що подібні за

окремими ознаками до злочинів, але за своєю соціальною та правовою природою не є злочинами. Вони виникають за особливих обставин, що виключають їх злочинність, які можуть визнаватися допустимими, прийнятними чи навіть соціально корисними. Особливу увагу варто приділити крайній необхідності у сфері транспорту.

Щодо самого поняття крайньої необхідності, Баулін Ю. В. визначає як неправомірне заподіяння шкоди правоохоронюваним інтересам з метою усунення небезпеки, що загрожує охоронюваним законом правам людини, а також суспільним інтересам чи інтересам держави, якщо в даній обстановці не могла бути усунута іншими засобами і якщо заподіяна шкода є рівнозначною або менш рівнозначною, ніж шкода відвернена [1, с. 155].

Злочини проти безпеки дорожнього руху – це окрема група суспільно небезпечних діянь, що посягають на суспільні відносини безпеки експлуатації механічних транспортних засобів у сфері дорожнього руху [2, с. 105]. При кримінально-правовій оцінці ДТП важливо враховувати положення крайньої необхідності, оскільки кількість «технічних» складів злочинів постійно зростає. Збільшення джерел підвищеної небезпеки частіше викликає ситуації, пов'язані зі створенням небезпеки, загрози заподіяння суспільно небезпечних наслідків.

Вчинення таких злочинів як правило зумовлюється перевищенням допустимої швидкості, порушенням правил обгону, виїзд на зустрічну смугу руху, керування транспортним засобом у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, відсутність достатніх навичок безпечного керування, все це може бути поштовхом для виникнення такої обставини в якій особа змушена діяти у стані крайньої необхідності.

Погляди щодо інституту крайньої необхідності є досить дискусійними, адже існують різні ситуації які на перший погляд сприймаються за крайню необхідність, а під час детального розгляду з'ясовується, що ознаки крайньої необхідності відсутні.

Поводження особи у стані крайньої необхідності має бути усвідомленим, оскільки вона в тій чи іншій ситуації оцінює обстановку, вибирає засоби, приймає рішення, необхідне для відвернення шкоди.

Дії водія в умовах аварійної дорожньої обстановки не можуть розглядатися як звичайні прийоми керування транспортом, що регламентовані правилами дорожнього руху або експлуатації транспорту, оскільки вони виконуються автоматично чи рефлексивно, відсутній так званий вольовий характер, а тому не підлягають кримінально-правовій оцінці.

Відвернення небезпеки повинно бути результатом усвідомленого вибору поведінки водієм транспортного засобу. Якщо такі дії вчинені водієм в

аварійній ситуації, створеній іншими водіями або учасниками дорожнього руху вони не повинні оцінюватись щодо відповідності правилам безпеки дорожнього руху, не підлягають правовій оцінці з позицій крайньої необхідності і не утворюють складу злочину [3, с. 273].

Інша ситуація, коли водій запобігаючи виникненню шкідливих наслідків діяв відповідно до правил дорожнього руху, яким передбачено такі варіанти поведінки: зниження швидкості; зупинка або застосування безпечного маневру. В певній небезпечній дорожній обстановці, водій розрахував, що перші не гарантують безпеки руху і використав маневр, проте подальший розвиток ситуації показав, що хоча маневр був виправданий, він не забезпечив запобігання травмуванню потерпілого. Таким чином водій не розраховував на заподіяння меншої шкоди, а прагнув взагалі уникнути будь-якої шкоди, отже його дій повністю відповідали вимогам безпеки, то можливо в такому випадку і не має підстав для кримінально-правового аналізу дій водія з позицій інституту крайньої необхідності. Також можлива ситуація, коли водій не мав технічної можливості запобігти негативним наслідкам, а тому відсутній не тільки стан крайньої необхідності, але й ознаки складу злочину [2, с. 126].

Найбільш вдало інститут крайньої необхідності у сфері безпеки дорожнього руху характеризує наступний приклад. Особа, будучи водієм службового автомобіля побачив, що самоскид, який стояв на узбіччі, мимоволі почав рухатись у напрямку зупинки, що загрожувало наїздом на громадян. У цій ситуації водій, розуміючи, що відвернути небезпеку можливо лише негайною зупинкою транспортного засобу, свідомо спрямував автомобіль у бік самоскида та перегородив йому подальший рух. Таким чином, можливих шкідливих наслідків вдалося запобігти ціною пошкодження транспортного засобу, який внаслідок зіткнення був повністю виведений з ладу

З огляду на вищесказане бачимо, що існує багато розбіжностей, щодо поняття крайньої необхідності і сфері дорожнього руху. Існує безліч ситуацій, коли не можна визначити однозначно дій які вчиняються відносяться до стану крайньої необхідності чи їх лише помилково визначають такими. Таким чином, можна стверджувати, що інститут крайньої необхідності у сфері транспорту ще потребує належного дослідження та подальшого розвитку.

Література

1. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар: у 2 т. / За заг. ред. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. – 5-те вид., допов. – Х.: Право, 2013.
2. Мисливий В. А. Злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту: Монографія / В. А. Мисливий. – Д.: Юридична академія МВС України, 2004. – 380 с.

3. Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ № 2 (27). – Д.: Наука і освіта, 2006. – 368 с.

УДК 343.3

Багіров С. Р., к.ю.н., доцент,
Ткачик І. М., студентка
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАЦІЙНОГО МЕДИЧНОГО ПЕРСОНАЛУ

Кожен з нас, напевно, чув про те, що на борту літака під час надзвичайних ситуацій, або суспільно небезпечних посягань на життя та здоров'я, зазвичай не вистачає кваліфікованого персоналу для надання необхідної допомоги. На жаль, цій проблематиці наразі не приділяється належної уваги.

Важливу роль відіграє лікар авіаційної компанії, адже у період попередньої підготовки до польоту він повинен: планувати медичне забезпечення наступного польоту; перевірити відповідність планованого льотного навантаження характеру польотного завдання, стану здоров'я і витривалості осіб льотного складу; провести огляд членів екіпажів, які викликають сумнів, щодо стану здоров'я; перевірити якість кисню, його відповідність стандарту; наявність і стан бортової аптечки; санітарно-гігієнічний стан приміщень, де перебуває льотний склад; відповідність одягу району польоту, порі року та погоди [3].

Варто зазначити, що авіаційний лікар не знаходиться на борту літака під час польоту окрім випадку, якщо необхідно вивчити ступінь втоми, емоційної напруги екіпажу у різних рейсах, дати оцінку індивідуальним психофізіологічним особливостям для вирішення питання про придатність до льотної роботи. І лише тоді він особисто бере участь у запланованому польоті разом з екіпажем. В такому випадку хто ж надасть високу кваліфіковану допомогу пасажиром рейсу? Ця відповідальність покладається на командира повітряного судна. І він зобов'язується:

— приймати рішення про допуск до польотів членів екіпажу на підставі усного опитування про стан здоров'я та передпольотний відпочинок. За наявності скарг членів екіпажу на стан здоров'я супроводжує цього члена екіпажу до найближчого медичного закладу;

— у разі виявлення на борту літака хворого члена екіпажу або пасажиром, що скаржиться на стан здоров'я, негайно повідомити диспетчера аеропорту посадки літака;