

дверей), або ж у невиконанні тих приписів, які особа могла і повинна була виконати (відмова від користування ременями безпеки тощо). Під правилами безпеки польотів повітряних суден слід розуміти нормативно-правові акти, які регламентують політ повітряних суден, а також вказівки командира та членів екіпажу повітряного судна, які впливають з них і є обов'язковими для осіб, що перебувають на ньому під час польоту. Польотом є час від моменту зачинення дверей перед початком рейсу і до моменту дачі дозволу пасажиром виходити з повітряного судна після прильоту [5, с. 411].

Наслідки цього злочину, у тому числі ті, які утворюють його кваліфіковані види (частини 2 і 3 ст. 281), за своїм змістом у цілому збігаються з наслідками, вказаними у ст. 276. Винятком є те, що ч. 2 ст. 281 не охоплює заподіяння тяжких тілесних ушкоджень, а в частині 3 передбачено настання інших тяжких наслідків. Враховуючи, що загибель людей, як злочинний наслідок, охоплює смерть двох і більше осіб, та те, що інші тяжкі наслідки повинні бути однорідними з прямо названими в диспозиції статті КК, до інших тяжких наслідків у ч. 3 ст. 281 слід відносити заподіяння смерті принаймні одній особі або тяжких тілесних ушкоджень одному чи кільком потерпілим. Злочин є закінченим з моменту порушення правил безпеки польотів, яке створило небезпеку настання тяжких наслідків [4].

Суб'єкт злочину спеціальний. Ним є осудна особа, яка досягла 16-річного віку і не є працівником повітряного транспорту. Працівники транспорту за порушення правил безпеки польотів повітряних суден несуть відповідальність за ст. 276.

Суб'єктивна сторона злочину, передбаченого ч. 1 ст. 281, характеризується умисним або необережним ставленням винної особи до порушення правил повітряних польотів та утворюваної ним небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків. При умисному заподіянні шкоди, передбаченої ч. ч. 2 або 3 ст. 281, відповідальність настає за іншими статтями Особливої частини КК [5, с. 411].

Дія, передбачена ст. 281 Кримінального кодексу, з суб'єктивної сторони є одним із злочинів зі складами, у яких інше правопорушення (діяння), будучи взятим окремо, в одних конкретних випадках може бути умисним, а в інших – необережним, наслідки ж передбачають лише необережність (ч. 2 ст. 281 КК України) [2, с.98].

Щодо кваліфікуючих ознак даного складу злочину, то вони зазначені у ч. 2 і ч. 3 ст. 281 КК:

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, – ка-

раються позбавленням волі на строк від двох до п'яти років.

3. Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, або інші тяжкі наслідки, – караються позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років [3].

Отже, бачимо, що завдяки широкому і глибокому аналізу статті 281 КК України "Порушення правил повітряних польотів", ми маємо можливість детально ознайомитися з положеннями щодо даного складу злочину, щоб правильно розуміти його значення і застосовувати у відповідних ситуаціях.

Література:

1. Бажанов М. І., Сташис В. В., Тацій В. Я. Кримінальне право України. Особлива частина К.: Юрінком Інтер – 2010.– 235 с.
2. Берзін П.С. Про особливості врахування наслідків як результату поведінки людини у змісті юридичної конструкції кладної вини // Бюлетень Міністерства юстиції України №2 (88) – 2009
3. Кримінальний кодекс України // Голос України №107 – 19.06.2011
4. Мельник М.І. Хавронюк М.І. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України.– 2010.– 354 с.
5. Сташис В. В., Тацій В. Я. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України. Особлива частина – К. : Концерн Видавничий Дім "Ін Юре" – 2006.– 235 с.

УДК 343.97 (477)

Блонська В.Д.,

студентка,

Юридичний факультет,

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,

м. Дніпропетровськ

Науковий керівник: Юзікова Н.С., к.ю.н., доцент

УДОСКОНАЛЕННЯ КРИМІНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Ст. 1 КК України визначає, що завданням цього нормативно-правового акту є, в першу чергу, правове забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина [1].

В останні роки люди частіше починають використовувати різноманітні транспортні засоби, що призводить до необхідності чіткої та повної регламентації охорони та захисту прав людини у сфері взаємодії з

транспортними засобами. Одним з найбільш популярних транспортних засобів сьогодення можна назвати повітряний транспорт. "Повітряний транспорт – це один з видів транспорту, що здійснює швидкісні перевезення пасажирів, пошти й вантажів на внутрішніх і міжнародних повітряних лініях. Основна перевага повітряного транспорту – значна економія часу за рахунок високої швидкості польоту" [2].

Основна сфера його застосування – це пасажирські перевезення на відстанях понад тисячу кілометрів. За середньою відстанню перевезення одного пасажирів повітряний транспорт в Україні посідає провідне місце і перевищує залізничний та інші види транспорту понад 10 разів [3]. За даними Державної авіаційної служби України послугами українських авіакомпаній скористалось 7,5 млн. пасажирів, це майже на 23 відсотка більше показника 2010 року. У 2011 році на міжнародних лініях перевезено 6,3 млн. пас. (84 % загальних обсягів), у межах України -1,2 млн. пас.(16 %), темп зростання склав відповідно 23 та 22,3 відсотка. Поступово в цілому за 11 років обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли майже в 6 разів (по відношенню до 2000 року) [4].

Всі вищезазначені показники не можуть не позначитись на зростанні злочинів у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту. На підтвердження цього факту розглянемо статистику Міністерства Внутрішніх Справ України про стан та структуру злочинності в Україні (2010-2011 рік). Відповідно до неї у 2010 році зареєстровано 12902 злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, а у 2011 – 13831. Динаміка складає 7, 2 %. Найбільша кількість злочинів у цій сфері, а саме – 1126, було зареєстровано у Дніпропетровській області. За нею знаходяться місто Київ (1073) та Донецька область (1036) [5].

Тому у травні 2011 року КК України було доповнено новою ст. 276-1 "Здійснення 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". Раніше відповідальність за здійснення професійної діяльності у стані алкогольного чи іншого сп'яніння була передбачена лише для особи, яка безпосередньо керує транспортним засобом (ст. 287 КК). Санкція ст. 276-1 КК передбачає виправні роботи на строк до двох років або позбавлення волі на строк до трьох років. Безпосереднім об'єктом цього злочину є безпека руху та експлуатації транспорту. Додатковим об'єктом можна визначити життя і здоров'я особи. Тобто законодавець даною нормою забезпечує охорону і захист прав людини. Впровадження даної норми у кримінальне за-

конодавство без сумніву є кроком вперед щодо охорони прав на життя, на соціальний захист, на охорону здоров'я. Проте, ст. 276-1 не є досконалою і потребує доопрацювання. Підтвердженням цього може слугувати невикористання її в судах (дані Єдиного державного реєстру судових рішень).

Найбільшим недоліком вищезазначеної статті вважаємо відсутність закріплення суспільно-небезпечних наслідків, які можуть настати від вчинення даного злочину. Одним з можливих варіантів диспозиції ст. 276-1 КК є наступний:

1. Здійснення 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, якщо це створило небезпеку для життя людей або загрозу безпеці повітряних польотів.

2. Ті самі діяння, вчинені повторно або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки".

Вважаємо, що за наявності кваліфікуючих ознак дана стаття буде ширше використовуватися у судах. Також можливо доповнити ст. 276-1 КК приміткою, в якій буде надаватись визначення терміну "члени екіпажу", що дозволить більш повно розуміти кого саме потрібно відносити до суб'єктів даного злочину.

Література:

1. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. // Відомості Верховної Ради України, 2001. № 25-26. Ст. 131.
2. Українська Радянська Енциклопедія. [електронний ресурс].– Режим доступу: <http://leksika.com.ua>
3. О. Карась. Порівняльні переваги транспортної інфраструктури туризму в Україні / О.Карась // Галицький економічний вісник (загальні проблеми економіки та суб'єктів господарювання).– 2011.– №4(33).– с.65-73.
4. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік. [електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>
5. Стан та структура злочинності в Україні. [електронний ресурс].– Режим доступу: <http://mvs.gov.ua>