

подіяння шкоди, передбаченої ч. ч. 2 або 3 ст. 281, відповідальність настає за іншими статтями Особливої частини КК.

Так 22 вересня 2012 на військовому аеродромі Чугуєва у катастрофі літака Л-39 загинув курсант 3-го курсу льотного факультету Харківського університету Повітряних сил ЗСУ Микола Наконечний.

За словами начальника Генерального штабу – головнокомандувача Збройних сил України генерала-полковника Володимира Замана, курсант -льотчик пройшов повну підготовку згідно з курсом льотної підготовки, до самостійного польоту виконав з льотчиком-інструктором 71 політ та був визначений готовим до виконання самостійного польоту.

За фактом авіакатастрофи літака Л – 39 прокуратурою Центрального регіону України з нагляду за додержанням законів у воєнній сфері порушено кримінальну справу за ст. 416 Кримінального кодексу України (порушення правил польотів або підготовки до них).

Злочини передбачені статтями 281 та 416 кримінального кодексу України є дуже небезпечними. Порушення елементарних правил безпеки в умовах перельоту (виконання тренувальних польотів) можуть призвести до тяжких та непередбачуваних наслідків. Дану проблему потрібно вирішувати комплексно тобто потрібно удосконалити інструкції та внутрішньо відомчі накази із заходів безпеки. А з кримінально-правової точки зору на нашу думку доцільно збільшити кримінальну відповідальність за злочини які передбачені статтями 281 та 416 Кримінального кодексу України. І статтю 281 викласти в наступній редакції:

Стаття 281. Порушення правил повітряних польотів

1. Порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, – карається штрафом до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до п'яти років.

2. Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди, – караються позбавленням волі на строк від двох до семи 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 семи до дванадцяти років.

А статтю 416 в редакції:

Стаття 416. Порушення правил польотів або підготовки до них

1. Порушення правил безпеки польотів повітряних суден, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, – карається штрафом до трьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до п'яти років.

2. Порушення правил польотів або підготовки до них, а також порушення правил експлуатації літальних апаратів, що спричинило катастрофу або інші тяжкі наслідки, – карається позбавленням волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років.

Література:

1. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс]: закон України від 05. 04. 2001 р. № 2341-III із змін., внес. згідно із Законами України та Рішеннями Конституційного Суду: за станом на 10. 09. 2009 р. № v020p710-09.– Електрон. дан. (1 файл).– Режим доступу:

<http://zakon1.rada.gov.ua>.– Назва з екрана.

2. Коржанський М. Й. Кваліфікація злочинів: навч. посіб. / М. Й. Коржанський.– вид. 3-тє, доп. та перероб.– К.: Атіка, 2007.– 592 с.

3. Кримінальне право: Особлива частина: підручник / [Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.]; [за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація].– 4-те вид., переробл. і допов.– Х.: Право, 2010 – 608 с.

4. Кузнецов В.В. Теорія кваліфікації злочинів: підручник / В.В. Кузнецов, А. В. Савченко.– К.: Алерта, 2012.– 316 с.

УДК 347.824(043.2)

Волкогонова Д. Ю.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ,
Науковий керівник: Хорт І.В., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПРИГОД В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ

Сьогодні накопичився цілий комплекс проблем нормативно-правового, фінансового, матеріально-технічного, соціального, інформаційного та науково-технічного характеру, яких вчасно не було розв'язано.

Ситуація загострюється через відсутність налагодженої системи забезпечення транспортної безпеки, недостатню результативність вико-

нання покладених на неї завдань і функцій, зниження рівня наукового й технічного супроводу зазначеної діяльності. Тільки за 2011 рік при експлуатації цивільних повітряних суден України сталося 2 катастрофи, 2 аварії, 3 серйозних інцидентів, 80 інцидентів, 6 пошкоджень повітряних суден на землі. Усі авіаційні події та інциденти з повітряним судном України або іноземних держав на території України підлягають обов'язковому розслідуванню [4, с.6]. Проблему розслідування авіаційних пригод та інцидентів досліджували такі вчені: А.Г. Баскакова, Ю.М. Журавльов, М.С. Клапків, О.Б. Крутик, С.С. Осадець, К.І. Пилов, Л.І. Рейтман, В.О. Сухов.

При виникненні авіаційних подій відповідні органи Державіаадміністрації, МВС, МНС через свої структурні підрозділи вживають, у межах компетенції, необхідних заходів для збереження речових доказів і забезпечують надійну охорону повітряного судна та всього, що на ньому перебуває, протягом часу, необхідного для проведення розслідування. Збереження речових доказів включає збереження шляхом фотографування чи іншими відповідними засобами документування будь-яких речових доказів, які можуть бути вилученими, зіпсованими, втраченими або знищеними. Охорона повітряного судна та всього, що на ньому перебуває, передбачає запобігання подальшому пошкодженню, проникненню сторонніх осіб, викраденню чи псуванню. Вилучення бортових реєстраторів та обробку записів може здійснювати тільки спеціально підготовлений персонал, визначений Державіаадміністрацією [1].

Розслідування АП чи інциденту включає збір та аналіз інформації, проведення необхідних досліджень, установлення причин АП, підготовку звітів, а також складання остаточного звіту з необхідними рекомендаціями щодо питань безпеки польотів, розбір за результатами розслідування. Розслідування проводиться за принципом багатфакторності, що передбачає виявлення відхилень від нормального функціонування авіаційно-транспортної системи та оцінку впливу цих відхилень на завершення польоту ПС. Розслідування повинно проводитись у стислі строки, але не більше ніж 30 діб для розслідування аварії, 60 діб для розслідування катастроф, 90 діб для розслідування АП з іноземними повітряними суднами. Якщо для встановлення причин АП необхідне проведення спеціальних досліджень, то термін розслідування може бути подовжений керівником, який призначив комісію. Створюються комісії з розслідування АП. Комісія проводить розслідування із залученням спеціалістів, керуючись законодавством

України. Дії членів комісії, підкомісій і робочих груп, спрямовані на збирання доказових матеріалів (вилучення і передачу на збереження записів бортових та наземних засобів та інше), а також пов'язані з похованням або кремацією загиблих, носять кримінально-процесуальний характер, і повинні проводитися з відома органів, що проводять досудове слідство [2].

Коли за фактом АП порушена кримінальна справа, то матеріали розслідування направляються до органу, що проводить досудове слідство (на його письмовий запит), без включення відомостей про командира (членів) екіпажу, а також підрозділів забезпечення польотів, інженерно-технічного складу, командира (начальника) суб'єкта авіаційної діяльності, порушень і недоліків, виявлених під час розслідування АП.

Спеціальні дослідження проводяться за рішенням комісії у разі встановлення в процесі розслідування, що конкретні компоненти потребують дослідження або випробування спеціалістами. Окрім технічного завдання на дослідження, комісія повинна додати довідку з детальною інформацією про відповідну частину або компонент, що охоплює такі аспекти, як: дата встановлення виробу на повітряне судно; загальний час напрацювання; загальний час напрацювання після останнього ремонту або технічного обслуговування; відзначені попередні недоліки; будь-які інші відомості, які допоможуть з'ясувати те, яким чином і чому відбулася відмова виробу або компонента. Декодування і розшифрування записів бортових реєстраторів проводиться в призначених Державіаадміністрацією центрах обробки польотної інформації (Центрах) або, у разі потреби, у відповідних організаціях держави реєстрації чи держави виробника [3, с.12].

На мою думку, формування нових і вдосконалення наявних криміналістичних методик розслідування авіаційних подій та інцидентів мають здійснюватися на підставі аналізу потреб судово-слідчої практики, міжнародного досвіду, прогностичного бачення, застосування ситуаційного підходу, новітніх інформаційних технологій, алгоритмічних схем тощо.

Література:

1. Повітряний кодекс України// Відомості Верховної Ради України.– від 29.06.2011, № 46
2. Про затвердження Правил розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні від 25.01.2006// Офіційний вісник України 2006 р., № 1,
3. Аналіз рівня безпеки польотів та виявлення потенційних факторів

аварійності з цивільними повітряними суднами України за 9 місяців 2011 року.– К. : Державна авіаційна адміністрація, Управління незалежного розслідування авіаційних подій.– К., 2011.– 38 с.

4. Інформаційний бюлетень про стан безпеки польотів з цивільними ПС України у грудні 2011 року.– Державна авіаційна служба України, Департамент стандартів безпеки польотів – 2012, – 10 с.

УДК 343.346 : 656.7.086.21. (043.2)

Гутій В.І.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рощина І.О., к. ю. н.

ОСОБЛИВОСТІ ПРИЗНАЧЕННЯ ПОКАРАННЯ ЗА УГОН АБО ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (СТ. 278 КК УКРАЇНИ) ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ ТА ІНШИХ КРАЇН

Угон або захоплення повітряного судна є одним із злочинам, покарання за який передбачено статтею 278 Кримінального кодексу України. Частина перша даної статті містить простий склад злочину, частини ж друга і третя закріплюють кваліфіковані склади злочинів, а саме ті ж дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого (ч. 2 ст. 278 КК України) та дії, передбачені частинами першою або другою цієї статті, вчинені організованою групою чи поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки (ч. 3 ст. 278 КК України).

Дана тема є досить актуальною, адже, за даними ООН, якщо за період 1930-1961 рр.. було відзначено 42 випадки вдалих і невдалих викрадень літаків, то в 1969-1979 рр.– вже 483 викрадення авіалайнерів з 31 845 пасажирами на борту. У результаті діяльності повітряних піратів підірвано 75 літаків. З 1969 по 1988 р. їх жертвами стали 2330 осіб. В останні три десятиліття популярність захоплення повітряних суден, досягши піка в 1960-х роках, коли 38% усіх терористичних актів приходилося на напади на авіалінії, скоротилася до кінця століття до 12%. Захоплення повітряних суден є найбільш популярним серед інших видів транспорту, тому що, авіатransпорт представляється більш зручним видом транспорту для того, щоб сховатися від переслідування.

Проблематика даного злочину досить широко висвітлена з наукової

точки зору такими вченими, як Бійців А. І., Верина Г.В., Ветров Н.І., Гаухман Л. Д., Гусейнов Ф. А., Єгоров В. І., Іванов А. М., Коробєєв А.І., Кочои С. І., Кузнєцова Н.Ф., Лебєдєв А.В., Лозовіцкая Г.П., Лукашов А.І., Ляхов А. Г., Наумов А.В., Пантелєєв В. П., Петрищев В. Є., Ромашов Ю. С., Склярєв С.В., Фунін О. В., Хомич В.М., Чуча А. І., Еміне В. Є. та багатьма іншими.

Дуже багато уваги даному злочину приділяється з боку міжнародної спільноти. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють дане питання є: Конвенція про злочини та деякі інші дії, здійснені на борту повітряного судна (Токійська конвенція) 1963 р., Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька конвенція) 1970 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки авіації (Монреальська конвенція) 1971 р. та Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, обслуговуючих міжнародну цивільну авіацію, 1988 р.

Характеризуючи даний злочин варто зазначити, що його предметом є повітряні судна, тобто літальний апарат, який підтримується в атмосфері завдяки його взаємодії з повітрям (літак, вертоліт, дирижабль тощо). Об'єктивна сторона може проявлятися в угоні або захопленні повітряного судна. Суб'єктивна сторона знаходить свій вияв лише в прямому умислі, а ось суб'єктом злочину може бути будь-яка особа, що досягла 14 років.

Особливу увагу я хочу звернути на суспільну небезпеку даного злочину, яка, на думку В. В. Сташиса, полягає у тому, що рух та експлуатація повітряного судна суворо регламентується і контролюється відповідними службами і спеціалістами. Управління таким потужним транспортним засобом без контролю, без погодження з відповідними службами створює реальну загрозу настання катастрофи, аварії, в яких гинуть люди, матеріальні цінності. Угон повітряного судна часто вчиняються з метою втечі за кордон або для здійснення інших тяжких чи особливо тяжких злочинів.

Статтею 278 Кримінального Кодексу України за даний злочин передбачено наступне покарання: за частиною першою – від 3 до 6 років позбавлення волі, за частиною другою – від 5 до 8 років позбавлення волі, за частиною третьою – від 8 до 15 років позбавлення волі.

Для порівняння можна звернутись до Кримінального Кодексу Франції, де захоплення або взяття у свої руки контролювання (шляхом застосування фізичного насильства або погрози фізичного насильства) літального апарату, судна або іншого засобу транспорту, на борту якого знаходяться люди, карається двадцятьма роками ув'язнення (ст.