

В ч. 3 статьи предусмотреть такие квалифицирующие признаки как: причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека и крупного ущерба, а в ч. 4 – такое не упоминающееся в УК РФ последствие, характерное только для данного вида преступлений как авиационное происшествие (авиакатастрофа), приведшее к гибели или пропаже без вести одного или более человек, находящихся на борту воздушного судна (пассажиров или членов экипажа) [4].

В целом, предлагаемая норма ст. 271.2 УК РФ может быть сформулирована следующим образом.

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, в том числе правил международных полетов и правил использования воздушного пространства Российской Федерации, неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах воздушной транспортной инфраструктуры и воздушных транспортных средствах, в том числе их недоброкачественный ремонт, – наказывается...

2. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние воздушных транспортных средств либо объектов воздушной транспортной инфраструктуры и их элементов, а равно нарушение пассажиром правил безопасности движения либо эксплуатации воздушных транспортных средств, – наказывается...

3. Деяние, предусмотренное ч. 1 или ч. 2 настоящей статьи, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба, – наказывается...

4. Деяние, предусмотренное ч. 1 или ч. 2 настоящей статьи, повлекшее по неосторожности авиационное происшествие (авиакатастрофу), приведшее к гибели или пропаже без вести одного или более человек, находившихся на борту воздушного судна, – наказывается...

Введение предлагаемой нами статьи позволит объединить и обобщить однородные деяния, которые в настоящее время являются элементами различных составов преступлений, что нередко приводит к возможному "выпадению" отдельных нарушений из числа противоправных. Кроме того, компоновка состава единого авиатранспортного преступления по типу формально-материального, думается, является более правильным и обоснованным решением. Любое из перечисленных в предлагаемой статье нарушений создает потенциальную угрозу гибели множества людей, крушения воздушного судна, что само по себе должно быть признано преступным.

Литература:

1. Статистика авиакатастроф. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sta-t.ru/katastrofa/statistika_aviakatastrof/.

2. Комментарии к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. В.М. Лебедев. – 12-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – 1359 с. С. 1004.

3. Самый безопасный вид транспорта. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tutu.ru/2read/thinking/safe_transport/.

4. Словарь юридических терминов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://audit-by.narod.ru/aduc/jurist/dictionary/d-1a.htm>.

УДК 343.34 : 347.82 (043.2)

Ібрагімова Г.М.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., доцент

ВЧИНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ В СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО СП'ЯНІННЯ

Поняття безпеки транспорту, як і поняття транспорту настільки широке, що навряд доцільно об'єднувати в одній статті всі види посягань на правила безпеки руху або експлуатації таких різних видів транспорту як залізничний, водний і повітряний транспорт. Ці види транспорту об'єднує лише те (і в той же час відрізняє від інших видів наприклад, автомобільного), що ці види транспорту використовуються для переміщення великої кількості людей. Правила ж їх експлуатації або безпеки руху дуже відрізняються одні від інших, як і нормативна база, встановлює і регулює ці правила, що, на нашу думку, злочини проти безпеки авіації слід виділити в окрему групу хоча-б на рівні родового об'єкта транспортних злочинів. Практично, на рівні безпосереднього об'єкта це має місце у складах злочинів, передбачених у диспозиціях ст. 276, 276-1, 277, 278, 279, 280, 281, 282 КК України. В даній статті мова йде про 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. Повітряний кодекс України від травня 2011 року [2]. (далі – ПК України) встановлює, як вказано у його преамбулі, правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та

використання повітряного простору України спрямоване на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки у повітряних перевезеннях та авіаційних роботах. Але в той-же час цим Кодексом внесені зміни до цілої низки законодавчих актів, в тому числі до КУпАП та КК України, хоча така мета в преамбулі ПК України не передбачена. Більше того, в ньому не просто вказана необхідність вдосконалення інших галузей законодавства, які так чи інакше пов'язані із авіацією, а прямо сформульований склад злочину та встановлена санкція – ст. 276-1 КК України "Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин".

Що стосується саме змін до кримінального законодавства, то ст. 276-1 КК України (новелу внесено в КК України) є прикладом надмірної криміналізації, а за змістом недосконалою. Текст диспозиції цієї статті носить виключно бланкетний характер, і він повністю повторює назву статті. Але навіть якщо звернутись до тексту ПК України, то стає зрозумілим, що тлумачення більшості термінів, які вживає законодавець у тексті цієї статті є дуже ускладненим. Так у ст. 276-1 КК України передбачений спеціальний суб'єкт – член екіпажу або диспетчер служби руху. Навіть користуючись текстом ст.1 "Визнання термінів" ПК України не уявляється можливим з'ясувати, хто ж є членами екіпажу, ні терміну "екіпаж", ні термінологічного звороту "член екіпажу" у ПК України немає. Так, вважаємо, В.О. Навроцький занадто широко тлумачить цей термінологічний зворот, відносячи до членів екіпажу не лише пілотів, штурманів, бортінженерів, стюардів, офіціантів, а і додаткових спеціалістів, що забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт. До вказаних осіб прирівнюються працівники авіапідприємств та інспекційних органів, які здійснюють контроль за діяльністю екіпажу, оцінюють рівень його підготовки і в праві давати вказівки щодо професійної діяльності [1, с. 837].

Очевидно автори ст. 276-1 КК України все-ж таки мали на увазі таких членів екіпажу як пілоти, штурмани та бортінженери. Якщо вони виконують політ у стані сп'яніння, це значно підвищує ступінь небезпеки польоту. Так ступінь суспільної небезпеки їх діяння значно вище, аніж виконання, наприклад, стюардесою своїх обов'язків у стані сп'яніння. Воно, якраз, може тягти дисциплінарну відповідальність. Текст диспозиції цієї статті є настільки відкритим для критики, що обсяг доповіді не дає можливості показати всі її вади.

Як висновок вкажемо, що загальнозрозумілою і надзвичайно тривалою є основна ідея законодавця щодо вчинення транспортних злочинів в стані алкогольного сп'яніння. До речі КК України 1960 року містилася норма, яка передбачала відповідальність за допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебували у стані сп'яніння. Керування будь-яким видом транспорту у стані сп'яніння, під впливом наркотичних чи психотропних речовин є суспільно небезпечним. Але ж не можна в КК України передбачити подібну статтю щодо всіх видів транспорту. Тим більше, норму, сформульовану у ст. 276-1 КК України слід розглядати як делікт створення небезпеки. При цьому, в даному випадку, особливу якщо в такому стані вчиняються транспортні злочини універсальною слід вважати норму, передбачену у п. 13 ч. 1 ст. 67 КК України.

Література:

1. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка.– 9-те вид., переробл. і доповн. – К.: Юридична думка, 2012.– 1316 с.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– №48-49.– Ст. 536.

УДК 343.3(043.2)

Колубасва О.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника,
м. Івано-Франківськ
Науковий керівник: Фріс П.Л., д.ю.н., професор

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Україна є однією із держав, що приєдналися до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, тому вона несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, передбачених цією Конвенцією, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України [1].

Відповідно до п.81 ч.1 ст.1 Повітряного кодексу України повітряний простір України – частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними