

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

водами(територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України.

Використання повітряного простору України – провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, з переміщенням (переміщенням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, а також з вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших літальних апаратів [3].

Відповідальність за порушення правил використання повітряного простору передбачається ст. 282 Кримінального кодексу України [2].

Основним безпосереднім об'єктом злочину є безпека використання повітряного простору України. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи або власність [7].

У частині 1 ст. 282 КК дається опис об'єктивної сторони складу злочину, яка виражається в порушенні правил пуску ракет, проведенні всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчиненні інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів [4].

Об'єктивна сторона злочину як обов'язкові ознаки включає діяння, наслідки у вигляді створення загрози безпеці повітряних польотів і причинний зв'язок між цими діями та наслідками [7].

Діяння при вчиненні злочину може виражатись у дії або бездіяльності. Воно полягає в порушенні правил використання повітряного простору в ході пуску ракет, проведенні всіх видів стрільби, вибухових робіт, інших дій в повітряному просторі, а саме у: 1) вчиненні дій, які заборонені правилами (пуск ракет в зоні повітряних польотів; здійснення вибухових робіт поблизу злітно-посадочних смуг до або після дозволеного часу, проведення навчальних стрільб невідповідними боєприпасами, запуск повітряних куль в місцях чи на висотах, де здійснюються повітряні польоти; проведення змагань, інші дії з птахами, які можуть викликати їх зіткнення з літальними апаратами тощо); 2) невиконанні дій, які особа може і повинна вчинити відповідно до вимог правил безпеки повітряних польотів (наприклад, неузгодження монтажних робіт, які виконуються з використанням вертольотів, з органами обслуговування повітряного руху, невключення сигнальних вогнів на телевізійних вежах чи висотних будинках) [7].

У повітряному просторі також можуть здійснюватися різні роботи, наприклад, при будівництві, монтажі, ремонті чи обслуговуванні різних веж, вишок, труб та інших об'єктів. Виконання вказаних видів робіт має здійснюватися з дотриманням відповідних правил, узгоджуватися з

усіма власниками літальних апаратів, а також іншими органами, що здійснюють управління польотами повітряних суден [4].

Правила використання повітряного простору, до яких слід звертатися для з'ясування суті порушення і визначення змісту злочинного діяння, – це насамперед нормативно-правові акти різного рівня (ПК, інші закони, постанови КМ, відомчі акти), нормативні акти підприємств, установ, організацій державної, цивільної та військової авіації. До таких правил можуть бути віднесені й одноразові накази, вказівки, розпорядження, спрямовані на забезпечення повітряних польотів [7].

Суб'єктом злочину є особа, яка досягла 16-річного віку, і на яку покладається виконання відповідних правил. Це можуть бути пілоти, які не належать до працівників повітряного транспорту, а також особи, відповідальні за безпеку використання повітряного простору при запуску ракет, проведенні стрільб тощо [6, с. 215].

Суб'єктивна сторона злочину характеризується виною до факту порушення та його наслідків. Порушення може бути допущено як умисно, так і з необережності (прямий умисел чи злочинна недбалість). Що стосується наслідків порушення, то вина до них може бути тільки необережною (злочинна самовпевненість або недбалість) [5, с. 345-346].

Кваліфікуючими ознаками злочину є спричинення ним: 1) середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 282), а особливо кваліфікуючою – загибелі людей (ч. 3 ст. 282).

Література:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Міжнародний документ від 07.12.1944
2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI
4. Бажанов М.І., Баулін Ю. В., Борисов В.І. та ін. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін.; За ред. проф. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 544 с.
5. Баулін Ю. В., Борисов В. І., Тютюгін В. І. та ін. Кримінальне право України: 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.
6. Селецький С. І. Кримінальне право України. Особлива частина. Навч. посіб./ С.І. Селецький.- К: Центр учбової літератури, 2008.– 496 с.
7. Науково-практичний коментар до кримінального кодексу України за ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація 2006р.– [Електронний ресурс].