

Література

1. Договір з відкритого неба (Постатейна характеристика) / ОБСЄ; Договір, Міжнародний документ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_316
2. Про Ратифікацію Договору з відкритого неба: Закон України від 2 березня 2000 р. № 1509-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1509-14>
3. Статут Організації Об'єднаних Націй від 26.06.1945 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_010

УДК 342.951

Трибушенко А. С., студентка,
Чорноморський національний університет
імені Петра Могили, м. Миколаїв
Науковий керівник: Шведова Г. Л., к.ю.н., доцент

АДМІНІСТРАТИВНА ЧИ КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО СП'ЯНІННЯ

Алкоголь і його дія на людину вже відома всім з давніх часів. На даний момент це є досить актуальною проблемою, яка являється небезпечною для суспільства, та для країни в цілому. Зловживання алкогольними напоями знижує самоконтроль особи, моральну нестійкість та увагу загалом.

Алкоголь, впливаючи на організм людини, вражає його свідомість і волю чим сильніше, тим важчим є ступінь сп'яніння. Невипадково, деякі особи, що зробили злочин у стані алкогольного сп'яніння, часто посилаються на те, що вони в той момент нічого не розуміли і не усвідомлювали того, що чинили. Зрозуміло, це не може служити підставою для твердження, що суб'єкт злочину не усвідомлював своїх протиправних дій і настання шкідливих наслідків. Але ця обставина враховується як обтяжуюча, під час кваліфікації злочину згідно Кримінального Кодексу України.

Сп'яніння особи можна розділити на декілька ступенів, а саме: легке, середнє, важке. Під час легкого ступеня, відбувається зниження сприйняття середовища, яке тебе оточує, увага стає розсіяною, інтелектуальна діяльність слабшає, мислення і реакція особи сповільнюється [1, с. 190].

Середній ступінь сп'яніння є злісним і агресивним етапом. Важке алкогольне сп'яніння є досить небезпечне для суспільства. Особа у такому стані втрачає здатність і думати і міркувати. Спогади про цей стан є уривчасті.

Спершу, слід звернути увагу щодо кримінальної відповідальності. У Кримінальному Кодексі України зазначено, що водіння у стані сп'яніння є порушенням правил безпеки. Відповідно до статті 286 частини 1 порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, що спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження. Частина друга цієї статті зазначає, що ті самі діяння, якщо вони спричинили смерть потерпілого або заподіяли тяжке тілесне ушкодження.

Щодо інших умов, то стан алкогольного сп'яніння є обтяжуючою обставиною при покаранні. Про це свідчить ст. 67 Кримінального кодексу. Законодавець негативно характеризує особу, тому цей чинник став обтяжуючою обставиною [2, с. 3].

Наприклад, А. А. Габіані зазначав, що в окремих випадках це стан є пом'якшуючою обставиною. Для обґрунтування своєї думки він посилався на те, що суд при призначенні покарання має право враховувати такі обставини, які не входять до переліку пом'якшуючих. Ця вказівка застосовується і до злочинів, які вчинені в стані сп'яніння, якщо останнє свідчить про меншу суспільну небезпеку діяння та особи винного. До такого він відносить випадки, коли особу навмисно довели до стану сп'яніння з метою втягнення у злочинну діяльність, коли зловживання алкогольними напоями для цієї особи є одиничним, випадковим фактом [3, с. 188].

Але, слід погодитись із думкою І. І. Карпець, який вважає, що у всіх випадках нетверезий стан, має бути обставиною, яка є обтяжуючою. Він звертає увагу на те, що більшість злочинів здійснюються у стані сп'яніння, і вони є досить жорстокими. Це призводить до розвитку алкоголізму та зросту кримінальної ситуації в країні. Тому думку цього автора, варто взяти до уваги [4, с. 120].

Щодо адміністративної відповідальності у зв'язку з розглядом питань слід звернути увагу на те, що за керування транспортом у нетверезому стані або відмова від проходження огляду на стан сп'яніння передбачена адміністративна відповідальність.

Аналізуючи Кодекс про адміністративні правопорушення, слід зазначити, що у 2013 році були внесені зміни, де відповідальність стала більш жорсткою. Відповідно до статті 130 відбувається накладення штрафу на водіїв від 200 до 350 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або позбавлення права керування транспортним засобом на строк від 1 до 2 років, або адміністративний арешт.

Враховуючи думку О. Ю Салманової, її висновки про застосування відповідальності є влучними. Вона зазначає, що головна мета застосування штрафів і арешту є незмінною, а саме зменшення кількості загиблих і травмованих у дорожньо-транспортних [5, с. 68].

Зробивши висновки, слід сказати, що і кримінальна і адміністративна

відповідальність є важливою. Необхідно посилити санкції, як адміністративного, так і кримінального характеру, за керування транспортним засобом у стані сп'яніння, тому що недодержання їх несе за собою тяжкі наслідки, які важко виправити. Краще їх запобігати, ніж потім виправляти.

Література

1. Радіонова Т. В. Зміцнення правопорядку та боротьба зі злочинністю / Т. В. Радіонова. – О.: Одеський нац. ун-т ім. Мечникова, 2005. – 187 с.
2. Федорчук І. М. Вчинення злочину особою, що перебуває у стані алкогольного сп'яніння або у стані, викликаному вживанням наркотичних або інших одурманюючих засобів, як обставина, що обтяжує покарання / І. М. Федорчук // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія Юридична. – 2009. – № 3. – С. 1-10.
3. Габиани А. А. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения / А. А. Габиани. – Тбилиси, 1968. – 188 с.
4. Карпец И. И. Отягчающие и смягчающие обстоятельства в советском уголовном праве / И. И. Карпец. – М.: Госюриздат, 1959. – 120 с.
5. Салманова О. Ю. Адміністративні стягнення як засіб забезпечення безпеки дорожнього руху / О. Ю. Салманова. – Х.: НУВС, 2009 – 68 с.

УДК 656.7.01:061.25 ІСАО:002.66(043.2)

Хомченко О. В., Бузун О. О., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Радзівілл О. А., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ВЗАЄМОВІДНОСИН УКРАЇНИ З ІКАО

З самого початку розвитку авіації, тобто в перші десятиліття ХХ століття в Україні вже склалася стійка традиція авіаконструювання та аеронавігації. З 1909 року діє Київське товариство повітроплавання, а у 1913 році напередодні Першої світової війни – утворено Київський авіаційний загін. В цей період діяли такі видатні особистості в авіації як Ігор Сікорський, Петро Нестеров, Дмитро Григорович, Василь Мурашко та інші.

Розвиток аеронавігації вже в першу половину ХХ століття потребував прийняття міжнародних угод з регулювання міжнародних польотів. Проте лише після Другої світової війни з формуванням неоліберального міжнародного правопорядку серед найважливіших напрямків міжнародно-правової регламентації було виділене й регулювання цивільної авіації. Прийняттям 7 грудня 1944 року в Чикаго Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (далі Чиказька конвенція) було закладено основи