

5. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 7 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/63815/print1457_692153286571.

УДК 343.24:656.071.1(043.2)

Безпальча О. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

ЮРИДИЧНА ОСОБА - ЕКСПЛУАТАНТ ЯК СУБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТ. 276 КК УКРАЇНИ

Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки руху на повітряному судні є однією з найактуальніших проблем як цивільної авіації, так і кримінального законодавства загалом. Відповідно до п. 1, ч. 1 ст. 60 Повітряного кодексу України (далі ПК України) командир несе відповідальність за безпеку всіх членів екіпажу, пасажирів і вантажу на борту з моменту, коли він піднімається на борт, до моменту залишення літака після польоту [1]. Командиром повітряного судна може бути пілот, який має відповідну кваліфікацію та досвід (ст. 59 ПК України). Командир повітряного судна також несе відповідальність за експлуатацію і безпеку повітряного судна з моменту готовності повітряного судна вирулити на злітну смугу для польоту до того моменту, коли закінчилося приземлення і двигун (двигуни), що використовувався як основна силова установка, заглушено.

Тобто командир повітряного судна несе особисту відповідальність за безпеку польоту, життя пасажирів та екіпажу повітряного судна, незалежно від того, чи управляє він повітряним судном особисто чи передав управління другому пілоту. У разі авіаційної події, вимушеної посадки повітряного судна за межами аеродрому командир повітряного судна разом з членами екіпажу повітряного судна забезпечує евакуацію пасажирів.

У той же час ч. 2 ст. 60 ПК України встановлює, що командир або пілот, якому передано управління польотом в аварійній ситуації, що вимагає термінового прийняття рішення або виконання дії, може виконувати будь-які дії, які він вважає необхідними за цих обставин. У таких випадках він може відступати від правил, експлуатаційних схем і

методів в інтересах безпеки.

Вищезазначене викликає низку логічних питань, одне з яких стосується визначення міри відповідальності командира повітряного судна, яке зазнало лиха внаслідок прийнятого ним рішення.

Стаття 276 КК України встановлює відповідальність за Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту. Зокрема, порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, - караються виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на строк до трьох років.

Ті самі діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду, караються позбавленням волі на строк від двох до семи років.

Діяння, передбачені частинами першою або другою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людей, - караються позбавленням волі на строк від п'яти до десяти років [2].

З підвищенням автоматизації процесу керування повітряним судном зменшується сфера безпосередньої участі людини у його керуванні. Поява автопілота зняла з пілота необхідність у ручному керуванні літаком, а впровадження автоматизованих систем та їх подальше вдосконалення взагалі ліквідують потребу у постійному контролі за місцезнаходженням повітряного судна на маршруті, однак, в разі відмови будь-якого блока або всієї системи, пілот повинен прийняти оптимальне рішення і продовжити політ [4].

Тож чи можна вести мову про відповідальність командира повітряного судна у випадку, коли фактично повітряним судном керує автоматизована система, а роль пілота зводиться лише до контролю за роботою систем керування? Чи винен капітан повітряного судна у неполадках автоматизованої системи, які були виявлені безпосередньо під час здійснення польоту? Ці питання досі залишаються невирішеними. Відповідь на них не дає ні Повітряний, ні Кримінальний кодекси України. Але, проаналізувавши зміст ст. 59 ПК України слід дійти висновку, що командира повітряного судна призначає безпосередньо його експлуатант. Відповідно до п. 36 ст. 1 ПК України експлуатант – юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден.

Отже, це дає підстави для висновку, що відповідальність за дії та рішення командира повітряного судна несе його експлуатант. Простіше розібратись із кримінальною відповідальністю експлуатанта, якщо він є

особою фізичною, складність виникає із відповідальністю юридичної особи-експлуатанта. У зв'язку з тим, що у 2013 році було прийнято Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо виконання Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України стосовно відповідальності юридичних осіб», Загальну частину Кримінального кодексу України було доповнено розділом XIV-1 «Заходи кримінально-правового характеру щодо юридичних осіб». Відповідно до Закону, кримінальна відповідальність поширюється на установи, підприємства чи організації [3]. У ст. 96-3 КК України визначено підстави для застосування до юридичних осіб заходів кримінально-правового характеру та перелічено злочини, відповідальність за які можуть нести юридичні особи. Серед зазначених у даній статті злочинів не встановлюється кримінальна відповідальність юридичної особи за злочин, передбачений ст. 276 КК України, що обмежує можливість притягнути юридичну особу до відповідальності за даний злочин взагалі. Тому ми пропонуємо перелік злочинів (ст. 96-3 КК України), за які юридичну особу, за наявності достатніх підстав, слід притягати до кримінальної відповідальності, доповнити ст. 276 КК України.

Література

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI (станом на 28.12.2015) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3167-12>.
2. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III (станом на 08.10.2016) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.
3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо виконання Плану дій щодо лібералізації Європейським Союзом візового режиму для України стосовно відповідальності юридичних осіб: Закон України від 23 травня 2013 р. № 314-VII (станом на 26.04.2015) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/314-18>;
4. Злагодух В. В. Професійна відповідальність пілотів цивільної авіації як чинник безпеки авіації / В. В. Злагодух // Проблеми екстремальної та кризової психології: зб. наук. праць. – НУЦЗ України, 2013. – Вип. 14, ч. I. – С. 123-130.