

достаточно идеологизированной и структурированной общностью с характерными элементами, такими как идеологический, этнический либо религиозный характер. Тогда даже обычные материальные требования, выдвигаемые властям, имеют прагматический характер и составляют одно звено в цепи подрывных действий. У УК Украины установлена ответственность за террористический акт и иные преступления террористической направленности (ст.ст. 258-258-5 УК Украины). По нашему мнению, необходимо рассмотреть вопрос о соотношении деяния, состав которого предусмотрен в диспозиции ст.258 "Террористический акт" и ст.278 "Угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна" УК Украины. Зачастую террористические акты сопровождаются именно насильственным захватом воздушного судна. Следует, также, отметить, что принципиальной разницы в значении слов "угон" или "захват", особенно в контексте ст. 278 УК Украины, мы не видим. Террористический акт может быть совершен (например, взрыв, поджог и иные действия, которые создавали опасность для жизни и здоровья людей) в самолете, а пассажиров следует в таком случае считать заложниками. Отдельные ученые, в частности В.А. Навроцкий, рассматривает деяние, ответственность за которое предусмотрена в ст.278 УК Украины разновидностью терроризма, но не указывает, как следует квалифицировать такие деяния.² Акты терроризма очень часто связаны с нарушением безопасности авиации. Выделяются такие категории актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации все из которых (кроме диверсии) могут иметь характер террористического акта: диверсии против воздушных судов и аэропортов; акты и попытки захвата воздушных судов; использование воздушного судна как оружия; нападение на воздушное судно в полете; нападение на сооружение и средства аэропорта; другие акты, направленные против безопасности гражданской авиации. Впервые акт незаконного вмешательства зарегистрирован в 1931 г. Инцидент был связан с похищением в Перу легкого воздушного судна с целью распространения антиправительственных листовок с воздуха.³ Таким образом, имеются основания для вывода, что незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации, если оно не сопровождается террористической целью и мотивом, следует квалифицировать по ст.278 УК Украины. Если же захват воздушного судна совершен с террористическим мотивом или для целей террористов-одиночек или террористических групп следует рассмотреть возможность квалификации по совокупности. По степени общественной опасности в диспозиции ст.258 УК Украины содержится состав более

тяжкого преступления (санкция ч.1 ст.258 – лишение свободы на срок от 5 до 10 лет, а санкция ч.1 ст.278 – лишение свободы на срок от 3 до 6 лет). По сути и части вторые этих статей предусматривают похожее деяние, но в ч.2 ст.258 УК Украины предусмотрено более тяжкое преступление. Даже если рассматривать диспозиции частей третьих этих статей (ст.ст. 278 и 258 УК Украины), то обязательным признаком состава являются последствия – гибель людей (ст.238), гибель людей и иные тяжкие последствия (ст.278). Но, безусловно, сравнивая санкции, следует прийти к однозначному выводу, что в диспозиции ч.3. ст.258 УК Украины предусмотрен состав более тяжкого преступления. Таким образом, мы не видим никаких оснований применить только одну статью в случае, если террористический акт сопровождался захватом воздушного судна, также, как и захват воздушного судна, совершенный как террористический акт требует квалификации по совокупности. Поэтому положение о том, что ст.278 УК Украины является специальной нормой по отношению к ст.258 УК Украины, в целом дает основания для сомнений и критики.

Література

1. Энциклопедия безопасности авиации (Н.С.Кулик, В.П.Харченко, М.Г.Луцкий и др.; Под ред. Н.С.Кулика.– К.: Техніка, 2008.– С.33.
2. Науково-практичний коментар кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І.Хавроюка.– 9-е вид., переробл. та доповн.– К.: Юрична думка, 2012.– С.258.
3. Энциклопедия безопасности авиации.– С.881

УДК 343.346

Мисливий В.А.,
д.ю.н., профессор,
Ірпінська фінансово-юридична академія, м. Ірпінь, Україна

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Транспортна система є показником цивілізованості країни, яка повинна забезпечуватися достатнім рівнем безпеки вітчизняної авіаційної галузі. Хоча 2012 рік був одним з відносно безпечних для світової цивільної авіації, оскільки відбулося лише 22 авіакатастрофи з 470 жертвами проти 28 аварій в 2011 році і 34 катастроф з 770 жертвами [1], проте стан безпеки повітряного транспорту відчуває вплив різних

негативних факторів: застаріла матеріальна база, недотримання норм і стандартів при експлуатації та ремонті рухомого складу, недоліки у підготовці пілотів та фахівців керування рухом, неналежний нагляд над перевізниками, недосконале законодавство тощо.

Одним з правових регуляторів охорони безпеки транспортної системи в Україні є Кримінальний кодекс, який містить ряд норм про відповідальність за правопорушення у цій сфері. Зокрема, на початку Розділу XI "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту" стаття 276 передбачає відповідальність за порушення працівником повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, засобів сигналізації та зв'язку, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

У 2011 році Кодекс доповнено спеціальною нормою – статтею 276¹, яка передбачає покарання за 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.

З цими нормами пов'язані стаття 281 – 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, а також стаття 282 – порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів.

На наш погляд, зазначені кримінально-правові норми, з огляду на їх системність у структурі однорідних злочинів, мають певні недоліки.

Зокрема, стаття 276 передбачає відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а також недоброякісний ремонт повітряних суден, засобів сигналізації та зв'язку лише працівників повітряного транспорту, а дії інших суб'єктів, що вчиняють аналогічні дії, кваліфікуються за статтею 281, оскільки вони не є працівниками цього транспорту. Історія показує, що такий підхід вже існував у радянському законодавстві стосовно автотранспортних злочинів, що було обумовлено відносинами власності на транспортні засоби. Проте, ця практика себе не виправдала, адже родовим об'єктом зазначених посягань є безпека руху та експлуатації транспорту. Можливо, доцільно у зазначеній нормі формулювання "працівників транспорту" замінити на іншу конструкцію – "особами, які відповідальні або виконують такі функції".

Крім того, диспозиція ст. 281 КК охоплює вужче коло діянь, адже у ній не йдеться про недоброякісний ремонт предметів злочину, хоча відомо, що технічний стан повітряних суден, а також їх технічне обслуговування має особливе значення, адже не випадково технічний і людський фактор найчастіше викликають авіаційні інциденти та катастрофи.

Аналіз положень, що стосуються ст. 276¹ КК показує, що хоча ця норма забороняє виконання професійних функцій у стані наркотичного сп'яніння Повітряний кодекс України терміну "наркотичні речовини" не містить. Звертає на увагу відсутність чіткого визначення моменту початку здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху), що має важливе значення для кваліфікації цих злочинів.

Певну суперечність викликає ст. 277 Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів, предметом якої є шляхи сполучення, споруди на них, рухомого складу або судна, засоби зв'язку чи сигналізації, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту. Диспозиція статті не конкретизує види транспорту, на яких вчинюються ці злочинні дії, що може привести до застосування аналогії, яка заборонена кримінальним законом.

Іншим, не зовсім вдалим варіантом, є формулювання диспозиції статті 282 КК, що передбачає порушення правил використання повітряного простору. Адже очевидно, що такі дії, як порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби слід віднести до спеціального складу злочину у Розділі XIX "Злочини проти встановленого порядку несення військової служби (військові злочини)", сформулювавши його, наприклад, таким чином: "Стаття 414¹. Порушення правил використання зброї. Порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій зі зброєю, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або інші тяжкі наслідки.

Зазначені пропозиції можуть сприяти вдосконаленню кримінально-правової охорони безпеки функціонування повітряного транспорту.

Література

1. Уходящий год может стать самым безопасным за всю историю авиации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://toneto.net/news/tehnologii/uhodyashchiy-god-moget-stat-samim-bezopasnim-za-vsyu-istoriyu-aviatsii>.