

Більшість морського і річкового транспорту (танкери, сухогрузи, пасажирські судна, криголами, буксири тощо.) дістались ще з СРСР. Деякий транспорт закуплений закордоном, в більшості не новий. Транспорт часів СРСР, має у кращому разі, більше двадцяти років експлуатації, але такий транспорт одиничний, в більшості – це тридцять і більше років експлуатації.

На сьогодні майже увесь транспорт приватний, а не державний. Більша частка інфраструктури також приватизована, і відповідно, основна мета – прибуток, а інші – другорядні.

Надалі зазначимо, що структура і система держнагляду і контролю за експлуатацією, плановими і неплановими ремонтами, обслуговуванням транспорту та аварійних засобів рятування, а також підготовкою екіпажу – послаблена і зіпсована.

Наприклад, продаж, оренда, суборенда транспорту і при цьому відповідна прийомка і здача (перевірка експлуатаційних якостей – силових агрегатів, корпусу(втомленість металу, корозія, зношеність), навігаційного, гідролокаційного, електричного обладнання, аварійних засобів рятування) не проводиться або проводиться неналежним чином.

Є випадки, коли новим власником чи орендаром судна стають особи у той час, коли транспорт знаходиться у морі (виконує певний рейс тощо), а члени екіпажу про це навіть не знають.

Важливим питанням є підготовка, перепідготовка, підвищення кваліфікації членів екіпажу, обслуговуючого і контролюючого берегового персоналу.

І тут панує безвідповідальність, халатність і несистемність. Часто екіпаж формується поспіхом. Не є таємницею, що в окремих випадках, щоб потрапити на судно, котре ходить у рейси, особливо закордон, слід давати хабара. Також слід відзначити, що трапляються випадки, коли відповідні служби та керівники випускають у плавання (рейс, вихід у море, річку) судно не проводячи нагляду і контролю за експлуатаційними параметрами, аварійними засобами рятування та підготовленістю членів екіпажу.

Наприклад, як це трапилось з українським вантажним судном типу річка/море "Волго-Балт 199". Судно випущено в 1976р., тобто йому більше 30 років і під час шторму, переломившись затонуло у Чорному морі 4 грудня 2012р., біля берегів Туреччини. Загинуло більшість членів екіпажу(громадяни України)[1]. Припускаємо, що такі трагічні випадки трапляються через причини надання хабарів відповідним чиновникам за дозвіл виходу у рейс (море, річку) суден відпрацювавши свій передбачений строк експлуатації або без ремонтів, або без сучасних аварійних

засобів рятування, або без сучасних видів оснащення, або без підготовленого екіпажу тощо.

І, як результат часто гинуть люди та втрачаються або пошкоджуються судна.

Ці корупційні діяння є латентними. З багатьох джерел дізнаємось, що такі корупційні діяння зовсім не поодинокі.

Отже, переконані, по-перше, спочатку повинна бути відновлена суворота система держнагляду і контролю (і вона була досить ефективною і дієвою), а по- друге, її слід удосконалити за сучасними зарубіжними зразками і досвідом. По- третє, необхідно відновити якісну підготовку членів екіпажу. По- четверте, органам прокуратури посилити і встановити системний контроль за діяльністю наглядових і контролюючих служб, їх керівників за плавзасобами (судна тощо) в Україні для убезпечення загибелі і травматизму людей, і втрату, псування матеріальних цінностей та виключення корупційних діянь.

І безумовно, що вкрай необхідно замінити більшість українського водного транспорту на сучасний.

Література

1. [http:// news.zn.ua](http://news.zn.ua)
2. www.vesti.ru
3. www.usnayvse.com

УДК 339.92:340.134(043.2)

Лихова С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Костюк К.М.,
магістрант,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

СУЧАСНИЙ ВПЛИВ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ НА ПРАВОТВОРЧУ ТА ЗАКОНОТВОРЧУ СИСТЕМУ В УКРАЇНІ

Правова система будь-якої держави обумовлює певні особливості інтеграційних процесів. Вони проявляються у взаємному зближенні і утворенні спільних взаємозв'язків в межах регіону, країни або світу. Яскраво це явище ми можемо спостерігати у країнах держав-членів Європейського Союзу. Інтеграція стосується їхньої правової політики, яка поглиблюється шляхом співробітництва з Європою та сприяє розширенням зв'язків між ними.

Для України європейська інтеграція – це шлях модернізації економіки, покращення життя населення, подолання технологічної відсталості, залучення іноземних інвестицій і новітніх технологій, створення нових робочих місць, підвищення конкурентної спроможності вітчизняного товаровиробника, більш ефективний захист прав та свобод людини та громадянина, підвищення стандартів якості життя, вихід на світові ринки, насамперед на ринок Європейського Союзу та ін. Основними політичними вигодами послідовної європейської інтеграції є зміцнення стабільності демократичної політичної системи та її інститутів, модернізація правового поля і забезпечення прозорості національного законодавства, поглиблення культури демократії і повага до прав людини [1, С.733].

На сьогодні не секрет, що Україна повинна докорінно змінити свою політичну, адміністративну, правову, економічну, соціальну та освітню систему. Проте питання, яку саме соціально-економічну модель вона повинна обрати, як і раніше, залишається джерелом суперечок і гальмування розвитку. Проблемність вибору моделі підриває ідею ініціювання та реалізацію реформ. Для різних політичних сил України цікавим є не тільки європейська модель, а й американська, російська, білоруська, китайська тощо. Усі ці моделі мають як переваги, так і недоліки. При цьому основна проблема – не яку саме модель обрати, а чи обирається і чи втілюється взагалі хоч якась із них?

Україна нині перебуває у скрутному становищі, і тому повинна діяти. Адже тільки поступальний рух зможе нам відкрити двері у майбутнє. Тим паче, що пасивність небезпечніша, ніж активність. Пожвавлення відносин між Києвом і Брюсселем означатиме, що європейська модель поступово стане домінантною. Варто сподіватися, що це заощадить час, кошти та енергію у процесі проектування, початку та здійснення невідкладних реформ. Ми майже кожен день бачимо достатньо політичних чвар, чуємо багато наукових дискусій і суперечок, як наслідок багато втрачено років і можливостей. Тому настав час рухатися вперед – у майбутнє.

Проте Україна, нажаль, ще досі є відносно ізольованою країною в системі міжнародних відносин не дивлячись на те, що географічно вона знаходиться в Європі. Також їй не сприяє той факт, що хоча Україна і є членом таких організацій як СОТ, ОБСЄ, ООН, Ради Європи вона залишається поза основними економічними блоками та військовими союзами північної півкулі. Причиною цих процесів є недостатність інституціалізації зв'язків України із зовнішнім світом. Очевидно, необхідно терміново надолужувати час, який безцінно минає. Тому у най-

ближчому майбутньому Україна має укласти на різних рівнях якнайбільше угод з Європейським Союзом і державами Європейського Союзу, які крок за кроком поглибили б її інтеграцію в загальноєвропейські структури та простір в цілому. Як наслідок, це привело б до повноправного членства України в Європейському Союзі, а також, у разі згоди вітчизняної політичної еліти на це, до членства в НАТО. Хоча з плином часу це питання не буде таким актуальним, а Європейський Союз буде і далі розвиватися в бік загальноєвропейської "квазідержави". Тому будь-яке подальше зближення між Брюсселем і Києвом можна тільки вітати, до того ж з поглибленням євроінтеграції і розширенням кордонів Європейського Союзу, як наслідок, він стане формально й оборонним союзом, що надаватиме однозначні гарантії безпеки державам-учасникам (у Лісабонському договорі на це вже йде мова) [2, С.5]. Цікавим сьогодні є те, що більшість членів Європейського Союзу, є членами НАТО, а більшість країн НАТО – членами Європейського Союзу.

Вважаємо, євроінтеграційні процеси не повинні руйнувати власне національне законодавство. Очевидно, що ці процеси відбуваються з прийняттям нового Кримінального процесуального кодексу України. Адже багато положень раніше чинного Кримінально-процесуального кодексу України перевірені практикою та часом. Вони довели, що не втратили свою ефективність у політично-соціальних, соціально-економічних умовах. Це, насамперед, такі інститути як докази, порушення провадження у кримінальній справі, цивільний позов тощо. Тому їх доопрацювання та усунення можливих недоліків у законодавчому оформленні було б достатнім і не потребує кардинальних змін. Проте законодавець, нажаль, вирішив інакше. Мотивуючи ці зміни вимогами часу та необхідністю впровадження міжнародних норм та стандартів у національне право та законодавство. Проте нам слід не забувати, що ми – українці, маємо власну країну, історію, традицію, яка наклала відбиток на нашу правову реальність. Ми пройшли складний та довгий шлях, під час якого формувалася наша культура, правова, політична свідомість, яка призвела до створення міцної, правової системи. Адже саме в ній відбувалися ті національні особливості існування та функціонування нашої України. Тому я вважаю, що зміни у наше законодавство потрібно вносити, але розумно, не спотворюючи нашу нормативно-правову базу, тобто модернізувати його як вимагає від нас час. Проте в жодному випадку його не потрібно руйнувати і робити своєрідну кальку із зарубіжного законодавства. Адже застосування європейських норм у національному законодавстві ще не гарантує їх ефективність.

1. Глобалізація і безпека розвитку: Монографія / О.Г. Білорус, Д.Г. Лук'яненко та ін.; Керівник авт. колективу і наук. ред. О.Г.Білоус.– К.: КНЕУ, 2002.- С. 733.
2. Багач С.М. Становлення інвестиційної моделі економічного зростання //Урядовий кур'єр.-2008.– №25.- С.5- 6

УДК 343.346.552(043.2)

Лихова С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Кочнєва А.О.,
магістрант,

Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 276-1 КК УКРАЇНИ

19 травня 2011 був прийнятий Повітряний кодекс України. Будучи основним нормативним джерелом у сфері повітряного права, він, в той же час, виконав невластиву йому і неординарну функцію. Повітряний кодекс України встановлює, як зазначено в його преамбулі, правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання цієї діяльності та використання повітряного простору України спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки під час повітряних перевезень і під час авіаційних робіт.

Але в той же час, цим Кодексом внесено суттєві зміни в ряд законодавчих актів, серед яких Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Кримінальний кодекс України. Що стосується змін в адміністративному законодавстві, то вони, в основному, стосуються санкцій ст.111 "Порушення правил безпеки польотів", ст.112 "Порушення правил поведінки на повітряному судні", ст.113 "Порушення правил міжнародних польотів" в напрямі посилення покарань за ці правопорушення.

Змінено редакцію і ст. 228 "Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації", в якій передбачена згідно з новим Повітряним кодексом України компетенція центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації, який утворений замість органів повітряного транспорту і який тепер розглядає справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки польотів, правил

поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті. Незначні зміни, пов'язані з реорганізацією управління цивільною авіацією внесені і в інші статті, де вони згадуються. Таким чином, можна констатувати, що адміністративне законодавство серйозних змін не зазнало, чого не можна сказати про кримінальне.

В Преамбулі до Повітряного кодексу України не передбачене (і не може бути передбачене) таке завдання, як зміна норм інших галузей права [2]. Але не дивлячись на це, Повітряний кодекс України не просто вказує на необхідність удосконалення інших галузей законодавства, так чи інакше пов'язаних з авіацією, а в ньому прямо сформульований в розділі "Прикінцеві та перехідні положення" склад злочину і встановлена санкція – ст. 276-1 КК України "Вчинення 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" [1]. Поява цієї нової норми серед транспортних злочинів викликає цілий ряд запитань і зауважень.

Що стосується саме змін, внесених до КК України, то, на нашу думку, ст. 276-1 (новела, внесена до КК України новим Повітряним кодексом України), є далекою від досконалості як за формою, так і за змістом. Текст диспозиції цієї статті носить виключно бланкетний характер і, більш того, він повністю повторює назву статті.

Якщо звернутися до тексту Повітряного кодексу України, то тлумачення окремих термінів буде складним. Так, у цій статті передбачена кримінальна відповідальність спеціальних суб'єктів – члена екіпажу або диспетчера служби руху. Навіть користуючись текстом ст. 1 Повітряного кодексу України "Визначення термінів" не представляється можливим усвідомити, хто ж є членом екіпажу. Очевидно, у відповідності з доктринальним тлумаченням терміну "член екіпажу", ним слід вважати особу, призначену експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна впродовж польотного часу. Ми не заперечуємо того факту, що виконання своїх функцій членами екіпажу або диспетчером в стані сп'яніння значно підвищує ступінь небезпеки польоту, але в той же час не впевнені в необхідності криміналізації цього діяння. По суті, ми встановлюємо кримінальну відповідальність не за саме діяння, а за стан людини [3, с. 24].

Таким чином, слід дійти висновку, що наслідки пілотування повітряного судна у стані сп'яніння можуть призвести до тяжких наслідків, хоча в окремих випадках такі наслідки можуть і не настати. На нашу