

Секція 2
АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ОСОБЛИВОЇ ЧАСТИНИ
КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА

Лихова С. Я., завідувач кафедри кримінального права і процесу Навчально-наукового юридичного інституту Національного авіаційного університету, доктор юридичних наук, професор

КОНСТРУКТИВНІ Й ТЕРМІНОЛОГІЧНІ
ПРОБЛЕМИ В ДИСПОЗИЦІЇ
СТ. 276¹ КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Не дивлячись на те, що в своїй преамбулі Повітряний кодекс України не встановлює завдання вносити зміни в кримінальне законодавство, саме завдяки цьому нормативному акту в Особливій частині КК України з'явилася нова стаття – 276-1 «Здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) в стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин».

Не викликає заперечень питання щодо суспільної небезпеки даного діяння. Безумовно, керування літаком у вказаному стані набагато підвищує ступінь суспільної небезпеки діяння, навіть якщо суспільно небезпечні наслідки і не наступили. Тому, встановлення відповідальності, і навіть найсуворішого її виду – кримінальної, сумнівів і заперечень не викликає.

Але в той же час дозволимо висловити певні зауваження як щодо самої конструкції диспозиції даної статті, так і щодо термінології, якою користується законодавець.

По-перше, юридичний склад злочину, передбачений у диспозиції ст. 276-1 КК України сформульований як делікт створення небезпеки. Отже, склад злочину формальний і кримінальна відповідальність має наставати незалежно від наслідків. Це викликає цілу низку теоретико-практичних проблем. З якого моменту це діяння вважається закінченим? Що слід вважати місцем вчинення злочину і хто ще, окрім вказаних

в диспозиції осіб, має нести відповідальність за вчинення цього суспільно небезпечного діяння? Адже перед польотом і перед тим як приступити до виконання вказаних обов'язків члени екіпажу або диспетчери мають проходити відповідну перевірку і, якщо стан їх здоров'я дозволяє, вони мають допускатися до виконання своїх обов'язків (хоча, сьогодні такі перевірки проводяться у аеропортах всього світу вибірково. І, скоріше, сигналом про неналежний стан особи буде повідомлення про цей факт від когось із членів екіпажу. Така практика є нормальною, особливо у зарубіжних авіакомпаніях). Тому місцем вчинення злочину слід вважати літак, або місце, де диспетчер руху безпосередньо здійснює свою професійну діяльність. В цьому разі нікому перевірити стан вказаних у диспозиції ст. 276-1 КК України осіб. Але якщо особи, які мають перевіряти стан вказаних осіб перед польотом або перед виконанням службових обов'язків, встановивши факт вживання алкоголю, наркотичних чи психотропних речовин або стан, викликаний вживанням вказаних засобів напередодні, все ж допускають членів екіпажу та диспетчерів до виконання службових обов'язків, то необхідно розглядати питання і про їхню відповідальність. Це може бути проблема співучасті, проблема кваліфікації за сукупністю злочинів або якийсь інший варіант відповідальності. У ст. 58 Повітряного кодексу України вказано, що членові екіпажу забороняється виконувати свої обов'язки на повітряному судні, якщо він перебуває під дією будь-якого препарату, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна, погано почувається, що, також, може загрожувати безпеці польоту.

Членові екіпажу забороняється вживати алкоголь менш як за вісім годин до зазначеного часу виконання своїх службових обов'язків у польоті або оголошення режиму готовності, заступати на льотне чергування з рівнем алкоголю в крові, що перевищує 0,2 проміле, та вживати алкоголь під час польоту чи перебуваючи в режимі очікування (ч. 3 та ч. 4 ст. 58 Повітряного кодексу України).

У ст. 54 Повітряного кодексу України вказано, що серед інших численних функцій уповноважений орган з питань цивільної авіації проводить медичне обстеження авіаційного персоналу. Але у Повітряному кодексі України містяться

надзвичайно узагальнені формулювання і це викликає наступну проблему щодо застосування ст. 276-1 КК України.

По-друге, конструкція даної статті (її диспозиції) є, на нашу думку, недостатньо вдалою. Назва статті практично дослівно повторюється у її диспозиції. Високий ступінь бланкетності вимагає від правозастосовувача глибоких знань не лише норм Повітряного кодексу України, а і цілої низки відомчих нормативних актів, які уточнюють положення Кодексу. Наприклад, із диспозиції ст. 276-1 КК України не зрозуміло, кого слід вважати членом екіпажу. Екіпаж може складатися навіть із однієї особи-командира повітряного судна (ч. 3 ст. 59 Повітряного кодексу України). В Повітряному кодексі України у розділі VIII «Екіпаж повітряного судна» дається узагальнена характеристика членів екіпажу, вони виконують різні за змістом і технічною підготовкою функції. І якщо стан одних членів екіпажу прямо впливає на безпеку польоту, то інших – опосередковано. Окрім того, як суб'єкт злочину в ст. 276-1 КК України названо і диспетчера служби руху. Ця особа відноситься до авіаційного персоналу (розділ VII Повітряного кодексу України).

Теж виникає питання щодо інших осіб авіаційного персоналу. Наприклад, бортпровідники не вважаються членами екіпажу, а є авіаційним персоналом (п. 5 ч. 4 ст. 49 Повітряного кодексу України). Якщо дослівно тлумачити текст диспозиції ст. 276-1 КК України, то їх не слід вважати суб'єктами даного злочину. Не зрозуміло, чому серед суб'єктів аналізованого юридичного складу злочину відсутні такі особи як, наприклад, диспетчер із забезпечення польотів або персонал з технічного обслуговування повітряних суден? Їх нормальний стан під час підготовки і здійснення польоту не менш важливий, ніж стан осіб, які безпосередньо виконують політ.

Як висновок слід вказати, що норма, яка передбачена в диспозиції ст. 276-1 КК України, потребує додаткової і особливої уваги і вивчення з метою розробки методик її застосування і вдосконалення даного нормативного матеріалу.