

зводить до того, що внаслідок зараження венеричною хворобою або вірусом імунодефіциту людини чи іншої невиліковної інфекційної хвороби, кваліфікувати дії винної особи потрібно за ч. 2 ст. 130 КК або ч. 1 ст. 133 КК та призначені покарання враховувати обтяжуючу обставину передбачену п. 6 ч. 1 ст. 67 КК – вчинення злочину щодо малолітнього. Крім того, загальний аналіз статей Особливої частини КК призводить до наступних висновків: по-перше, лише в небагатьох статтях (всього 11) кваліфікуючою та особливо кваліфікуючою ознакою складу злочину виступає – малолітня особа (п. 2 ч. 2 ст. 155; ч. 2 ст. 136; ч. 2 ст. 146; ч. 3 ст. 149; ч. 4 ст. 152; ч. 3 ст. 153; ч. 2 ст. 156; ч. 2 ст. 299; ч. 4 ст. 303; ч. 2 ст. 304; ч. 2 ст. 307); по-друге, неповнолітня особа в 24 статтях КК (ч. 3 ст. 120; ч. 3 ст. 133; ч. 2 ст. 140; ч. 2 ст. 142; ч. 2 ст. 144; ч. 2 ст. 147; ч. 2 ст. 149; ч. 3 ст. 152; ч. 2 ст. 153; ч. 2 ст. 172; ч. 2 ст. 181; ч. 2 ст. 300; ч. 3 ст. 300; ч. 2 ст. 301; ч. 3 ст. 301; ч. 4 ст. 301; ч. 3 ст. 302; ч. 3 ст. 303; ч. 2 ст. 307; ч. 3 ст. 309; ч. 2 ст. 315; ч. 2 ст. 317; ч. 2 ст. 365²; ч. 2 ст. 369³); по-третє, в деяких статтях законодавцем виділяється і спеціальний потерпілий, в ст. 150¹ (малолітня особа) та в ст.ст. 137, 141, 156, 164, 304, 323, 324 КК (неповнолітня особа).

У разі, коли потерпілими будуть дві або більше неповнолітні особи, або ж один із двох потерпілих є неповнолітнім, дії винного характеризуються наявністю двох особливо обтяжуючих кримінальну відповідальність обставинами, що ще більше підвищує суспільну небезпечність вчиненого діяння та його наслідків. Про це обов'язково треба зазначати у слідчо-судових документах. Таким же чином слід оцінювати випадки, коли з двох заражених одна особа є неповнолітньою, а друга – повнолітньою [5, с. 176-177].

Отже, відповідно до вищезазначеного, кримінально-правовому захисту в більшій мірі підлягає неповнолітня особа, тобто особа віком від 14 до 18 років. Для вирішення даного питання, на нашу думку, потрібно внести зміни до деяких статей, а саме вчинення злочину, щодо малолітньої особи визначити особливо кваліфікуючою ознакою складу злочину в ч. 3 ст. 130 та ч. 3 ст. 133 КК. Така пропозиція, щодо визначення кваліфікуючою ознакою складу злочинів неповнолітньої особи, а особливо кваліфікуючою ознакою – малолітню особу, присутня і в певних статтях КК, а саме в 149, 152, 153, 156, 303, 304, 307. Крім того, у науковій літературі вже існують думки з приводу доповнення диспозицій КК України словами «чи малолітнього» або «особою, яка не досягла вісімнадцяти років» [6, с. 144].

Література:

1. Відповідальність за передбачені Розділом II особливої частини Кримінального кодексу України злочини в сфері професійної діяльності медичних працівників та спеціальні види тілесних ушкоджень: [монографія] / О.Ф. Бантишев, В.О. Глушков, О.В. Копан, С.А. Кузьмін [та ін]; [за заг. ред. В.О. Глушкова]. – К.: МНДЦ при РНБО України, 2011. – 137 с.

2. Сімейний кодекс України від 10.01.2002 № 2947-III // Верховна Рада України; Кодекс України. – 2002. – № 21-22. – Ст.135 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2947-14>.

3. Цивільний кодекс України Верховна Рада України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.

4. Михайлов В. С. Кримінальна відповідальність за зараження вірусом імунодефіциту людини чи іншої невиліковної хвороби : соціальна обумовленість та склад злочину : дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.08 «Кримінальне право і кримінологія ; кримінально-виконавче право» / В. С. Михайлов. – Х., 2011. – 217 с.

5. Михайлов В.С. Щодо кваліфікуючих ознак зараження вірусом імунодефіциту людини чи іншої невиліковної інфекційної хвороби / С.В. Михайлов // Проблеми законності. – 2009. – Вип. 102. – С. 263–272.

6. Актуальні проблеми вдосконалення та уніфікації термінології Кримінального кодексу України. – Харків: Права людини, 2011. – 152 с.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ ГАРАНТИИ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ УКРАИНЫ (МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ)

Лиховая С. Я.

*доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой уголовного права и процесса
Учебно-научного юридического института
Национального авиационного университета
г. Киев, Украина*

Безопасность гражданской авиации является сегодня одним из приоритетных направлений для развития законодательства всех стран мира. Не является исключением и Украина, в уголовном законодательстве которой предусмотрены нормы, устанавливающие уголовную ответственность за общественно опасные деяния, которые создают угрозу безопасности гражданской авиации.

Основной конвенцией, которая составляет основу концепции обеспечения безопасности гражданской авиации является Конвенция о международной гражданской авиации, также известная как «Чикагская конвенция» (1944 г.), которая установила основные принципы работы международной гражданской авиации. Это, в частности, касается принципов работы над территорией страны-участницы, принципа национальной принадлежности воздушного судна, облегчения международных полетов, международных стандартов и рекомендованных практик. Кроме того, акт Конвенции включает создание Организации Международной граждан-

данской авиации (ИКАО, ICAO), членом которой с 1992 г. является и Украина ИКАО, являясь ассоциированным органом при ООН, должна контролировать исполнение положений Чикагской конвенции и ее приложений.

Драматическое увеличение количества преступлений насильственного характера, которые отрицательно повлияли на безопасность полетов гражданской авиации в конце 60-х г.г. прошлого века, привело к созыву Чрезвычайной сессии Ассамблеи ИКАО в июле 1970г. Одна из резолюций этой Ассамблеи была нацелена на разработку спецификаций в существующих или новых Приложениях к Чикагской конвенции, которые специально касались проблемы незаконного вмешательства (в том числе и воздушного пиратства).

В Приложении 17 к Чикагской конвенции даётся определение актов незаконного вмешательства. Это акты или попытки совершения актов, создающих угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими актами, незаконный захват воздушного судна; разрушение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; захват заложников на борту воздушного судна или на аэродромах; насильственное проникновение на борт воздушного судна, в аэропорт или в расположение аэронавигационного средства или службы. Все они исчерпывающе перечислены в указанном Приложении.

Таким образом, есть все основания рассматривать эти положения в качестве ориентиров для конструирования норм об уголовной ответственности за преступление в сфере гражданской авиации (авиационные преступления).

Тем более, что обязанность государств реагировать на акты незаконного вмешательства и на иные действия, создающие угрозу безопасности гражданской авиации предусмотрена в Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 г.). В соответствии с этим международным нормативным актом все государства обязаны усилить уголовную ответственность и предусмотреть строгие наказания за незаконный захват (в том числе и угон) воздушных судов.

Кроме этих двух Конвенций и Приложения 17 следует назвать также и целый ряд иных Конвенций, которые в совокупности составляют международное законодательство по борьбе с преступлениями в сфере гражданской авиации и служат правовым ориентиром для развития уголовного законодательства отдельных стран. К таким международным актам относятся Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 г.), Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 г.), Протокол о борьбе с актами насилия в аэропортах, обслуживающих гражданскую авиацию (Монреаль, 1988 г. Дополняет Монреальскую Конвенцию 1971 г.), Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 г.), Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 г.).

Украина в уголовном законодательстве предусмотрела ряд норм, об уголовной ответственности за отдельные общественно опасные деяния в сфере

безопасности гражданской авиации. Так, в ст. 277 УК Украины предусмотрена уголовная ответственность за умышленное повреждение путей сообщения и транспортных средств. Последствиями этого преступления на воздушном транспорте является авария, под которой законодатель понимает повреждение летательных аппаратов, аэродвигательного оборудования, средств сигнализации и связи, вынужденная посадка летательного аппарата. Уголовная ответственность наступает независимо от того имела место авария или были только созданы условия для её наступления.

Отягчающими ответственность обстоятельствами является причинение потерпевшему телесных повреждений (средней тяжести или тяжких), большой материальный вред или гибель людей. В ст. 278 УК Украины предусмотрена уголовная ответственность за угон воздушного судна. В ст. 279 УК Украины установлена уголовная ответственность за блокирование транспортных коммуникаций и захват аэродромов. Отягчающим обстоятельством является гибель людей и иные тяжкие последствия. В ст. 280 УК Украины предусмотрена уголовная ответственность за принуждение работника воздушного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей путём угрозы убийством, причинением тяжких телесных повреждений, уничтожением имущества этого работника или близких ему лиц. В перечисленных преступлениях вред безопасности гражданской авиации наносится как-бы извне, лицом, которое не является авиационным работником.

В ст. 276 УК Украины предусмотрена уголовная ответственность работника ка воздушного транспорта за нарушение правил безопасности или эксплуатации транспорта, недоброкачественный ремонт транспортных средств, средств сигнализации и связи.

По нашему мнению, существенным недостатком украинского законодательства является то, что он не выделяет в отдельные составы преступления в сфере безопасности гражданской авиации.

Все вышеперечисленные общественно опасные деяния рассматриваются в контексте транспортных преступлений. Уголовная ответственность установлена за общественно опасные деяния против безопасности движения и эксплуатации таких видов транспорта как железнодорожный, водный и в том числе воздушный транспорт. При этом не учитывается специфика именно авиационного транспорта и международного законодательства, в котором установлены меры по обеспечению именно авиационной безопасности. Такое положение приводит к определенной коллизии при применении конкретных норм уголовного законодательства Украины. Незаконные деяния в сфере авиации имеют более значительную общественную опасность и наказание за их совершение должно быть более тяжким. Среди преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрено только три статьи, которые содержат составы преступлений, направленных непосредственно против безопасности авиации. Так, в ст. 276-1 УК Украины предусмотрена ответственность за совершение профессиональной деятельности членом экипажа

Всё сказанное свидетельствует об актуальности данной тематики. Не смотря на меры, применяемые международным сообществом, угон самолётов продолжается. Последнее время существует реальная угроза применения воздушного судна в качестве оружия для нанесения ударов по наземным целям.

ДО ПИТАННЯ ПРО ЦІННОСТІ ТА ОЦІНКУ У КРИМІНАЛЬНОМУ ПРАВІ

Оробець К. М.

*кандидат юридичних наук, асистент кафедри кримінального права № 2
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого
м. Харків, Україна*

Тенденції розвитку сучасної філософської думки свідчать про те, що у другій половині XX ст. – на початку XXI ст. усе більше філософів, соціологів, культурологів, політологів, юристів та науковців інших сфер для пояснення широкого спектра соціальних явищ і процесів використовують аксіологічні поняття. У цьому аспекті не є винятком кримінальне право, оскільки ґрунтовні дослідження низки кримінально-правових понять та категорій, таких, як суспільна небезпечність, кримінальна відповідальність, покарання, вина, суспільно небезпечні наслідки тощо, з необхідністю потребують врахування філософських положень щодо розуміння свободи, справедливості, рівності, безпеки тощо.

Усе більше соціальних цінностей віднаходять своє юридичне закріплення як безпосередньо у Кримінальному кодексі України, так і у його підґрунті – Основному Законі – Конституції України та нормах і принципах міжнародного права, отже, набувають статус не лише соціальних, а і правових цінностей.

Незважаючи на цілком виправдане розширення сфер застосування аксіологічного підходу у сучасній науці та законодавстві, окремими дослідниками висловлюються протилежні погляди щодо вичерпування евристичного потенціалу аксіології; аксіологію як вчення про цінності пропонують замінити естиматикою, тобто вченням про акти оцінювання [1, с. 217]. На нашу думку, подібний підхід значно применшує роль аксіології, зводить її до вивчення суто теоретичних абстракцій, розпливчастих понять, з якими ототожнюють цінності, тому таку точку зору підтримати не можна.

З одного боку, цінності є такими характеристиками тих чи інших предметів, що виражають їх значущість у відношенні до конкретного суб'єкта (окремої особи, групи осіб, суспільства чи людства в цілому), тобто цілком об'єктивними, а не творами людської уяви. З іншого боку, оцінка предмета як цінності або, навпаки, антицінності суб'єктом завжди є суб'єктивною, ступінь її відповідності цінності об'єктивній визначається рівнем знань суб'єкта, його

или обслуживание воздушного движения диспетчером управления воздушного движения (диспетчером службы движения) в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотических или психотропных веществ. Такая норма, безусловно, необходима, ибо данное деяние может повлечь тяжкие последствия. В то же время в Воздушном кодексе Украины отсутствует норма, регулирующая процедуру контроля состояния экипажа и диспетчеров. Сегодня сохраняется тенденция к выборочным проверкам и отстранению экипажей или их членов, которые находятся в таком состоянии от полётов, а не привлечение их к уголовной ответственности. Удивляет отсутствие в санкциях этой статьи такого дополнительного наказания как лишение права заниматься определённой деятельностью (ст. 55 УК Украины). Из двух альтернативных наказаний – исправительных работ и лишения свободы практически может применяться только лишение свободы. Исправительные работы отбываются по месту работы, таким образом, к лётчикам, стюардессам и другим членам экипажа, диспетчерам его применить не представляется возможным.

Ещё одну статью, а именно ст. 282 УК Украины «Нарушение правил использования воздушного пространства» можно отнести непосредственно к преступлению в сфере гражданской авиации. Совершение незаконных действий в воздушном пространстве влечёт уголовную ответственность в случае создания угрозы безопасности воздушных полётов.

Что касается наказания, то следует отметить, что за преступления в сфере гражданской авиации предусмотрены довольно тяжкие наказания, что в целом соответствует требованиям Гаагской конвенции. Если эти общественно опасные деяния сопровождаются тяжкими последствиями, гибелью людей, нанесением хотя-бы одному потерпевшему средней тяжести или тяжких телесных повреждений, то срок лишения свободы составляет от восьми до пятнадцати лет.

Серьезным недостатком уголовного законодательства Украины в сфере авиационных преступлений является его разбалансированность. Законодательно следует осознать, что безопасность гражданской авиации является отдельным объектом уголовно-правовой охраны. Нанесение вреда безопасности гражданской авиации намного опаснее, чем безопасности других транспортных средств. Поэтому законодательно следует выделить отдельные нормы в УК Украины, в которых следует установить уголовную ответственность за деяния, прямо предусмотренные в Приложении 17 к Чикагской конвенции. Нет отдельных норм об уголовной ответственности за воздушное пиратство, за похищение на борту гражданского воздушного судна или в аэропорту опасного оружия или радиоактивных материалов или устройств. В УК Украины содержатся только общие нормы, которые сложно применить к конкретным ситуациям, создающим угрозу безопасности гражданской авиации.

И хотя нельзя сказать, что Украина игнорирует требования Гаагской конвенции, в то же время следует признать, что нормы уголовного законодательства, устанавливающие ответственность, за преступления в сфере гражданской авиации не вполне соответствуют требованиям Приложения 17.