



Владислав Геннадійович Кундеус,
кандидат юридичних наук, доцент
(Харківський національний університет
внутрішніх справ, Харків)

ПРАВОВІ ПІДСТАВИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЧЛЕНОМ ЕКІПАЖУ АБО ДИСПЕТЧЕРОМ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯНИМ РУХОМ У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО СП'ЯНІННЯ АБО ПІД ВПЛИВОМ НАРКОТИЧНИХ ЧИ ПСИХОТРОПНИХ РЕЧОВИН

Визначені та проаналізовані правові (юридичні) підстави кримінальної відповідальності за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або диспетчером управління повітряним рухом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин як злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України.

Ключові слова: *авіаційна безпека, кримінальна відповідальність, злочин, склад злочину, стан сп'яніння.*

Постановка проблеми. Професійна діяльність осіб авіаційного персоналу обов'язково пов'язана із неухильним дотриманням належного рівня безпеки польотів, від якої залежить не тільки ефективність функціонування повітряного транспорту, але і життя та здоров'я членів екіпажу та пасажирів. Неналежне виконання особами авіаційного пер-

соналу своїх обов'язків та грубе порушення вимог авіаційної безпеки призводить до катастроф, авіаційних подій, інцидентів, загибелі людей та майнових збитків. Серед багатьох видів грубого порушення вимог авіаційної безпеки особливе місце займає здійснення цими особами професійної діяльності під впливом алкогольних, наркотичних, лікарських та інших речовин. За офіційною статистикою, у світі зафіксовано 19 авіакатастроф, що відбулися через те, що екіпаж приймав алкоголь або наркотики, п'ять із яких припадає на колишній Радянський Союз та Росію [1].

Приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 1944 р., Україна взяла на себе зобов'язання щодо створення необхідних умов для забезпечення належної безпеки польотів повітряних суден відповідно до Стандартів і Рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Відповідно до положень ст. 1 Модельного закону про безпеку на повітряному транспорті від 31 жовтня 2007 року (далі – Модельний закон), правовими основами забезпечення безпеки на повітряному транспорті є Конституція держави, цей Закон, національне законодавство в сфері безпеки транспорту та авіації, інші закони та інші нормативно-правові акти держави, міжнародні договори, визнані державою, нормативно-правові акти Президента і уряду держави [2]. Серед правових заходів забезпечення безпеки на повітряному транспорті важливе значення мають заходи кримінально-правового впливу. Із набранням чинності Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року (далі – ПК України) Кримінальний кодекс України (далі – КК України) було доповнено ст. 276-1, яка встановлює кримінальну відповідальність 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. Як відомо, кримінальна відповідальність неможлива без наявності в суспільно небезпечному діянні складу злочину, передбаченого законом про кримінальну відповідальність. Тому для вирішення питань кримінальної відповідальності необхідно правильно визначити ознаки складу злочину як правової підстави кримінальної відповідальності 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.

Аналіз дослідження даної проблеми. Питання кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту були предметом дослідження вітчизняних вчених: С. В. Бабаніна,

В. І. Борисова, С. В. Гізімчука, О. О. Дудорова, В. І. Єгорова, В. В. Ємельяненко, М. Й. Коржанського, В. А. Мисливого, В. О. Навроцького, О. В. Негодченка, В. І. Осадчого, В. П. Тихого, Ю. Ф. Іванова та інших. Всебічного дослідження проблем кримінальної відповідальності за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або диспетчером управління повітряним рухом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин майже не проводилось. Аналіз юридичної літератури з цього питання свідчить про те, що означені проблеми певною мірою висвітлювалося лише в посібниках, підручниках та науково-практичних коментарях Кримінального кодексу України. Деякі питання з цього приводу були висвітлені у роботах С. Я. Лихової, А. А. Кочневої, О. В. Микитчика та інших. Проте спеціальному дослідженню правових підстав відповідальності за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або диспетчером управління повітряним рухом у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин у теорії кримінального права приділено недостатньо уваги. Залишається багато нез'ясованих питань щодо ознак складу злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, які потребують вирішення.

Метою цієї статті є визначення та з'ясування об'єктивних і суб'єктивних ознак складу злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, як правових підстав кримінальної відповідальності, за наявності яких 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 визнається злочином.

Виклад основного матеріалу. У теорії кримінального права виділяють дві підстави кримінальної відповідальності – правову і фактичну. Правовою підставою кримінальної відповідальності КК України визначає наявність у вчиненому особою суспільно небезпечному діянні складу злочину, передбаченого КК (ст. 2 КК України). Це означає, що до кримінальної відповідальності може бути притягнута лише та особа, яка є суб'єктом злочину і є винуватою у вчиненні забороненого КК діяння проти охоронюваних законом про кримінальну відповідальність об'єктів.

Фактична підстава кримінальної відповідальності – це вчинення особою діяння, передбаченого в КК, яке містить склад злочину. Наприклад, особа вчинила крадіжку, тому саме факт вчинення особою крадіжки і буде підставою кримінальної відповідальності [3, с. 63]. Отже, правовими (юридичними) підставами кримінальної відповідальності за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспет-

чером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин є діяння, яке містить склад злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України.

У науці кримінального права склад злочину являє собою конструкцію сукупності суб'єктивних та об'єктивних ознак, за наявності яких суспільно небезпечне діяння визнається злочином. Загальноприйнятим є те, що склад злочину утворюють чотири основні елементи: об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона. У межах цих елементів у кожному складі злочину виділяють об'єктивні та суб'єктивні ознаки. Разом ці об'єктивні та суб'єктивні ознаки й утворюють склад злочину.

Об'єкт злочину. Будь-яке кримінально-правове дослідження ознак складу злочину передбачає аналіз об'єкта злочину. Саме об'єкт злочину дозволяє визначити соціальну сутність злочину, з'ясувати його суспільно небезпечні наслідки, сприяє правильній кваліфікації діяння, а також відмежуванню його від суміжних суспільно небезпечних посягань [4, с. 100]. Не дискутуючи щодо різних концепцій об'єкта злочину, варто зазначити, що загальновизнано, що об'єктом злочину є те, на що посягає злочин і чому він завдає або створює реальну загрозу заподіяння істотної шкоди. В науці кримінального права розроблені різні підходи до класифікації об'єкта злочину, проте у більшості наукових джерел, присвячених питанням об'єкта злочину, класифікація об'єктів включає три рівні: загальний, родовий (груповий) та безпосередній об'єкти. Загальноприйнятим вважається, що підставою об'єднання злочинів у розділі Особливої частини КК України слугує родовий об'єкт злочину. Злочин, передбачений ст. 276-1 КК України, розташований у розділі XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Отже, родовим об'єктом злочинів, що ним охоплюються, є безпека руху та експлуатації транспорту. Висновок, що родовим об'єктом цих злочинів виступає безпека руху та експлуатації транспорту, також підтримується в науці кримінального права [5, с. 107].

Категорія «безпека» як елемент родового об'єкта цих злочинів має певні особливості. Так, за тлумачним словником, безпека – це стан, коли комусь або чомусь ніщо не загрожує, не викликає занепокоєння [6, с. 53]. Онтологічний аспект цього поняття визначає «безпеку» як певну якість буття людини, що визначає мету та результат діяльності людини щодо захисту від загрозливих чинників, подій та явищ [7, с. 10].

Конституція України виокремлює три головні різновиди безпеки: «безпека громадянина», «громадська безпека», «безпека держави» [8]. Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України визначає безпеку як відсутність загрози життю, здоров'ю людей, майну, тваринам, рослинам

і довікллю, що перевищує граничний ризик [9]. Державний стандарт України (ДСТУ 3891-99) «Безпека у надзвичайних ситуаціях. Терміни та визначення основних понять» визначає безпеку у надзвичайних ситуаціях як стан захищеності населення, об'єктів економіки та довіклля від небезпеки у надзвичайних ситуаціях [10]. Стаття 2 Модельного закону визначає авіаційну безпеку як стан захищеності повітряного транспорту від актів незаконного втручання в діяльність, пов'язану з функціонуванням повітряного транспорту [2].

Оскільки безпека має багато видів (авіаційна, виробнича, внутрішня, громадська, демографічна, економічна, екологічна, соціальна, національна, пожежна, радіаційна, руху, техногенна, транспорту, фінансова, харчових продуктів, ядерна тощо), поняття «безпека» в кожній галузі знання трактується по-різному. Але загалом розуміння змісту категорії «безпека» включає відсутність небезпеки та наявності стану захищеності життєво важливих інтересів індивіда, суспільства, держави від внутрішніх та зовнішніх загроз. У зв'язку з цим, у сучасних умовах безпеку слід розглядати як одну з найголовніших умов існування людства, світового співтовариства та держав, суспільства та діяльності людей.

У науковій літературі під безпекою руху або експлуатації розуміють відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту [11, с. 846]. На думку С. В. Бабаніна під безпекою руху та експлуатації транспорту прийнято розуміти таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливило спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил [12, с. 57].

Отже, під безпекою руху або експлуатації транспорту (як родовий об'єкт) слід розуміти відсутність небезпеки та наявності стану захищеності життєво важливих інтересів держави, суспільства, людини, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації транспорту.

Суттєве значення як для правотворчої, так і для правозастосовної діяльності має безпосередній об'єкт злочину. В науці кримінального права безпосереднім об'єктом злочину прийнято вважати об'єкт окремого конкретного злочину [13, с. 214]. Безпосередній об'єкт є обов'язковим елементом кожного складу злочину. Саме безпосередній об'єкт дозво-

ляє найчастіше та з найбільшою точністю розмежовувати такі злочини між подібними, оскільки він у більшості випадків являє собою елемент складу, притаманний тільки цьому злочину [14, с. 179]. Безумовно, безпосередній об'єкт будь-якого злочину встановлюється шляхом тлумачення закону, але оскільки родовий і безпосередній об'єкти співвідносяться як ціле та частина, визначення безпосереднього об'єкта злочину, передбаченого ст. 276–1 КК України, повинно ґрунтуватися і на основі родового об'єкта.

Як було вже встановлено, родовим об'єктом злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, є безпека руху або експлуатації транспорту. Стаття 276-1 КК України встановлює кримінальну відповідальність 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. Отже, суспільно небезпечне діяння цього злочину вчиняється на повітряному транспорті і посягає на безпеку руху та експлуатації повітряного транспорту. Складовою безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту є безпека польотів повітряних суден. Отже, основним безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, на нашу думку, слід вважати безпеку польотів повітряних суден.

Безпека польотів, відповідно до вимог міжнародних стандартів, розглядається як контроль факторів ризику та являє собою стан, при якому ризик заподіяної шкоди зменшений до прийнятного (цільового) рівня та підтримується на цьому або більш низькому рівні шляхом безперервного процесу виявлення загроз та контролю факторів ризику. Так, відповідно до ст. 2 Модельного закону, безпека польотів – це стан повітряного транспорту, що дозволяє забезпечувати можливість виконання польотів з імовірністю виникнення авіаційних подій не вище заданого (прийнятного суспільством) рівня [2].

У нормативно-правових актах України безпека польотів визначається як комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційних робіт, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя та здоров'я людей [15; 16]. А згідно зі ст. 1 ПК України, безпека польотів – це стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня [17].

Отже, безпека польотів повітряних суден як безпосередній об'єкт злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, – це стан повітряного транспорту, за якого ризик заподіяної шкоди чи ушкодження зменшений чи обмежений до прийнятного рівня.

В теорії кримінального права існує класифікація безпосередніх об'єктів злочинів «по горизонталі». Безпосередній об'єкт буває основним і додатковим, у свою чергу, останній поділяється на два види: додатковий обов'язковий і додатковий факультативний. Необхідність наведеної класифікації виникає лише у випадках, коли передбачений кримінальним законом злочин одночасно завдає або може завдавати шкоду двом або більше безпосереднім об'єктам [18, с. 107–108].

Оскільки порушення безпеки польотів повітряних суден створює загрозу катастроф, авіаційних подій, інцидентів, загибелі людей і майнових збитків тощо, тобто одночасно може завдавати шкоду двом або більше безпосереднім об'єктам, додатковим факультативним об'єктом злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, можуть виступати життя і здоров'я людей, власність, громадська безпека, довкілля тощо.

Об'єктивна сторона. Стаття 276-1 КК встановлює кримінальну відповідальність 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.

Суспільно небезпечним діянням злочину, передбаченого ст. 276-1 КК України, є альтернативні діяння: 1) здійснення професійної діяльності та 2) обслуговування повітряного руху, що вчинені у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Здійснення професійної діяльності членом екіпажу та обслуговування повітряного руху диспетчером слід розглядати як загальні терміни, що означають безпосереднє виконання цими особами своїх функціональних обов'язків. Оскільки норма, що передбачена ст. 276-1 КК України, має бланкетну диспозицію, для з'ясування питань здійснення професійної діяльності особами авіаційного персоналу слід звернутися до нормативних актів, чинних на авіаційному транспорті.

Права, завдання, обов'язки та взаємовідносини суб'єктів, які здійснюють виконання польотів та обслуговування повітряного руху, регламентуються Правилами польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України від 5 травня 2003 року. Нормативним документом приведення кваліфікаційних характеристик професій працівників авіаційного транспорту та розроблення посадових інструкцій працівникам, які закріплюють їх обов'язки, права та відповідальність, є Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників, випуск 68 «Авіаційний транспорт» [19].

Дотримання належного рівня безпеки польотів забезпечується, в тому числі, встановленням певних вимог та обмежень для льотного й наземного персоналу авіації. Відповідно до ч. 3 ст. 58 ПК України, чле-

нові 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, або погано почувається, що може загрожувати безпеці польоту. Частина 4 ст. 58 ПК України забороняє членові екіпажу 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 [17]. Крім того, ст. 50 ПК України встановлює, що власнику свідоцтва (пілот повітряного судна, диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху), члену екіпажу пасажирського салону (бортпровідник) тощо) забороняється провадити професійну діяльність, передбачену свідоцтвом та відповідними рейтингами, перебуваючи під впливом будь-якої психотропної речовини, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції з дотриманням встановлених вимог безпеки. Власник свідоцтва не може провадити діяльність, пов'язану з ризиком потрапляння під дію психотропних речовин. У разі встановлення факту вживання психотропних речовин, пов'язаного з ризиком, власник свідоцтва усувається від виконання своїх обов'язків та притягається до відповідальності згідно із законом [17].

Відповідно до п. 5.2.3 Правил медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України від 05 грудня 2005 року члени екіпажу не допускаються до польотів, а диспетчери – до управління повітряним рухом при виявленні у них ознак захворювання, втоми, вживання алкогольних напоїв, лікарських засобів, порушення передзмінного режиму, а також у зв'язку із закінченням терміну медичного сертифіката, при відсутності піврічного медичного огляду, при ухиленні від медичного обстеження [20].

Відповідно до п. 4.20 та п. 4.21 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні від 07 грудня 1998 року, авіаційний фахівець (власники свідоцтв) не повинні використовувати права, що надаються свідоцтвами та відповідними рейтингами, перебуваючи під впливом будь-якої психоактивної речовини, що може призвести до нездатності здійснювати ці права безпечним та належним чином. Власники свідоцтв не повинні здійснювати пов'язане з ризиком вживання психоактивних речовин. При виявленні стану, пов'язаного з ризиком вживання психоактивних речовин, власник свідоцтва усувається від виконання своїх обов'язків із повідомленням у Державіаслужбу України та внесенням про це запису в свідоцтво [21]. Згідно п. 2.6 Правил польотів

цивільних повітряних суден у повітряному просторі України від 28 жовтня 2011 року, особі, від діяльності якої залежить безпека польоту, зобов'язується виконувати свої обов'язки, перебуваючи під дією будь-яких психоактивних речовин [22].

Отже, нормативно-правові акти в галузі цивільної авіації встановлюють обмеження для льотного й наземного персоналу авіації щодо виконання цими особами своїх функціональних обов'язків під впливом будь-якого препарату або речовини, що впливає на працездатність і може загрожувати безпеці польоту повітряного судна. Однак присутня певна неузгодженість у термінологічному визначенні таких речовин та засобів. Так, нормативно-правові акти в галузі цивільної авіації використовують такі терміни: психотропні речовини; психоактивні речовини; алкоголь; лікарські засоби; препарати, що впливають на працездатність і можуть загрожувати безпеці польоту повітряного судна.

Слід зазначити, що у медичній практиці речовини, що впливають на нервову систему й змінюють психіку, називають психоактивними. Психоактивною речовиною вважається будь-яка хімічна речовина, при одноразовому вживанні якої може змінитися настрій, фізичний стан, самовідчуття і сприйняття довкілля, поведінка або з'являться інші, бажані з погляду споживача психофізіологічні ефекти, а при систематичному вживанні цієї речовини з'являється психічна і фізична залежність. Серед психоактивних речовин розрізняють допінги, наркотики та токсичні речовини [23, с. 126].

Згідно з класифікацією Всесвітньої організації охорони здоров'я десятого скликання 1989 року до переліку психоактивних речовин включено: алкоголь, опіати, канабіс, седативні речовини, кокаїн, стимулятори (у тому числі кофеїн), галюциногени, тютюн, легкі речовини (клей, аерозолі, розчинники), неідентифіковані речовини, що вживаються з наркотичною метою [24].

Пункт 2.1.28 Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні та п. 1.3 Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України відносять до психоактивних речовин алкоголь, опіоїди, каннабіноїди, седативні засоби, гіпнотичні препарати, кокаїн, інші психостимулюючі засоби, галюциногени та летючі розчинники. Виняток становлять тютюн і кофеїн [21; 22]. Отже, психоактивні речовини – це узагальнююче поняття, що об'єднує такі речовини та засоби, як: алкоголь, наркотичні засоби, психотропні речовини та інші речовини й засоби, що впливають на роботу головного мозку, змінюючи психіку і поведінку людини.

Таким чином, законодавство України в галузі цивільної авіації встановлює заборону для авіаційних фахівців здійснення професійної

діяльності, перебуваючи під впливом будь-якої психоактивної речовини чи будь-якого препарату, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції і може загрожувати безпеці польотів та експлуатації повітряного транспорту.

Слід зазначити, що ст. 276–1 КК України встановлює кримінальну відповідальність за здійснення професійної діяльності під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Отже, здійснення професійної діяльності членом екіпажу або диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) під впливом таких психоактивних речовин, як алкоголь, наркотичні чи психотропні речовини, є підставою кримінальної відповідальності за злочин, передбачений ст. 276–1 КК України. Оскільки законодавство України в галузі цивільної авіації встановлює заборону здійснення професійної діяльності, перебуваючи під впливом (дією) будь-якої психоактивної речовини чи будь-якого препарату, що може загрожувати безпеці польотів та експлуатації повітряного транспорту, а ст. 276-1 КК України передбачає відповідальність за здійснення такої діяльності тільки під впливом алкоголю, наркотичних чи психотропних речовин, виникає необхідність розгляду питання щодо внесення відповідних змін до ст. 276-1 КК України в частині визначення стану сп'яніння як підстави кримінальної відповідальності за злочин, передбачений ст. 276-1 КК України, відповідно до законодавства України в галузі цивільної авіації.

Суб'єкт злочину. Стаття 276–1 КК України встановлює кримінальну відповідальність для членів екіпажу та диспетчера управління повітряним рухом (диспетчером служби руху). Отже, суб'єкт цього злочину *спеціальний* – члени екіпажу та диспетчер управління повітряним рухом.

Відповідно до законодавства в галузі цивільної авіації особа, яка належить до авіаційного персоналу, має відповідати кваліфікаційним вимогам за професійною ознакою, станом здоров'я та мати належним чином оформлене свідоцтво. При чому наявність свідоцтва є необхідним для таких спеціальностей осіб авіаційного персоналу, як пілот повітряного судна, член екіпажу пасажирського салону (бортпровідник) та диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер служби руху).

Особливою категорією осіб авіаційного персоналу є екіпаж повітряного судна. Відповідно до ч. 1 ст. 57 ПК України екіпаж повітряного судна складається з осіб льотного складу, до якого належать особи льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону. Склад екіпажу визначається залежно від типу повітряного судна, характеристик і тривалості польоту, характеру операцій, для яких це повітряне судно призначене. Усі члени екіпажу належать до льотного складу [17].

Відповідно до Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні від 07 грудня 1998 року член екіпажу повітряного судна – це особа авіаційного персоналу, якій в установленому порядку доручено виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом виконання політного завдання. До цих осіб належать авіаційні фахівці, які мають такі свідоцтва або посвідчення курсанта-штурмана, штурмана, курсанта-бортінженера, бортінженера, бортрадиста, борт оператора, бортпроводника, льотчика-спостерігача.

Член льотного екіпажу повітряного судна – це особа авіаційного персоналу, на яку покладено обов'язки, пов'язані з керуванням повітряним судном протягом виконання політного завдання [21]. До цих осіб належать авіаційні фахівці, які мають такі свідоцтва або посвідчення: курсанта-пілота, приватного пілота, комерційного пілота, транспортного пілота, пілота планера, пілота вільного аеростата, пілота надлегкого повітряного судна.

Згідно з Правилами видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні від 07 грудня 1998 року диспетчер управління повітряним рухом (диспетчер УПР / диспетчер повітряного руху / диспетчер служби руху) – особа, яка здійснює диспетчерське обслуговування повітряного руху та має свідоцтво диспетчера служби руху з чинними рейтингами відповідно до наданих прав [21].

Слід зазначити, що Правила видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні від 07 грудня 1998 року визначають фахівця обслуговування повітряного руху та студента-диспетчера управління повітряним рухом.

Оскільки, ст. 276-1 КК України встановлює кримінальну відповідальність за здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху), особи, які не належать до складу екіпажу повітряного судна та не виконують функції диспетчера управління повітряним рухом (диспетчера служби руху), не є суб'єктами цього злочину.

Суб'єктивна сторона. З суб'єктивної сторони злочин, передбачений ст. 276-1 КК України може бути вчинений лише з прямим умислом. Особа усвідомлює, що здійснює свої функціональні обов'язки, перебуваючи в стані сп'яніння, під впливом (дією) психоактивних речовин (алкоголь, наркотичні засоби, психотропні речовини) чи будь-якого препарату, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції і може загрожувати безпеці польотів та експлуатації повітряного транспорту, і бажає здійснювати свої функції у такому стані.

Стан сп'яніння особи авіаційного персоналу може бути викликаний як умисно, так і з необережності. Це може бути добровільне до-

ведення себе до стану сп'яніння або необачне. Випадки недобровільного сп'яніння, на нашу думку, не впливають на кваліфікацію злочину, оскільки кримінальна відповідальність за ст. 276-1 КК України настає не за наявності стану сп'яніння, а за здійснення особами професійної діяльності, перебуваючи у такому стані.

Мотиви та мета вчинення цього злочину можуть бути різними. У випадку вчинення цього злочину за наявності мотивів, що утворюють обов'язкові суб'єктивні ознаки інших злочинів (вчинення терористичного акту, умисного вбивства, знищення чи пошкодження споруд тощо) такі дії особи слід кваліфікувати за правилами сукупності злочинів.

Висновки. Узагальнюючи вищевикладене, слід зробити наступні висновки.

1. Правовими підставами кримінальної відповідальності 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 є сукупність об'єктивних (об'єкт, об'єктивна сторона) та суб'єктивних ознак (суб'єкт, суб'єктивна сторона).

2. Законодавство України в галузі цивільної авіації встановлює заборону для авіаційних фахівців здійснення професійної діяльності, перебуваючи під впливом будь-якої психоактивної речовини чи будь-якого препарату, що може призвести до нездатності належним чином здійснювати професійні функції і може загрожувати безпеці польотів та експлуатації повітряного транспорту. Виникає необхідність розгляду питання, щодо внесення відповідних змін до ст. 276-1 КК України, в частині визначення стану сп'яніння як підстави кримінальної відповідальності за злочин, передбачений ст. 276-1 КК України, відповідно до законодавства України в галузі цивільної авіації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Самолеты падают по вине пьяных пилотов [Електронний ресурс] // aviaport.ru. [веб-портал] / АвиаПорт.Ru / Дайджест. – Режим доступу : <http://www.aviaport.ru/digest/2009/03/10/168281.html>
2. Модельний закон про безпеку на повітряному транспорті: Закон від 31.10.2007 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/997_l43
3. Матишевський П. Кримінальне право України: Загальна частина : підручник для студ. юрид. вузів і фак. / Павло Матишевський. – К. : А.С.К., 2001. – 347 с.

4. Кримінальне право України. Загальна частина : підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін. ; за ред. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація. – 2-е вид., перероб. і доп. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 480 с.
5. Кримінальне право (Особлива частина) : підручник. Т. 2 / за ред. О. О. Дудорова, Є. О. Письменського. – Луганськ : Елтон-2, 2012. – 704 с.
6. Сучасний тлумачний словник української мови: 65 000 слів / за заг. ред. проф. В. В. Дубічинського. – Х. : ВД «ШКОЛА», 2006. – 1008 с.
7. Горбулін В. П. Національна безпека: український вимір / В. П. Горбулін, О. В. Литвиненко ; Інститут проблем національної безпеки Ради національної безпеки і оборони України. – К. : Інтертехнологія, 2008. – 104 с.
8. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>
9. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України: Наказ Мінінфраструктури України від 01.04.2011 р. № 27 [Електронний ресурс] // zakon2.rada.gov.ua. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0729-11>
10. ДСТУ 3891-99 Безпека у надзвичайних ситуаціях. Терміни та визначення основних понять [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://document.ua/bezpeka-u-nadzvichainih-situacijah.-termini-ta-viznachennja--nor8514.html>
11. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. – 7-ме вид., перероб. та доп. – К. : Юридична думка, 2010. – 1288 с.
12. Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 «Кримінальне право та кримінологія; кримінально-виконавче право» / Бабанін Сергій Володимирович. – Дніпропетровськ, 2008. – 238 с.
13. Курс уголовного права. Общая часть. Том 1: Учение о преступлении / под ред. Н. Ф. Кузнецовой и И. М. Тяжковой. – М. : ИКД «Зерцало-М», 2002. – 624 с.
14. Трайнин А. Н. Общее учение о составе преступления / А. Н. Трайнин. – М. : Госюриздат, 1957. – 364 с.
15. Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден: Наказ Державіаслужби України від 01.12.2004 р. № 205 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1644-04>

16. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: Наказ Державіаслужби України від 25.11.2005 р. № 895 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1503-05>
17. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
18. Кримінальне право України. Загальна частина : підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, Л. М. Кривоченко [та ін.] ; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація ; Нац. юрид. акад. України ім. Я. Мудрого. – 4-те вид., перероб. і доп. – Х. : Право, 2010. – 456 с.
19. Про затвердження випуску 68 «Авіаційний транспорт» Довідника кваліфікаційних характеристик професій працівників: Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2002 р. № 488 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uazakon.com/documents/date_60/pg_gvwdog/index.htm
20. Про затвердження Правил медичного забезпечення і контролю польотів цивільної авіації України: Наказ Державіаслужби України № 920 від 05 грудня 2005 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0044-06>
21. Про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні: Наказ Мінтрансу України від 07.12.1998 р. № 486 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0833-98>
22. Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України: Наказ Мінінфраструктури України від 28.10.2011 р. № 478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>
23. Судова психіатрія : навч. пос. / С. В. Жабокрицький, А. П. Чуприков. – К. : МАУП, 2004. – 176 с.
24. Тютюн, алкоголь, наркотики в молодіжному середовищі : вживання, залежність, ефективна профілактика у 14 кн. / О. О. Яременко, О. М. Балакірева, О. О. Стойко та ін. – К. : Державний інститут проблем сім'ї та молоді, Укр. ін-т соц. дослідж., 2005. – Кн. 7. – 196 с. – (Серія «Формування здорового способу життя молоді»).

Стаття надійшла до редакції 15.02.2015.

Владислав Геннадиевич Кундеус,

кандидат юридических наук, доцент

(Харьковский национальный университет внутренних дел,
Харьков, Украина)

**ПРАВОВЫЕ ОСНОВАНИЯ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА
ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЧЛЕНОМ
ЭКИПАЖА ИЛИ ДИСПЕТЧЕРОМ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ
ДВИЖЕНИЕМ В СОСТОЯНИИ АЛКОГОЛЬНОГО ОПЬЯНЕНИЯ ИЛИ ПОД
ВОЗДЕЙСТВИЕМ НАРКОТИЧЕСКИХ ИЛИ ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ**

Определены и проанализированы правовые (юридические) основания уголовной ответственности за осуществление профессиональной деятельности членом экипажа или диспетчером управления воздушным движением в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотических или психотропных веществ как преступления, предусмотренного ст. 276-1 УК Украины.

Ключевые слова: авиационная безопасность, уголовная ответственность, преступление, состав преступления, состояние опьянения.

Vladislav G. Kundeus,

candidate of law science, assistant professor

(Kharkiv National University of Internal Affairs, Kharkiv, Ukraine)

**LEGAL GROUNDS OF CRIMINAL LIABILITY FOR FULFILLING
PROFESSIONAL DUTIES BY A CREW MEMBER OR AIR TRAFFIC CONTROL
DISPATCHER WHILE BEING INTOXICATED OR UNDER THE INFLUENCE OF
NARCOTIC OR PSYCHOTROPIC SUBSTANCES**

Problem's setting. To solve the issues of criminal liability for fulfilling professional duties by aviation personnel while being intoxicated it is necessary to define correctly the elements of corpus delicti under the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine.

Analysis of recent studies. The issues of criminal liability for crimes against the safety and operation of transport have been the subject of study of domestic scientists like: S.V. Babanin, V.I. Borisov, S.V. Hizimchuk, O.O. Dudorov, V.I. Yehorov, M.I. Korzhanskyi, V.A. Myslyvyi, however, a comprehensive study of the problems of criminal liability for fulfilling professional duties by aviation personnel while being intoxicated or under the influence of drugs or psychotropic substances has not practically been carried out.

The objective of this study is to determine and find out the objective and subjective elements of the crime under the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine as legal grounds for criminal liability.

The main part. The legal ground for criminal liability the Criminal Code of Ukraine determines the presence of corpus delicti under the Criminal Code (the

Art. 2 of the Criminal Code of Ukraine) in the committed socially dangerous act by a person.

The corpus delicti in criminal law science is the crime is a set of objective elements (object, objective side) and subjective (subject, subjective side), where the presence of a socially dangerous act is determined as a crime.

Generic object of a crime under the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine, is the safety of traffic and transport operation. The direct object is aircraft flight safety.

Socially dangerous act of a crime under the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine, is alternative actions: fulfillment of professional duties and air traffic service, committed under intoxication or the influence of drugs or psychotropic substances.

Legislation of Ukraine in the field of civil aviation prohibits professional activities under the influence (action) of any psychoactive substance or any drug that could endanger the safety of air transport operations. Professional activity under the influence of such psychoactive substances as alcohol, drugs or psychotropic substances is the basis for criminal liability for the crime under the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine.

The subject of the crime under the Art. 276-1 of the Criminal Code Ukraine is special – the crew members and air traffic dispatcher. According to the subjective side the crime can be committed only with the direct intent.

Conclusions. *The legal grounds for criminal liability for fulfilling professional duties by a crew member or controlling the air traffic by the air traffic dispatcher while being intoxicated or under the influence of drugs or psychotropic substances are a set of objective (object, objective side) and subjective features (subject, subjective side).*

Legislation of Ukraine in the field of civil aviation prohibits professional activities under the influence (action) of any psychoactive substance or any drug that could endanger the safety of air transport operations. There is a need for appropriate amendments to the Art. 276-1 of the Criminal Code of Ukraine in the part of coordinating the intoxication according to the legislation of Ukraine in the field of civil aviation.

Key words: *aviation safety, criminal liability, crime, corpus delicti, intoxication.*

