

Підсумовуючи, варто все ж визнати, що проблема евтаназії потребує перш за все кримінально-правової регламентації. На нашу думку необхідно не лише створити правову норму, а і забезпечити чіткий механізм реалізації евтаназії в Україні. Для цього важливо встановити наявність незаперечної поставленого смертельного діагнозу, наявності письмового, завіреного нотаріально, добровільного прохання-вимоги пацієнта, чітко окреслену коло суб'єктів такого діяння (лише лікар або медичний працівник), обов'язковою кваліфікуючою ознакою таких діянь має бути мотив, який полягає у добровільному, неодноразовому і категоричному проханні хворого про заподіяння йому смерті.

Від розв'язання проблеми евтаназії на законодавчому рівні залежить доля багатьох безнадійно хворих людей, які останні роки перебувають у лікарнях, фізичний стан яких діагностується як проміжний – між життям та смертю, а психічний – це безпорадність, стан глибокого відчаю.

#### *Література*

1. Конституція України: офіц. текст: [прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. із змінами, внесеними Законом України від 8 грудня 2004 р.: станом на 1 січня 2006 р.]. – К.: Мін-во Юстиції України, 2006. – 124 с.
2. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доп. станом на 20 серп. 2014 року: (офіц. текст). – К: ПАЛИВОДА А.В., 2014. – 212 с.
3. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19 листопада 1992 року № 2801-ХІІ [Із змінами, внесеними згідно із Законом № 2592-VI (2592-17) від 07.10.2010] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2801-12>
4. Конституційне законодавство України (законодавчі акти, коментар, офіційне тлумачення): Збірник нормативних актів / Автори-упорядники: Лінецький С. В., Мельник М. І., Ришелюк А. М. – К.: Атіка, 2000. – 896 с.

УДК 347.823. 4 (045)

**Циганій С. О.**, асистент  
**Земляк І. Я.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ЗАКОНОДАВЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ОСІБ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА УКРАЇНИ**

*«Літати літаком було б набагато безпечніше,  
якби ми мали чітке законодавство»*

Лео Камп'юн

Нинішній стан кримінально - правового регулювання в галузі авіації можна порівняти з регулюванням податкових відносин в 90-х роках минулого століття: також наявність різних законів, інструкцій, листів та інших документів, юридична сила яких викликає серйозні сумніви. Однією з причин такого становища є відсутність сучасної теоретико - правової доктрини кримінального права [1]. Тому настав час кримінальному законодавству протестувати життєздатність і ефективність діючих законів і правил як регулятора системи осіб екіпажу повітряного судна та визначити ступінь захисту прав пасажирів, головного «годувальника» повітряного транспорту, оцінити ефективність державного регулювання відповідальності членів повітряного екіпажу.

Провідний науковець у галузі повітряного права В. Д. Бордунов говорить, що в даний час документи з кримінального права щодо відповідальності членів екіпажу досі не систематизовані і поширюються хаотично, що створює великі труднощі в його використанні. Дивно, але пропозиції від науки привести в порядок законодавство, зокрема про кримінальну відповідальність осіб повітряного екіпажу, зробити його цивілізованим і зрозумілим для широкого кола користувачів, державою не підтримується. Сама ж держава в цій області нічого не робить, хоча при цьому галузь несе величезний збиток, що обчислюється в 500 мільйонів гривень на рік. В Україні ж недосконалість нормативно-правової бази в галузі кримінального права та поєднання його з повітряним правом є однією з причин підвищення на 15 % злочинів скоєних членами повітряного екіпажу [2].

Однак поряд із цими є низка більш загальних проблем. Насамперед необхідність приведення всієї системи законодавства України в галузі кримінальної відповідальності осіб екіпажу повітряного судна у відповідність до чинних у міжнародному праві принципів та норм, однак це супроводжується низкою проблем. Це, зокрема:

- недосконалість нормативно-правової бази організації внутрішніх і міжнародних перевезень;
- пріоритетний розвиток міжнародних перевезень за катастрофічного падіння перевезень внутрішніх;
- брак узгодженого регулювання спільної експлуатації міжнародних повітряних ліній із закордонними авіакомпаніями, які мають значний досвід роботи в умовах конкуренції;
- недосконалість і суперечливість кримінально - правового законодавства.

Тому, роблячи висновок, можна сказати, що стан кримінального права в Україні щодо відповідальності членів екіпажу плачевний. Ось уже декілька

років не ведуться систематичні наукові дослідження з усіх кримінальних питань. Тому потрібно обговорювати питання про підключення України до процесу лібералізації, що охопив значне коло країн і підтриманий ІКАО. Вести наукову розробку впровадження українське законодавство нових підходів ІКАО до забезпечення законодавчої бази щодо кримінальної відповідальності членів екіпажу повітряного судна України.

#### *Література*

1. Юрьев С. С. До питання про доктринальні підстави кримінального права / С. С. Юрьев // Транспортне право. – 2010. – № 3. – С. 34-36.
2. Бордунов В. Д. Международное воздушное право. Учебное пособие / В. Д. Бордунов. – М.: Научная книга, 2011. – С. 15-16.

УДК 343.21

**Черненко М. П.**, к.ю.н., доцент,  
Чернігівський національний технологічний університет,  
м. Чернігів, Україна

### **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ ГАРАНТІЇ ВИКОНАННЯ ПОКАРАННЯ У ВИДІ ШТРАФУ**

Загальновідомо, що на установки суддів, які мають право вибору конкретного виду покарання з альтернатив, що містяться в санкціях статей КК, безпосередньо впливає реальність виконання конкретного покарання. Існують два способи кримінально-правового забезпечення виконання покарань: а) закріплення в законі можливості заміни судом одного покарання на інше при його невиконанні; б) встановлення в законі кримінальної відповідальності за ухилення від відбування кримінального покарання, визначення таких дій як новий самостійний злочин. КК України чітко проводить розмежування між правовими наслідками неможливості сплати штрафу засудженим і ухиленням від його сплати.

Згідно із ч. 1 ст. 389 КК України ухилення від сплати штрафу карається виправними роботами на строк до двох років або обмеженням волі на той самий строк. Але перспектива подальшого існування в Україні виправних центрів, призначених для виконання покарання у виді обмеження волі, – досить проблематична. Цей правовий інститут потребує широкого фронту постійних робіт, орієнтованих на застосування багатьох тисяч малокваліфікованих робочих рук, які можуть існувати лише в умовах планової економіки. Крім того, цей інститут конкурує з дільницями соціальної реабілітації виправних колоній, тому необхідно буде використовувати щось одне, виходячи, передусім, з обмеженого використання праці засуджених.