

відпрацьовування і вирішення технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації, відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки [3].

Відзначаємо, що важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів.

Державне регулювання та політику в галузі безпеки польотів має бути спрямовано на розвиток державної системи безпеки польотів цивільної авіації, що передбачає підвищення ролі держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів.

Література

1. Новикова М.В., Михальченко І.Г. Організаційно-економічний механізм глобалізаційних процесів в авіаційній галузі. *Зб. наук. пр.: Формування ринкових відносин в Україні*. 2008. Вип. 5 (84). С. 124-130.

2. Новикова М.В., Решетило О.С. Перспективи та пріоритети економічного розвитку авіаційної галузі України у контексті глобального конкурентного середовища. *Проблеми економіки та управління на авіаційному транспорті*: матеріали III Міжнародної наук.-практ. конф. Київ, 2008. С. 396-399.

3. Сокол І., Олейникова О. Цивільна авіація України: тенденції, перспективи, пріоритети. *Економіст*. 2007. № 5. С. 28-30.

УДК 343.346 (477)(043.2)

Тімуш Д.І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

ПРАЦІВНИК ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ПОТЕРПІЛИЙ У СКЛАДІ ЗЛОЧИНУ «ПРИМУШУВАННЯ ПРАЦІВНИКА ТРАНСПОРТУ ДО НЕВИКОНАННЯ СВОЇХ СЛУЖБОВИХ ОBOB'ЯЗКІВ» (СТ. 280 КК УКРАЇНИ)

Обов'язковим елементом юридичного складу кримінального правопорушення, яке передбачене у диспозиції ст. 280 КК України, є

потерпілий. У тексті назви цієї статті вказано, що потерпілим є працівник транспорту. В диспозиції ч. 1 ст. 280 КК України поняття потерпілого розкрито більш широко. Відповідно до тексту Закону про кримінальну відповідальність таким потерпілим є працівник залізничного, повітряного, водного, автомобільного, міського електричного чи магістрального трубопровідного транспорту.

Розглянемо ознаки одного із потерпілих, а саме працівника повітряного транспорту. Слід визнати, що поняття «працівник повітряного транспорту» надзвичайно широке за змістом. До цієї категорії осіб можна віднести працівників уповноваженого органу з питань цивільної авіації і, зокрема, керівника уповноваженого органу з питань цивільної авіації, працівників спеціалізованої експертної установи з розслідування авіаційних подій, державних інспекторів в уповноваженому органі з питань цивільної авіації та осіб, що уповноважені на проведення спеціальних перевірок, експлуатантів аеродромів (аеропортів), координаторів аеропортів (на координованих аеропортах) або керівників експлуатантів аеродромів, суб'єктів авіаційної діяльності, які надають послуги наземного обслуговування, що підлягають обов'язковій сертифікації і проводять свою діяльність на території аеропорту (аеродрому) на підставі відповідного сертифікату, виданого уповноваженим органом з питань цивільної авіації, авіаційний персонал.

На нашу думку, саме авіаційний персонал найчастіше є потерпілим у кримінальному правопорушенні, юридичний склад якого передбачений у диспозиціях ст. 280 КК України. До авіаційного персоналу законодавець відносить осіб, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження. Особи авіаційного персоналу це: пілоти повітряних суден, диспетчери управління повітряним рухом (диспетчер служби руху), персонал з технічного обслуговування повітряних суден, члени випробувального екіпажу, члени екіпажу, члени екіпажу пасажирського салону (бортпровідники), диспетчери із забезпечення польотів. Потенційно до потерпілих у юридичних складах кримінальних правопорушень, передбачених у диспозиціях ст. 280 КК України, можна віднести і авіаційних медичних екзаменаторів. Медичний сертифікат видається авіаційному персоналу на підставі заяви та результатів його медичного обстеження. Медична сертифікація є однією із функцій уповноваженого органу з питань цивільної авіації.

Медичне обстеження авіаційного персоналу проводять і надають висновок про наявність або відсутність медичних протипоказань до виконання своїх обов'язків авіаційні медичні екзаменатори, які виконують свої функції на базі авіаційних медичних центрів.

Медична сертифікація не застосовується до авіаційного персоналу технічного обслуговування повітряних суден, які не є членами екіпажу повітряного судна.

Окрім того, до потенційних потерпілих слід віднести і додаткових спеціалістів на борту повітряного судна. Для виконання певних функцій, крім функцій екіпажу, за рішенням експлуатанта на борту повітряного судна можуть перебувати спеціалісти, які не входять до складу екіпажу, але забезпечують виконання технологічних процесів перевезення та виконання видів польотів або авіаційних робіт чи технічне обслуговування повітряних суден у позабазових аеропортах.

Але, безумовно, найбільш вразливою категорією потерпілих у цьому юридичному складі кримінального правопорушення слід вважати членів екіпажу повітряного судна: осіб льотного екіпажу та екіпажу пасажирського і вантажного салону. Член екіпажу відповідає за належне виконання своїх службових обов'язків, виконання обов'язків, пов'язаних із безпекою повітряного судна та безпекою пасажирів на його борту.

Особливі права та обов'язки здійснює командир повітряного судна. Він має право віддавати команди, які вважає необхідними і такими, що забезпечують безпеку повітряного судна, пасажирів і вантажу, що перевозяться літаком. Він має право, також, відмовити в перевезенні будь-якої особи або будь-якої частини вантажу, якщо, на його думку, це може становити потенційну загрозу безпеці літака чи пасажирів; особі, якщо вона перебуває під впливом алкоголю або медичних препаратів до такого ступеня, що може загрожувати безпеці літака або пасажирів; небажаних пасажирів, депортованих осіб чи ув'язнених, якщо їх переміщення становить загрозу безпеці літака чи пасажирів. Командир повітряного судна має право приймати остаточне рішення про прийняття чи неприйняття літака з експлуатаційними недоліками, дозволеними експлуатаційною документацією.