

Як з'ясувалося пізніше пілот, протягом 5 років змінив понад 40 лікарів, останні півтора року він відвідував психотерапевта, однак лікарі не звернули на це належної уваги і не забили на сполох. Більш того, навіть не повідомили про ці симптоми авіаційному персоналу, який відповідає за роботу із пілотами.

У підсумку вказуємо, що недбалість і нехтування психічним та психологічним станом авіаційного персоналу, стали підґрунтям для вдосконалення авіаційних правил та не допуску пілотів, які знаходяться у нестабільному стані.

Література

1. Про затвердження Авіаційних правил України «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо льотної експлуатації в цивільній авіації»: Наказ від 05 лип. 2018 р. № 682, зареєстрований в Мін'юсті 27 вер. 2018 р. за № 1109/32561. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1109-18#Text>

2. Катастрофа А320 у Французьких Альпах. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/>

3. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90). Станом на 26 лют. 2019 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_331#Text

4. Кримінальний кодекс України. Станом на 16 вер. 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14/conv#n1707>.

5. Криміналістична характеристика терористичних актів. Методичні рекомендації щодо здійснення процесуального керівництва досудовим розслідуванням терористичних актів / Сенюк О.В., Домбровський Я.В., Жупіна О.С., Мала О.Р., Туркот М.С. Київ, 2017. С. 8.

УДК 343.346(043.2)

Устименко О.О., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Літвінова І.Ф., к.ю.н., доцент

АНАЛІЗ НЕДОСКОНАЛОСТЕЙ ЗАКОНОДАВЧОГО ВРЕГУЛЮВАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ВИПУСК В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЗАВІДОМО ТЕХНІЧНО НЕСПРАВНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ АБО ІНШЕ ПОРУШЕННЯ ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЇ

Експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, які перевозяться, а також охорону навколишнього

середовища. Будь-який транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки, проте характер і ступінь цієї небезпеки багато в чому залежить від виду транспортного засобу, функціонального призначення, кількості перевезених пасажирів, вантажу.

Перш за все, визначимо, що варто розуміти під поняттям «випуск в експлуатацію завідомо технічно несправного транспортного засобу». Законодавець визначає, що це – усна або письмова згода, розпорядження, вказівка особи, відповідальної за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів, про використання у сфері дорожнього руху якогось із них з такими технічними несправностями, за яких його експлуатація відповідно до розділу 31 Правил дорожнього руху заборонена [1].

І хоча чинним законодавством передбачено кримінальну відповідальність за випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації, однак окремі положення законодавства України, зокрема, статті 287 Кримінального кодексу України (далі – КК України), мають деякі прогалини. Так, у диспозиції статті 287 КК України встановлено, що кримінальна відповідальність настає за випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують її увагу та швидкість реакції, або не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, вчинення особою, відповідальною за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть [2]. При цьому законодавець, застосовуючи широкий спектр дій, які складають об'єктивну сторону, практично не конкретизує відповідальність суб'єкта за вчинення конкретного діяння. Занадто відсильними видаються характеристики суб'єкта кримінально-караних дій, що в окремих випадках унеможлиблює притягнення до кримінальної відповідальності осіб фактично за допущені ними порушення.

До прикладу, санкція ч. 1–3 ст. 286 КК України передбачає градацію кримінальної відповідальності за спричинення внаслідок порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами спричинення потерпілому середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень, смерті, а також таких, які спричинили загибель кількох осіб. Натомість, санкція ст. 287 КК України передбачає застосування

покарання від однієї тисячі неоподаткованих мінімумів доходів громадян до позбавлення волі на строк до 5 років [2].

Занадто широким видається поняття «інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух». Постановою Пленуму Верховного Суду «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті» визначено, що іншими грубими порушеннями правил експлуатації транспорту, що забезпечують дорожній рух, є грубе порушення режиму роботи водіїв; відсутність контролю за технічним станом транспортних засобів; надання дозволу на використання не обладнаного належним чином вантажного транспортного засобу для перевезення пасажирів, перевантаженого транспортного засобу чи завантаженого з порушенням вимог правил дорожнього руху; допуск до керування особи, яка перебуває під впливом лікарських препаратів, у стомленому або хворобливому стані, тощо [1]. Подібна невизначеність законодавства створює неоднозначність тлумачення і призводить до неправильної кваліфікації даного злочину.

Також для уникнення помилок кваліфікації необхідно враховувати, що ст. 287 КК України може бути застосована лише за умови, що особа, відповідальна за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів, усвідомлювала наявність зазначених у цій статті обставин, які унеможливають експлуатацію таких засобів. До осіб названої категорії належать працівники підприємств, установ та організацій незалежно від форми власності, на яких законом або підзаконними нормативними актами покладено відповідальність за технічний стан чи експлуатацію технічних засобів (завідувачі та начальники гаражів, інспектори безпеки руху, головні механіки тощо), а також власники та водії таких засобів, які дозволили іншим особам керувати останніми.

Отже, кримінально-правова охорона безпеки експлуатації транспорту набуває особливої актуальності. Окрім того, основні дослідження, присвячені питанням кримінальної відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту мають враховувати сучасні соціально-економічні та правові реалії, а також технічні досягнення останніх років. У той же час сучасна правозастосовна практика вимагає вирішення низки питань, пов'язаних з реалізацією кримінальної відповідальності за даний злочин. Все це дозволяє зробити висновки про необхідність розробки теми даного дослідження та її значення в теоретичному та

практичному аспектах і відпрацювання практичних рекомендацій щодо удосконалення кримінального законодавства України.

Література

1. Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також про адміністративні правопорушення на транспорті: Постанова Пленуму Верховного Суду від 23 груд. 2005 р. № 14. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0014700-05#Text> (дата звернення: 08.10.2021).

2. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.

УДК 343(043.2)

Хмеленко К.М., здобувач вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ, м. Дніпро, Україна
Науковий керівник: Шаблистий В.В., д.ю.н., професор

ДО ПИТАННЯ ПРО НЕЗАКОННЕ ЗАВОЛОДІННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ

У сучасних умовах транспорт виконує не тільки роль засобу пересування пасажирів і вантажів. Транспортна система перетворилась у складову частину загального прогресу людства, залучаючи народи і країни до найсучасніших досягнень цивілізації у найрізноманітніших галузях.

Цей процес набуває свого розвитку і в Україні, яка поряд з іншими європейськими державами має досить велику і розвинуту транспортну систему, сполучену з багатьма країнами світу. До цієї системи належать повітряний, морський, річковий, залізничний, автомобільний, магістрально-трубопровідний транспорт, метрополітени, розвинута сітка міського й позаміського електричного та різноманітного відомчого транспорту.

Від рівня безпеки функціонування транспортної системи значною мірою залежить успішне вирішення соціально-економічних програм української держави. З розвитком транспортної системи та збільшенням кількості транспортних засобів зростають і рівень транспортних злочинів, і кількість загиблих та поранених на транспорті, та завдаються величезні матеріальні збитки.

Так, важливою умовою безпечної роботи транспорту є дотримання всіма особами встановленого порядку користування