

предметом якого є транспортний засіб, особа отримує грошові кошти, які у подальшому можуть бути обернені нею на свою користь або на користь іншої особи.

4. Реалізація грошових коштів (використання доходів) (умовно факультативний етап). Полягає в тому, що злочинець використовує кошти, отримані злочинним шляхом, від незаконного правочину у власних цілях. Він може, наприклад, покласти кошти на депозит до фінансової установи або перемістити їх в офшорні зони, або вчинити законний правочин з ними тощо з метою створити ілюзію їх законності.

Отже, проаналізувавши етапи легалізації (відмивання) доходів від продажу транспортних засобів, які були незаконно отримані у власність, можна зробити висновок, що на першому етапі особа вчиняє злочин, який передусє легалізації (відмивання) доходів (предикатний злочин), на другому – вчиняє правочин щодо злочинно набутого транспортного засобу, на третьому – отримує кошти від такого правочину (цей етап вважається розпочатим в момент передачі грошей, і легалізація (відмивання) доходів вважається завершеною саме на цьому етапі), а на четвертому, факультативному, етапі особа реалізовує злочинно здобуті кошти.

#### *Література:*

1. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України.– 2001.– 29 червня.– № 25.– Ст. 131.
2. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 5 від 15 квітня 2005 р. "Про практику застосування судами законодавства про кримінальну відповідальність за легалізацію (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом" // Вісник Верховного Суду України.– 2005.– № 5.– С. 9 – 12.
3. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України: У 2 т.– Т.1 / За заг. ред. П.П. Андрушка, В.Г. Гончаренка, Є.В. Фесенка.– [3-тє вид., переробл. та доп.].– К. : Алерта; КНТ; Центр учбової літератури.– 2009.– 964 с.

УДК 341.23:347.823.4(043.2)

**Магльована І.І.,**  
студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Свідіна О.Д.,**  
студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Боярська З.І., к.і.н., доцент

### **МІЖНАРОДНО – ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА І ЕКІПАЖУ**

Повітряне судно – літальний апарат, підтримуваний в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від поверхні землі або води. Таким чином, ракети, турбоболоти, екраноплани та судна на повітряній подушці не відносяться до повітряних суден.

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є державним, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і зареєстровано у реєстрі державних повітряних суден. Повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден [1, с. 13].

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Велике значення має поділ повітряних суден на державні та приватні, цивільні та військові.

Цивільні повітряні судна можуть бути як державними, так і приватними. Що ж до військових суден, то вони завжди є державними. Згідно зі ст. 3 Чиказької конвенції, до державних відносять повітряні судна, які використовуються митними та поліцейськими службами.

Виходячи з принципу суверенної рівності держав, військові повітряні судна, що правомірно перебувають у межах іноземної держави, користуються там імунітетом. Таким же режимом користуються і всі інші державні повітряні судна.

Імунітет державних повітряних суден означає, що будь-які примусові дії щодо них у порядку забезпечення судових позовів і ухвал вважаються порушеннями суверенітету [4, с. 132]. В усьому іншому як дер-

жавні, так і приватні цивільні повітряні судна користуються однаковими правами і несуть однакові обов'язки.

Не менш важливим чинником для з'ясування правового статусу повітряного судна є його національність і місцезнаходження в певний момент. Відповідно до ст. ст. 17, 18, 20 Чиказької конвенції 1944 р. повітряні судна мають національність тієї держави, до реєстру якої вони занесені. Кожне повітряне судно повинно мати розпізнавальні знаки, які визначають його національність [2, с. 454]. Факт реєстрації судна має важливе юридичне значення і тому одночасна реєстрація повітряного судна у двох державах забороняється.

При виконанні міжнародних сполучень та польотів повітряне судно, не втрачаючи правового зв'язку зі своєю державою, тимчасово потрапляє під юрисдикцію тієї іноземної держави, в межах території якої воно перебуває в певний момент.

Право на здійснення юрисдикції за державою реєстрації повітряного судна і за державою, у повітряному просторі якої здійснюється політ, зафіксовано в Токійській конвенції 1963 р. про правопорушення та деякі інші акти, вчинені на борту повітряного судна. У ст. 3 цієї Конвенції в найбільш загальній формі визначається юрисдикція держави реєстрації. У ст. 4 визначається юрисдикція держави, у повітряному просторі якої відбувається політ. Конвенцією передбачається, що держава може перервати політ іноземного судна для здійснення своєї юрисдикції у випадках, коли:

- правопорушення мало наслідки на її території;
- правопорушення було вчинене громадянином або супроти громадянина цієї держави;
- правопорушення вчинене проти безпеки цієї держави;
- правопорушення полягає у нехтуванні норм і правил польотів та маневруванні у повітряному просторі цієї держави;
- здійснення юрисдикції необхідне для того, щоб забезпечити додержання зобов'язань цієї держави відповідно до багатосторонньої міжнародної угоди.

У повітряному просторі над відкритим морем, який не підлягає суверенітетові жодної з держав, повітряні судна підкоряються виключно юрисдикції держави їх реєстрації, якщо інше не передбачене міжнародними угодами [3, с. 16]. Винятком є акти повітряного піратства, вчинені у міжнародному повітряному просторі над відкритим морем.

Що стосується правового статусу екіпажу, то за дії членів екіпажу, здійснені в межах їх службових повноважень, несе відповідальність експлуатант (власник) судна. Екіпаж повітряного судна складається з ко-

мандира, льотного складу та обслуговуючого персоналу. Кожен член екіпажу виконує точно визначені функції. Командир повітряного судна несе відповідальність у цілому за повітряне судно, екіпаж, пасажирів та вантаж [2, с. 43].

У міжнародному праві не існує жодного документа, який би сповна визначав правовий статус екіпажу повітряних суден. Певні права екіпажу та командира стосовно заходів з попередження та припинення дій на борту під час польоту містяться в Главі III Токійської конвенції 1963 р. Деякі загальні вимоги до посвідчень членів екіпажу зафіксовані в ст. ст. 32 і 33 Чиказької конвенції та в Додатку 1 до неї.

Загалом, правове становище екіпажу визначається законодавством держави реєстрації повітряного судна. В Україні основним правовим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України.

Члени екіпажа повітряного судна, виконуючи свої службові обов'язки, є представниками експлуатанта судна (власника), що відповідає за дії екіпажа. Кожний член екіпажа має чіткі функціональні обов'язки [3, с. 212]. Очолює екіпаж командир, що відповідальний за повітряне судно, інших членів екіпажа, пасажирів і вантажі в межах певних тимчасових рамок. Міжнародне право визначає правове положення екіпажа загалом. Деякі вимоги відносно екіпажа втримуються в ст.ст. 32, 33 Чиказької конвенції 1944 р. і Додатку 1 до неї. Однак докладна правова регламентація правового статусу екіпажа – це прерогатива національного законодавства держави реєстрації повітряного судна.

#### *Література:*

1. Іванов Ю. А. Міжнародне право: посібник [для підготовки до іспитів] / Ю. А. Іванов. – Київ : Паливода А. В., ФОП. – 2004. – 198 с.
2. Международное право / отв. ред. Колосов Ю. М., Кузнецов В. И. – Москва : Международные отношения. – 2000. – 608 с.
3. Черкес М. Ю. Міжнародне право: підручник / М. Ю. Черкес. – Київ : Знання. – 2000. – 397 с.
4. Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право : підручник / Н. В. Пронюк. – Київ : КНТ. – 2010. – 280 с.