

України. 2016 р.

3. Техніка авіаційна військової призначеності. Апарати літальні безпілотні. Основні терміни, визначення понять і класифікація : ДСТУ В 7371:2013. С. 27–36.

4. Білоус В.В. Класифікація безпілотних літальних апаратів та її значення для криміналістичної практики. *Теорія та практика судової експертизи і криміналістики*. 2016. С. 47-57.

5. Світовий досвід правового регулювання використання безпілотників URL: <https://www.openforest.org.ua/29113/> (дата звернення: 28.03.2019).

6. Кузьменко Є.В. Проблеми правового регулювання застосування безпілотних літальних апаратів у правоохоронній діяльності Національної поліції України. *Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ*. 2016. № 4(101). С. 82-88.

УДК 343.2/.7:347.82(043.2)

Кузьо Ю.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА УГОН АБО ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (СТ.278 КК УКРАЇНИ)

У зв'язку зі збільшення авіаперевезень в Україні зростає рівень злочинності і виникає потреба в посиленні авіаційної безпеки. Авіаційна безпека – це захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів.

Метою дослідження є кримінальна відповідальності за угон або захоплення повітряного судна згідно КК України (ст. 278), а також визначення суспільної небезпеки даного злочину.

Основні нормативні акти, спрямовані на забезпечення авіаційної безпеки, діють на трьох рівнях:

– на глобальному рівні авіаційну безпеку забезпечує Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), основними документами якої є Конвенція про злочини та деякі інші акти, які вчинюються на борту повітряних суден від 14.09.1963 р.; Конвенція про боротьбу із незаконним захватом повітряних суден від 16.12.1970 р.; Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23.09.1971 р.; Протокол про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які

обслуговують цивільну авіацію від 14.03.1989 р.; Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення 03.12.1997 р.

– на регіональному рівні – Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), Європейське і Північноатлантичне бюро ІКАО, основними документами яких є Політика Європейської конференції цивільної авіації в сфері авіаційної безпеки;

– на національному рівні – Державна авіаційна адміністрація (САА), основними документами якої є Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р., Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України №390 від 11.05.2007 р., Інструкція по оцінці рівня загрози безпеці цивільної авіації України.

До актів незаконного втручання відносяться: незаконне захоплення повітряного судна; руйнування повітряного судна, яке знаходиться в експлуатації, захоплення заручників на борту повітряних суден або в аеродромах, насильницьке проникнення на борт повітряного судна в аеропорт або в розташування аеронавігаційних засобів або служб; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї та ін.

В ст. 278 КК України міститься норма, відповідно до якої передбачена кримінальна відповідальність за здійснення двох найбільш суспільно небезпечних актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, а саме – угон або захоплення повітряного судна.

Цей злочин є конвенційним злочином, тобто це передбачене міжнародною угодою суспільно небезпечне посягання в міжнародно-правовій сфері.

Об'єктивна сторона у складі цього злочину проявляється у формі двох дій – угон і захоплення.

Угон – це протиправне переміщення повітряного судна, а захоплення – це протиправний вплив на особу, яка керує повітряним судном, внаслідок чого суб'єкт злочину отримує панування над повітряним судном.

Захоплення повітряного судна – це протиправне заволодіння повітряним судном із застосуванням насильства чи погроз застосувати насильство. Захоплення повітряного судна, як правило, є початковим етапом для його угону. Злочин вважається закінченим з моменту захоплення судна.

Предметом злочину є повітряне судно цивільної авіації, а також вертоліт, дирижабль та інший літальний апарат, який підтримується в атмосфері завдяки його взаємодії із повітрям.

Норма, яка передбачена в ст. 278 КК України, не застосовуються щодо повітряних суден, які зайняті на військовій та митній службах.

В ч. 2 ст. 278 КК України передбачена кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна, вчинені з обтяжуючими обставинами. Суспільна небезпека діяння значно підвищується, якщо угон або захоплення повітряного судна вчиняється у співучасті та із застосуванням насильства. Співучасть та насильство як обтяжуючі обставини передбачені і в ч. 2, і в ч. 3 цієї статті. Але значну роль відіграє ступінь суспільної небезпеки вказаних обтяжуючих обставин. В диспозиції ч. 2 ст. 278 КК України передбачені такі обтяжуючі обставини, як група осіб за попередньою змовою та спосіб – насильство, що не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого.

В диспозиції ч. 3 ст. 278 КК України передбачена така кваліфікуюча ознака як наслідок – загибель людей чи інші тяжкі наслідки. Під загибеллю людей слід розуміти смерть хоча б однієї людини – пасажирів або члена екіпажу, а також осіб, які після посадки захопленого судна беруть участь у його звільненні. Під іншими тяжкими наслідками слід розуміти заподіяння потерпілим тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості.

Суб'єктивна сторона угону або захоплення повітряного судна виражається у прямому умислі. Особа усвідомлює фактичні ознаки вчинюваного діяння, розуміє його суспільно небезпечний характер і бажає досягти конкретного суспільно небезпечного наслідку – захопити літак з метою його угону. Мотив і мета є обов'язковими ознаками у цьому складі злочину, вони можуть бути різними: корисливими, політичними, можуть мати терористичний характер, але на кваліфікацію не впливають і враховуються лише при призначенні покарання.

Угон або захоплення повітряного судна може набувати виду авіаційного тероризму, тобто вчиняється як терористичний акт. В цьому випадку такі дії слід кваліфікувати за ст. 258 КК України як «Терористичний акт» і за наявності підстав за ст. 258-3, 258-4, 258-5 КК України

Отже, ми бачимо, одним із недоліків сучасного законодавства щодо авіаційних злочинів є його неповнота. А захоплення або угон повітряного судна є одним із небезпечних суспільних діянь, яке потребує більш досконалих санкцій за його вчинення.

Література

1. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

УДК 343.1:656(043.2)

Ліхитченко І.Г., Коргунова Г.М., студентки,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Лихова С. Я., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНО-ПРОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ЮРИДИЧНОГО СКЛАДУ ЗЛОЧИНУ «ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТРАНСПОРТУ ОСОБАМИ, ЯКІ КЕРУЮТЬ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ» (ст.286 КК УКРАЇНИ)

За умов технічного прогресу розвиваються всі види механічного транспорту, збільшуються потужність та швидкість руху транспортних засобів. Крім позитивних змін у роботі транспорту це викликає і негативні явища, оскільки більш реальною стає можливість настання тяжких наслідків – загибелі чи травмування людей, знищення чи пошкодження транспортних засобів і т. ін. Важливою умовою безпечної роботи всіх видів механічного транспорту є дотримання всіма учасниками правил безпеки руху та експлуатації транспорту. Серед усіх транспортних злочинів посягання передбачене ст. 286 КК України є найбільш поширеним, у зв'язку з чим кримінально-правові заходи боротьби з цим злочином набувають особливої актуальності.

Безпосереднім об'єктом злочину є безпека руху та експлуатація автомобільного та деяких інших видів транспорту, перелік яких наведений у примітці до ст. 286, а його додатковим обов'язковим об'єктом – життя та здоров'я особи [1].

Диспозиція ст. 286 КК України є бланкетною, тому при вирішенні питання про притягнення до кримінальної відповідальності за цією статтею потрібно звертатися до нормативних актів, які регламентують порядок дорожнього руху та експлуатації механічного транспорту. Ст. 3 Постанови Пленуму Верховного Суду від 23.12.2005 N 14 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про деякі злочини проти безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту, а також адміністративні правопорушення на транспорті» наголошує на тому,