

транспорті / В. Б. Вишня // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ. – 2012. – № 4. – С. 479-484.

3. Кринична Е. В. Особливості огляду місця події за фактами розкрадання вантажів на залізничному транспорті / Е. В. Кринична // Криміналістичний вісник. – 2013. – № 1 (19). – С. 117-120.

УДК 343.2/.7(043.2)

Логоша В. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Малярчук Н. В., к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТАТТЕЮ 34 КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ (ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ МІЖНАРОДНИХ ПОЛЬОТІВ)

Злочини у сфері безпеки міжнародних польотів не втрачають своєї актуальності не лише у зв'язку зі специфікою авіаційної сфери (посилений митний контроль, кваліфікаційні вимоги до працівників тощо), а й через складну геополітичну ситуацію, у якій опинилася Україна, коли посилення повітряного кордону є одним із пріоритетних напрямів у збереженні національної безпеки держави.

Відповідно до ст. 334 Кримінального кодексу України від 05.04.2001 [2] (далі – КК України) вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу, а також недодержання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних трас, коридорів або ешелонів караються штрафом від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна.

Об'єктом цього злочину є безпека міжнародних польотів і порядок перетинання державного кордону України, так як даний злочин належить до групи злочинів, що порушують недоторканість державних кордонів України.

Відповідно до п. 81 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України [3], повітряний простір України – частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у тому числі над її територіальними водами (територіальним морем), і обмежена вертикальною поверхнею, що проходить по лінії державного кордону України.

З об'єктивної сторони цей злочин може проявитися у таких формах, як вліт в Україну або виліт із України без відповідного дозволу, та

недодержання зазначених у дозволі маршрутів, трас і коридорів, а також ешелонів і місць посадки.

Згідно зі ст. 40 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року [1], жодне повітряне судно, а також жоден член персоналу, які мають посвідчення або свідоцтва із відмітками, не беруть участь у міжнародній навігації інакше, як з дозволу держави або держав, на територію яких вони прибувають. Реєстрація або використання будь-якого такого повітряного судна або будь-якої його сертифікованої частини в будь-якій іншій державі, крім тієї, в якій воно первісно сертифіковано, залишаються на розсуд держави, в яку імпортується повітряне судно або його частина.

З суб'єктивної сторони злочин у формі вльоту в Україну або вильоту із України без відповідного дозволу може бути вчинений лише з прямим умислом. У разі недодержання зазначених у дозволі маршрутів, трас і коридорів, а також ешелонів і місць посадки може бути і непрямий умисел, а також необережність. Так, наприклад, вліт в Україну чи виліт із України або інші умисні порушення правил міжнародних польотів могли бути зумовлені несправністю літака не з провини екіпажу, а розробників судна, стихійним лихом або іншими подібними причинами.

Суб'єкт злочину є спеціальним – це член екіпажу (або пілот-одинак) іноземного чи українського повітряного судна, що здійснює політ міжнародними авіалініями, для якого правила міжнародних польотів є обов'язковими для додержання.

За інформацією прес-центру Служби безпеки України, 25 серпня приблизно о 4 ранку в Яворівському районі Львівщини поблизу українсько-польського кордону прикордонники виявили позашляховик з причепом, в якому знаходився параплан. Документи на апарат та дозволи на здійснення міжнародних польотів – відсутні. Польська прикордонна варта підтвердила факт польоту у цей час у напрямку України малого літального апарата, що було зафіксовано тепловізійним комплексом. За даним фактом слідчими Управління СБУ у Львівській області відкрито кримінальне провадження за ст. 334 КК України. Однією з версій слідства є переміщення контрафактних цигарок. Тривають оперативно-слідчі дії.

Таким чином, вироки суду по даній категорії справ у своїй резолютивній частині найчастіше передбачають покарання за вчинення сукупності злочинів. Відповідно до мотивувальної частини вироку Миколаївського районного суду Львівської області від 22.04.2015 у кримінальному провадженні № 1-кп/447/94/15 Справа № 447/842/15-к [4], наприкінці 2014 року ОСОБА_1 вирішив використати літальний апарат у незаконних цілях, а саме контрабандним способом переміщувати нам через українсько-польський кордон поза митним контролем сигарети з метою їх збуту на території Республіки Польща, при цьому здійснивши несанкціоновані польоти без відповідного дозволу через державний кордон України. На підставі ст. 70 КК України шляхом поглинення більш

суворим покаранням менш суворого ОСОБІ_1 було призначено покарання у виді штрафу в розмірі 1000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – 17000 грн. з конфіскацією літального апарату.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року // Офіційний вісник України. – 2004. – 22 жовтня. – № 40. – Ст. 2667. – Код акту 30261/2004.
2. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131.
3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
4. Єдиний реєстр судових рішень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/43956401>.

УДК 343.82(043.2)

Меренкова В. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рощина І. О, к.ю.н, доцент

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЛОТІВ НА ПОЧАТКУ СТАНОВЛЕННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Історичне формування повітряного права в Україні тривалий час не мало самостійного характеру, а було представлено правовою доктриною і практикою розвитку повітряного законодавства СРСР. Але ж вдосконалення нормативної бази повітряного права України, а також її прагнення увійти повноправним членом до Європейського Союзу зумовлюють потребу приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів.

З тих часів, коли людство навчилося за допомогою літальних апаратів пересуватися по повітрю і стало використовувати повітряний простір для повітроплавання, коли повітроплавання робило свої перші кроки, а літак ще і не був винайденим, постала необхідність у встановленні визначених правил та норм для упорядкування цієї сфери людської діяльності. Ще наприкінці ХІХ ст. учені-юристи висловлювали думки про те, що пересування повітряним транспортом тільки тоді матиме реальну можливість здійснюватись, коли будуть вирішені основні питання правового регулювання повітряного пересування, у тому числі й питання правової регламентації діяльності та відповідальності пілота.

Грунтовні дослідження питань, пов'язаних з діяльністю цивільної авіації, проводилися ще за часів існування СРСР – серед них слід відзначити праці І. С. Перетерського, І. С. Лопаногова, В. Л. Лахтіна,