

да або інша особиста вигода, а при угоні чи захопленні судна (ст. 278 КК України) мета відсутня. Вважаємо, що це твердження не є вірним, адже діяння, передбачені у диспозиції ст. 278 КК України вчинюються з умислом і вид умислу – прямий, а це, в свою чергу, свідчить про таку ознаку суб'єктивної сторони як мету. І навіть якщо суб'єкт не переслідує мету отримати матеріальну винагороду, то, безумовно, інша особиста вигода у нього

УДК 344.7

Колубасєва О.О.,  
асистент,

Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника,  
м. Івано-Франківська, Україна

## ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

Україна є однією із держав, що приєдналися до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, тому вона несе відповідальність за виконання міжнародних зобов'язань, передбачених цією Конвенцією, та за гарантії і створення умов безпеки для суспільства, захисту інтересів під час провадження діяльності в галузі цивільної авіації та використання повітряного простору України [1].

Відповідно до п.81 ч.1 ст.1 Повітряного кодексу України **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.

**Використання повітряного простору України** – провадження діяльності, пов'язаної з польотами повітряних суден, з переміщенням (перебуванням) матеріальних об'єктів у повітряному просторі України, а також з вибуховими роботами, пусками ракет, усіма видами стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці польотів повітряних суден та інших літальних апаратів [3]. Відповідальність за порушення правил використання повітряного простору передбачається ст. 282 Кримінального кодексу України [2]. **Основним безпосереднім об'єктом злочину** є безпека використання повітряного простору України. Його додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи або власність [7].

У частині 1 ст. 282 КК дається опис об'єктивної сторони складу злочину, яка виражається в порушенні правил пуску ракет, проведенні всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчиненні інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів [4].

**Об'єктивна сторона злочину як** обов'язкові ознаки включає діяння, наслідки у вигляді створення загрози безпеці повітряних польотів і причинний зв'язок між цими діяннями та наслідками [7].

Діяння при вчиненні злочину може виражатись у дії або бездіяльності. Воно полягає в порушенні правил використання повітряного простору в ході пуску ракет, проведенні всіх видів стрільби, вибухових робіт, інших дій в повітряному просторі, а саме у: 1) вчиненні дій, які заборонені правилами (пуск ракет в зоні повітряних польотів; здійснення вибухових робіт поблизу злітно-посадочних смуг до або після дозволеного часу, проведення навчальних стрільб невідповідними боєприпасами, запуск повітряних куль в місцях чи на висотах, де здійснюються повітряні польоти; проведення змагань, інші дії з птахами, які можуть викликати їх зіткнення з літальними апаратами тощо); 2) невиконанні дій, які особа може і повинна вчинити відповідно до вимог правил безпеки повітряних польотів (наприклад, неузгодження монтажних робіт, які виконуються з використанням вертольотів, з органами обслуговування повітряного руху, невиключення сигнальних вогнів на телевізійних вежах чи висотних будинках) [7].

У повітряному просторі також можуть здійснюватися різні роботи, наприклад, при будівництві, монтажі, ремонті чи обслуговуванні різних веж, вишок, труб та інших об'єктів. Виконання вказаних видів робіт має здійснюватися з дотриманням відповідних правил, узгоджуватися з усіма власниками літальних апаратів, а також іншими органами, що здійснюють управління польотами повітряних суден [4].

Правила використання повітряного простору, до яких слід звертатися для з'ясування суті порушення і визначення змісту злочинного діяння, – це насамперед нормативно-правові акти різного рівня (ПК, інші закони, постанови КМ, відомчі акти), нормативні акти підприємств, установ, організацій державної, цивільної та військової авіації. До таких правил можуть бути віднесені й одноразові накази, вказівки, розпорядження, спрямовані на убезпечення повітряних польотів [7].

**Суб'єктом** злочину є особа, яка досягла 16-річного віку, і на яку покладається виконання відповідних правил. Це можуть бути пілоти, які не належать до працівників повітряного транспорту, а також особи, відповідальні за безпеку використання повітряного простору при запуску ракет, проведенні стрільб тощо [6, с. 215].

**Суб'єктивна сторона** злочину характеризується виною до факту порушення та його наслідків. Порушення може бути допущено як умисно, так і з необережності (прямий умисел чи злочинна недбалість). Що стосується наслідків порушення, то вина до них може бути тільки необережною (злочинна самовпевненість або недбалість) [5, с. 345-346].

**Кваліфікуючими ознаками** злочину є спричинення ним: 1) середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень; 2) великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 282), а особливо кваліфікуючою – загибелі людей (ч. 3 ст. 282).

#### *Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, Міжнародний документ від 07.12.1944
2. Кримінальний кодекс України від 05.04.2001 р. № 2341-III
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI
4. Бажанов М.І., Баулін Ю. В., Борисов В.І. та ін. Кримінальне право України: Особлива частина: Підручник / М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, В. І. Борисов та ін.; За ред. проф. М. І. Бажанова, В. В. Сташиса, В. Я. Тація.– 2-е вид., перероб. і доп.– К.: Юрінком Інтер, 2005.– 544 с.
5. Баулін Ю. В., Борисов В. І., Тютюгін В. І. та ін. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація.– 4-те вид., переробл. і допов.– Х.: Право, 2010.– 608 с.
6. Селецький С. І. Кримінальне право України. Особлива частина. Навч. посіб./ С.І. Селецький.- К: Центр учбової літератури, 2008.– 496 с.
7. Науково-практичний коментар до кримінального кодексу України за ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація 2006р.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://studrada.com.ua/content/>

УДК 328.185:656.6

**Лень В.В.,**  
к.ю.н., доцент,

ДВНЗ "Національний гірничий університет", м. Дніпропетровськ, Україна

### **КОРУПЦІЙНІ ДІЯННЯ ЩОДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ МОРСЬКОГО І РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ**

Історично склалось, що Україна є морською державою і це велика геополітична перевага серед багатьох країн світу.

Українська держава має унікальне розташування, зокрема вихід у

Чорне та Азовське моря (велика їх акваторія, відповідна прилегла територія, північні острови є нашою власністю).

Ми маємо розгалужену річкову, в більшості, природну мережу, а це річки Дніпро, Дунай, Дністер та інші. Є декілька рукотворних водосховищ.

Дунай протікає по територіях багатьох країн Європи і відповідно має вдале водне сполучення та вихід, як і р.Дніпро у Чорне море.

Разом з тим слід визнати, інфраструктура, що розташована на прибережних територіях, а також пов'язана з морським і річковим транспортом (перевезенням, експлуатацією, ремонтом, обслуговуванням) дісталась від СРСР. Можливо для часів СРСР цього вистачало. Радянський Союз мав багато територій з виходом і в інші моря й океани, і відповідно у нього була інша стратегія розвитку морської і річкової інфраструктури.

Україна все ще експлуатує радянське надбання. Стратегічно значного, принципово нового на сьогодні не побудовано, довгострокового плану розвитку немає. Їх причини, скоріше, це тема іншого дослідження.

Але слід зазначити, що наприклад, у таких країнах, як Бельгія, Голландія, де є річки і вихід до морів, розвиток річкової і морської інфраструктури розвинений незрівнянно краще ніж у нас. Там вміло побудовано і експлуатується буквально кожен метр прибережної території та річкової і морської акваторії. Це відбувається не сезонно, а протягом усього року. При цьому зберігається і розвивається навколишній рослинний ландшафт і тваринний світ. Побудовано безліч каналів, різноманітного призначення. Їх мережа вкрай розгалужена.

Слід визнати, українські річкові, морські акваторії експлуатуються далеко не повною мірою, навіть у сезони навігації. А це відповідно, питання зайнятості населення, інвестицій, здешевлення перевезень, прибутку тощо.

Україні з часів СРСР дісталось потужне суднобудівне і судноремонтне господарство з відповідним високопрофесійним людським потенціалом (конструктори, інженери, робітники), а також з науковими установами і закладами, де конструювали, розробляли судна, поводити дослідження з цих питань та вчили, готували різні категорії і спеціальності професіоналів.

Більшість з того втрачено, що залишилось, на жаль, продовжує скорочуватись і закриватись.

Достатньо назвати лише суднобудівні підприємства в Миколаєві (два), Києві та Феодосії, які на сьогодні мають поодинокі замовлення, в більшості іноземні.

Для українських судновласників ми фактично не будемо.