Літаки падають і, на превеликий жаль, будуть падати й надалі. Завдяки аналізу інформації інколи вдається з'ясувати причини трагедії. Альтернативи бортовим самописцям наразі не існує. Саме тому ця ж технологія застосовується й у водному транспорті, і в залізничному.

Головне завдання бортового самописця – допомога у розслідуванні причин авіакатастроф. Бортовий самописець – це технологічно простий, але дуже міцний та загартований прилад, який дедалі стає ще надійнішим та технологічнішим.

*Література*

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 07 груд. 1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text

УДК 347.826:341.362 (043.2)

**Боковенко В.П.,** студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н, професор

## КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА НЕЗАКОННОГО ЗАВОЛОДІННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

У наш час повітряне судно є одним із найзручніших і найшвидших транспортних засобів. Значна кількість людей кожного дня для переміщення між країнами і, навіть, містами обирають авіаційний транспорт. Основним завданням цивільної авіації є забезпечення польотів з метою не допущення авіаційних подій.

Не рідко, можна побачити інформацію про угон або захоплення повітряного судна, у ст. 278 Кримінального кодексу України міститься норма, відповідно до якої передбачена кримінальна відповідальність за вчинення даних злочинів.

Захоплення або угон повітряного судна є суспільно небезпечним діянням, яке полягає в порушенні авіаційної безпеки. Авіаційна безпека – це захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів. До актів незаконного втручання належить: незаконне захоплення та угон повітряних суден; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи довкіллю; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного

пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації.

Злочин, склад якого передбачений у диспозиції ст. 278 КК України, є конвекційним злочином, це означає, що дане суспільно небезпечне посягання передбачене міжнародною угодою в міжнародно-правовій сфері, караність якого має бути встановлена у національному законодавстві.

Слід розрізняти терміни угон і захоплення. Угон – це протиправне переміщення повітряного судна. Захоплення – це протиправний вплив на особу, яка керує повітряним судном, внаслідок чого суб'єкт злочину отримує контроль над повітряним судном. Угон вважається закінченим, коли повітряне судно знаходиться в польоті, тобто двері повітряного судна закриті перед польотом і до моменту їх відкриття після приземлення. Якщо угон вчиняється членами екіпажу, то закінчення його слід вважати з моменту відхилення від маршруту або відмови виконувати вказівки осіб, які керують польотом. Якщо угон повітряного судна здійснюється із аеропорту, де повітряне судно знаходиться на стоянці, то угон починається із моменту запуску двигунів і початку руху повітряного судна. Захоплення повітряного судна – це протиправне заволодіння повітряним судном із застосуванням насильства чи погрози 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 [2, с. 324].

Норми, які передбачені в ст. 278 КК України, не застосовуються щодо повітряних суден, які зайняті на військовій та митній службах.

Угон або захоплення повітряного судна може набувати виду тероризму, тобто вчинятися як терористичний акт. У такому 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 [1].

Характерною кваліфікаційною ознакою для вчинення угону або захоплення повітряного судна є застосування насильства, яке є

небезпечним для життя чи здоров'я потерпілих, адже, як правило, цей злочин супроводжується застосуванням вогнепальної зброї та вибухових речовин, що і зумовлює характер насильства. У будь-якому випадку, якщо під час злочину застосовується зброя або існує погроза її застосування, такі дії слід кваліфікувати як дії, поєднані з насильством, що є небезпечним для життя і здоров'я потерпілих. 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 не є обов'язковими ознаками у цьому складі злочину, вони можуть бути різними: корисливими, політичними, можуть мати терористичний характер [2, с. 325].

Виходячи із вище наведеного, захоплення або угон повітряного судна є суспільно небезпечним діянням, яке полягає в порушенні авіаційної безпеки тягне за собою кримінальну відповідальність у вигляді позбавлення волі на різні терміни, виходячи із тяжкості вчиненого злочину.

*Література*

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text.

2. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / Д.С. Азаров, В.К. Грищук, А.В. Савченко [та ін.]; за заг. ред. О.М. Джужі, А.В. Савченка, В.В. Чернея; НАВС. Київ: Юрінком Інтер, 2016. 1064 с.

УДК 344.7(043.2)

**Бондирєв І.Ю., Хонич М.С.,** студенти,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЧЛЕНОМ ЕКІПАЖУ АБО ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТЯНОГО РУХУ ДИСПЕТЧЕРОМ УПРАВЛІННЯ ПОВІТРЯННИМ РУХОМ (ДИСПЕТЧЕРОМ СЛУЖБИ РУХУ) У СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО СП'ЯНІННЯ АБО ПІД ВПЛИВОМ НАРКОТИЧНИХ ЧИ ПСИХОТРОПНИХ РЕЧОВИН

У кримінальному законодавстві на даний час питання відповідальності за цей злочин проти безпеки та експлуатації руху є недостатньо дослідженим і з певних причин викликає увагу