

рівня допустимого авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію»). Однак можна стверджувати, що нові екологічні стандарти виявляться недостатніми через зростання обсягу авіаційних перевезень. Це пояснюється збільшенням пропускнуої спроможності аеропортів у країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений і, як наслідок, збільшенням нормативів щодо авіаційного шуму й викидів шкідливих речовин, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі.

Узагальнюючи вищезазначене, необхідно констатувати, що на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації. Але, як уявляється, він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування, зокрема, шляхом розвитку запобіжних заходів у даній сфері у світлі міжнародних вимог та стандартів. Варто відзначити збільшення норм екологічного спрямування у повітряному законодавстві України. Але попри задекларовані в новому Повітряному кодексі України пріоритети, відсутність у ньому механізму притягнення до юридичної відповідальності за порушення норм екологічного характеру поки ще не сприяє усвідомленню значущості екологічної складової безпеки цивільної авіації.

УДК 343.346.55(043.2)

Поліщук Д.О., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Лихова С.Я., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ВИКОРИСТАННЯ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ: АВІАЦІЙНИЙ АСПЕКТ

Повітряний кодекс України відповідно до п. 26 ч. 1 ст. 1 визначає термін «використання повітряного простору України» як «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». Здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України встановлюється Повітряним кодексом України [1].

Вимоги щодо встановлення загальних правил та порядку організації використання повітряного простору в Україні, включаючи повітряний простір над морем, міжнародний простір, відповідальність за обслуговування якого покладено на Україну міжнародними договорами, встановлюються Авіаційними правилами України. Сфера дії Авіаційних правил поширюється на осіб, діяльність яких пов'язана із використанням повітряного простору, зокрема, особами можуть виступати як фізичні, так і юридичні особи, незалежно від їх форм власності. Галузь регулювання цих правил поширюється також на провадження діяльності, пов'язаної із пуском ракет, усіх видів стрільб, у тому числі з метою здійснення впливу на гідрометеорологічні процеси в атмосфері, що становлять загрозу безпеці повітряних польотів літальних апаратів та повітряних суден. Авіаційними правилами також встановлюється порядок отримання дозволу на використання повітряного простору України, а саме регулюється система подання користувачами повітряного простору заявок до Украероцентру напередодні провадження діяльності з метою «проведення стрільб, пусків ракет, вибухових робіт, застосування вибухових пристроїв військового призначення, знешкодження боєприпасів шляхом їх підриву (у встановлених зонах обмеження польотів та небезпечних зонах» [2].

Процедура надання дозвільної системи або заборони використання повітряного простору України забезпечується органами об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху на підставі заявки. Зокрема використання повітряного простору може бути обмежено, або у випадках, передбачених повітряним законодавством заборонено відповідно до порядку та вимог встановлених Державіаслужбою та Мінобороною. У випадку «пусків ракет, стрільб, бомбометань і десантування, вибухових робіт, проведення перевірки бойової готовності авіаційних частин і чергових сил з протиповітряної оборони Збройних Сил і захисту об'єктів підвищеної небезпеки, провадження іншої діяльності, яка може створити загрозу безпеці польотів» встановлюється обмеження щодо використання повітряного простору України » [3].

Кримінальним законодавством України встановлено відповідальність за порушення правил використання повітряного простору, а саме ст. 282 КК України встановлюється кримінальна

відповідальність за «порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів» [4].

Аналізуючи диспозицію ст. 282 КК України, слід зазначити, що суспільна небезпечність цього кримінального правопорушення полягає у дії, що може становити загрозу безпеці повітряних суден та літальних апаратів при повітряних польотах (ч. 1), а також у діянні, що може призвести до загрози життю та здоров'ю людей (ч.ч. 2, 3).

Суб'єктивну сторону цього кримінального правопорушення можна охарактеризувати як можливе вчинення діяння суб'єктом з прямим умислом, так і з злочинною недбалістю, тобто в даному випадку потрібно дослідити психологічний стан суб'єкта. Суб'єктом виступає особа, яка несе відповідальність за дотримання правил використання повітряного простору на певній ділянці, яка відведена для проведення пусків ракет або стрільби, робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі. Досліджуючи об'єктивну сторону складу кримінального правопорушення, передбаченого у диспозиції ст. 282 КК України слід виокремити такі ознаки як дія, а саме порушення правил пуску ракет, проведення стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, та наслідки, які передбачені ч. 2 «діяння, якщо вони спричинили потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або завдали великої матеріальної шкоди» та ч. 3 «діяння, якщо вони спричинили загибель людей» зазначеної статті.

Досліджуючи склад кримінального правопорушення, склад якого передбачений у диспозиції ст. 282 КК України, слід звернути увагу, що у ч. 1 ст. 282 КК України передбачена кримінальна відповідальність за проступок, адже санкція передбачає «штраф від однієї тисячі до трьох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років», проте, у ч.ч. 2 та 3 ст. 282 КК України передбачена кримінальна відповідальність за злочини, тому що санкції цих частин передбачають позбавлення волі на певний строк.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text>

2. Про затвердження Авіаційних правил України «Правила використання повітряного простору України»: Наказ Державної Авіаційної Служби України Міністерства Оборони України від 11 трав.

2018 р. № 430/210. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1056-18#Text>

3. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 груд. 2017 р. № 954. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-%D0%BF#n12>

4. Кримінальний кодекс України: від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

УДК 343.74(043.2)

Ромащенко К.Ю., здобувачка вищої освіти першого (бакалаврського) рівня, Національний університет «Чернігівська політехніка», м. Чернігів, Україна
Науковий керівник: Коломієць Н.В., д.ю.н., професор

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА УГОНУ ТА ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ЗА СТ. 278 КК УКРАЇНИ

На сьогоднішній день кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту є одними з найбільш поширених діянь. Безпека цивільної авіації виступає головним напрямком для розвитку законодавства нашої країни і для всього світу загалом. Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, що забезпечується комплексом заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів є авіаційною безпекою. Актами незаконного втручання є акти або спроби вчинення актів, що в свою чергу, створюють загрозу безпеці цивільної авіації та повітряного транспорту України. До таких актів входить і незаконний угон та захоплення повітряного судна передбачений ст. 278 КК України, що є головною проблемою нашого дослідження. Тому головною метою роботи є характеристика складу угону та захоплення повітряного судна.

У Кримінальному кодексі України від 5 квітня 2001 року вміщено розділ «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» який містить основні кримінальні правопорушення, що пов'язані також із авіацією [1, с. 3.5]. Одним із таких виступає правопорушення передбачене за ст. 278, яке включає у собі норму, відповідно до якої передбачена кримінальна відповідальність за здійснення двох, найбільш суспільно небезпечних актів незаконного втручання, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації – угон або захоплення повітряного судна.