

ефективний механізм розгляду скарг в межах строку, оскільки розгляд скарги залежить від волі та бажання сторони обвинувачення, так і свою незалежність, яка передбачена ч. 1 ст. 126 Конституції України.

Однак недосконалість інституту судового контролю, в даному випадку за досудовим слідством, яка сформувалась внаслідок неправильного застосування норм процесуального закону, не повинна ставати перепорою в реалізації громадянами прав на доступ до правосуддя.

Наведений системний аналіз положень вказаних статей та аргументація обґрунтовано свідчить, що неявка прокурора до суду апеляційної інстанції для участі в судовому розгляді апеляційної скарги на ухвалу слідчого судді про застосування запобіжного заходу не є і не може бути підставою для відкладення останнього. Відповідно, винесена апеляційним судом за відсутності прокурора ухвала буде повністю законною, тобто такою, що винесена із дотриманням вимог кримінального процесуального закону.

Література

1. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод від 04 лист. 1950 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text

2. Конституція України від 28 чер. 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

3. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

4. Рішення Конституційного суду України від 30 чер. 2009 р. № 16-рп/2009. Окрема думка судді Маркуш М.А. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v016p710-09#Text>

УДК 341.12(043.2)

Семчук Н.О., к.ю.н.,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

АВІАЦІЙНІ НЕ ТРАНСПОРТНІ КРИМІНАЛЬНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

На даний час основна частина кримінальних правопорушень у сфері авіаційного транспорту розміщена в розділі XI Кримінального кодексу України (далі – КК) «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». Як зазначає О.Ф Бантишев, у рамках даної групи до окремої підгрупи злочинів необхідно віднести злочини, що стосуються безпеки використання повітряного простору [1, с. 7].

Разом із тим, інші розділи КК також містять в собі склади кримінальних правопорушень, які за своєю суттю є авіаційними, оскільки їх вчинення конструктивно пов'язане з повітряним судном.

Першим із таких кримінальних правопорушень є передбачене в ст. 269 КК незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин (віднесене законодавцем до розділу IX КК «Кримінальні правопорушення проти громадської безпеки»). Другим можна вважати визначене в ст. 334 КК порушення правил міжнародних польотів (поміщене в розділі XIV «Кримінальні правопорушення у сфері охорони державної таємниці, недоторканості державних кордонів, забезпечення призову та мобілізації»). Третім прикладом є ст. 416 КК порушення правил польотів або підготовки до них, вміщене в розділі XIX «Кримінальні правопорушення проти встановленого порядку несення військової служби (військові кримінальні правопорушення)».

Спільним для вказаних правопорушень є те, що їх вчинення неможливе без використання повітряного транспорту. Також всі три вказані злочини є бланкетними, оскільки містять відсилання до базового законодавства – правил перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин (ст. 269 КК), правил міжнародних польотів (ст. 334 КК) та правил військових польотів (ст. 416 КК).

Проте наявні й значні відмінності. Зокрема, основні склади кримінальних правопорушень, передбачених у ст. 269 та 334 КК не передбачає настання суспільно небезпечних наслідків, тому злочини є формальними. Поряд із цим кримінальне правопорушення, передбачене ст. 416 КК, має матеріальний склад, оскільки як конструктивну ознаку передбачено спричинення катастрофи або інші тяжкі наслідки. Разом із тим склад злочину, передбачений ч. 2 ст. 269 КК, є матеріальним, оскільки наявна вказівка на загибель людей або інші тяжкі наслідки, а санкція дозволяє віднести даний злочин до тяжких.

При цьому в ст.ст. 334 і 416 КК відсутні кваліфіковані склади злочинів. Зважаючи на санкції вказаних статей, кримінальні правопорушення, передбачені в ст. 269 і 334 КК, є нетяжкими злочинами, а ст. 416 КК – є особливо тяжким злочином.

Зважаючи на викладене, злочини, передбачені ст.ст. 269, 334, 416 КК, мають багато спільних рис, адже їх вчинення неможливе без використання повітряного транспорту. Наразі наявні всі підстави для наукового аналізу вказаних злочинів у рамках злочинів, що стосуються безпеки використання повітряного простору.

Водночас при формуванні нового КК та винесенні авіаційних злочинів до окремого розділу посягання, передбачені ст.ст. 269, 334, 416 КК, варто включити саме в цей новосформований розділ.

Література

1. Бантишев О.Ф., Романюк Б.В. Окремі питання відповідальності за злочини проти безпеки руху чи експлуатації транспорту. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне*

і космічне право»: зб. наук. пр. Київ: НАУ, 2015. № 3 (36). С. 5-9. DOI: 10.18372/2307-9061.36.9630.

2. Галуцько В.В. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Київ: Видавничий дім «Професіонал», 2020. 784 с.

3. Хавронюк М.І., Дудоров О.О., Навроцький В.О., Музика А.А., Бойко А.М., Брич Л.П., Задоя К.П., Мельник М.І., Письменський Є.О., Ришелюк А.М. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. Київ: Дакор, 2018. 1384 с.

УДК 343.431+343.85(043.2)

Сисоєва В.П., к.ю.н.,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

СУЧАСНІ АСПЕКТИ ПРОТИДІІ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ В УКРАЇНІ

Конституція України визначає людину, її недоторканість, честь та гідність найвищою соціальною цінністю. Саме тому організаційно-правові засади протидії торгівлі людьми визначені на законодавчому рівні, а боротьба з цим негативним явищем залишається невід'ємною складовою частиною діяльності правоохоронних органів по боротьбі із злочинністю.

Офіційні статистичні відомості свідчать про те, що щороку обліковується понад 200 кримінальних правопорушень, кваліфікованих за ст. 149 Кримінального кодексу України («Торгівля людьми»). Так, у 2020 р. їх було обліковано 206; у 2019 р. – 320; у 2018 р. – 270 [1]. Однак, як слушно зауважує М.Г. Вербенський, офіційна статистика далеко не повною мірою відображає реальну ситуацію поширеності торгівлі людьми в Україні. Цей злочин характеризується високим рівнем латентності, яка обумовлена рядом факторів, одним з яких є неможливість всебічного вивчення проблеми та об'єктивного висвітлення його результатів традиційними методами. Кримінологічні дослідження свідчать про те, що торгівля людьми має переважно природну латентність (офіційна статистика відображає не розповсюдженість цих злочинів, а лише ефективність оперативно-слідчої боротьби з ними) [2, с. 17-18]. Тому, на жаль, відомості офіційної кримінальної статистики не відображають фактичної кримінологічної інформації щодо торгівлі людьми. Це, в свою чергу, негативно впливає на діяльність із протидії цим явищам.

Крім того, сучасні кримінологи, досліджуючи латентність торгівлі людьми, звертають увагу на тенденцію до збільшення рівня латентності таких злочинів: за оцінками експертів вона становить близько 90%. Цьому частково сприяє те, що у потерпілих існує страх перед громадським осудом, погрозами з боку торгівців «живим товаром» та відсутність довіри до правоохоронних органів [там само, с. 18]. Задля зниження рівня латентності аналізованих посягань, а також з метою підвищення