

Н. О. Семчук,
кандидат юридичних наук, старший викладач

Н. Ф. Хоцяновська,
магістр права, старший викладач

БАГАЖ ПРИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯХ ЯК ПРЕДМЕТ ЗЛОЧИНУ: КОМПЛЕКСНА ХАРАКТЕРИСТИКА

Національний авіаційний університет
проспект Космонавта Комарова, 1, 03680, Київ, Україна
E-mails: natalybarrister@ukr.net, hotsya@ukr.net

Мета: провести комплексну характеристику багажу при авіаперевезеннях як предмету злочину, врахувавши повітряно-правові, цивільні, кримінально-правові, криміналістичні та логістичні аспекти. Дослідити правовий режим багажу при авіаперевезеннях та його характеристики як предмета злочину. **Методи дослідження:** використані методи аналізу, порівняння та синтезу. **Результати:** отримано висновок, що багаж при авіаперевезеннях як предмет злочину має особливий правовий режим. Основними аспектами, які сприяють виникненню правопорушень у цій сфері є те, що багаж знаходиться поза наглядом пасажирів, а співробітники аеропорту, навпаки, мають до нього повний доступ та навіть можливість для ручного огляду. **Обговорення:** обґрунтована необхідність у виробленні комплексних цивільних, повітряно-правових та криміналістичних рекомендацій для кваліфікації та розслідування злочинів, предметом яких є багаж при авіаперевезеннях.

Ключові слова: предмет злочину, багаж при авіаперевезеннях, злочини в сфері авіаперевезень, кримінальний кодекс, злочин, кримінальна відповідальність.

Постановка проблеми та її актуальність. У процесі свого становлення як європейської держави Україна потребує ефективного авіаційного міждержавного та національного сполучення. Ефективність авіаперевезень є невід'ємним елементом формування стабільної економіки та розвитку міжнародних відносин. Ефективні міжнародні авіаперевезення пасажирів здатні забезпечити трудову міграцію та розвиток інвестицій. Протягом останнього десятиріччя Україна зробила ряд серйозних кроків у розвитку авіаперевезень пасажирів, покликаних покращити якість послуг авіаперевезень пасажирів.

Визначальну роль в удосконаленні якості авіаперевезень пасажирів відіграло формування відповідної основи правового регулювання. Це ратифікація Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [1], набрання чинності Регламентом № 2027/97 Ради

ЄС «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів і багажу» [2] та Регламентом (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирів у разі відмови в посадці, відміни або тривалій затримки авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91» [3], а також прийняття Повітряного кодексу України [4].

У контексті статусу багажу варто зазначити, що згідно зі статистикою експертів «FlightCenter» у день в середньому втрачається 70 648 валіз, а це приблизно 1 предмет багажу на 100 подорожуючих. На щастя, 99 % втраченого багажу все ж повертається до своїх власників. У середньому, як підраховали фахівці, для його пошуку авіакомпаніям потрібно 48 годин.

Про наявність проблеми втрати багажу при авіаперевезеннях також свідчить професійна підготовка спеціалістів із розшуку багажу. Так, у Національному авіаційному університеті діють сертифіковані курси з підготовки фахівців наземного обслуговування в аеропортах, зокрема агентів реєстрації пасажирів та розшуку багажу, які мають спеціальні технічні навички для такого пошуку.

Проте на практиці не все так просто – наприклад, співробітники аеропорту Мальпенса в Мілані, що працювали сортувальниками багажу пасажирів, які відбували, і при відправленні валіз перевіряли, чи є в них щось цінне: мобільні телефони, фотоапарати, гаманці. Все, що їм подобалося, за відсутності інших колег вони забирали собі. Пасажири дізнавалися про крадіжку, лише коли прибували в пункт призначення. У 2012 році був гучний скандал і з аеропортом «Бориспіль» - тоді затримали трьох вантажників державного підприємства Міжнародний аеропорт Бориспіль і працівника Департаменту внутрішньої безпеки цього підприємства. Зазначені особи тривалий час здійснювали крадіжки майна пасажирів. Незважаючи на те, що до обов'язків працівника внутрішньої безпеки входило саме попередження доступу до майна пасажирів, він безпосередньо супроводжував злодіїв з метою прикриття їх злочинів. Надалі, користуючись наданими йому можливостями, забезпечував переміщення викраденого через контрольні пункти і подальшу реалізацію.

Мета статті – провести комплексну характеристику багажу як предмету злочину, врахувавши повітряно-правові, цивілістичні, кримінально-правові, криміналістичні та логістичні аспекти.

Аналіз досліджень і публікацій. На даний момент питання багажу як предмета злочину та його правовий режим досліджені недостатньо як з кримінально-правової, так і з цивілістичної точки зору. Однією з небагатьох фундаментальних праць в цій сфері з цивілістичної точки зору можна назвати роботу О. Печеного [5], а з кримінально-правової велику роботу із сестиматизації теоретичних положень про предмет злочину проведено С.Я. Лиховою в монографії «Злочини у сфері реалізації громадянських, політич-

них та соціальних прав і свобод людини і громадянина (розділ V Особливої частини КК України)» [6, с. 78].

Виклад основного матеріалу. Зарубіжні вчені, зокрема Henry DeGeneste та John P. Sullivan в роботі «Policing Transportation Facilities» вказують, що «крадіжки ручної поклажі та багажу можна вважати найбільш дорогими злочинами, що вчиняються в аеропорту» [7, с. 88]. При цьому дослідники вказують на те, що хоча організована злочинність має віношення до крадіжок в аеропорту, проте більшість таких злочинів, це «внутрішня робота» співробітників авіакомпаній і аеропортів [7, с. 89]. Rodrigo Magno та інші дослідники говорять про спеціальний вид злочинів - airside crime (злочини в сфері авіаперевезень), серед яких особливе місце посідають саме крадіжки багажу персоналом аеропорту [8]. Для зменшення таких негативних явищ деякі вчені, наприклад Louise M. Jure, Sharon Leal, Aldert Vrij, Galit Nahari пропонують принципово нові підходи – наприклад введення в практику аеропортів спеціальних опитувальників, які дозволяють визначати, чи каже особа правду – так званий «the Verifiability Approach» [9].

Щодо українського підходу до цього питання, варто відзначити, що предметом злочину можна вважати речі матеріального світу, з приводу яких чи у зв'язку з якими вчиняється злочин. Предмет злочину виділяють як факультативну ознаку об'єкта злочину, тому що він виявляється не у всіх злочинах. Предмет злочину має певні ознаки: 1) юридична – право на майно належить певному власнику або особі, якій воно на законній підставі ввірено, знаходиться у її віданні чи під її охороною. Для винного майно є чужим; 2) економічна – майно має представляти певну матеріальну цінність, мати певну вартість. Іноді цю ознаку називають соціальною, оскільки вона означає, що в майно вкладена праця людини. Цінність, вартість майна якраз і вимірюється цією працею; 3) фізична – це предмети, речі, які можна вилучити, привласнити, спожити, пошкодити, знищити тощо [6]. Багаж при авіаперевезеннях як предмет злочину має особливий правовий статус, який визначається багатьма аспектами – кримінальним

правом, теорією криміналістики (оскільки пошуки багажу мають значну специфіку), повітряним правом, міжнародним правом (оскільки міжнародні рейси є дуже поширеними), та логістичними технологіями обробки багажу.

В даній статті розгляд буде проведено в розрізі внутрішніх рейсів, для більшої глибини аналізу. Міжнародний аспект буде розглянутий у наступних роботах.

Наразі, як доречно зазначає О. Печений, перевізник зобов'язаний забезпечити схоронність валізи (сумки), особистих речей пасажирів (крім дорожочинностей та грошей), які пасажир перевозить у відведеному місці (ст. 974 ЦК). Специфіка зазначеного обов'язку перевізника полягає у похідному його характеру із договору перевезення. При цьому у доктрині, усталеним є підхід, що предметом договору зберігання, як супутнього договору, що застосовується разом із договором перевезення пасажирів, виступає ручна поклажа. З огляду на таку позицію введення ст. 974 ЦК виглядає цілком логічним, оскільки практично усі нормативно-правові акти, які регламентують збереження речей пасажирів під час його перевезення, незалежно від виду перевізника, покладають обов'язок зі зберігання переданого перевізнику багажу або вантажо-багажу саме на нього, але це не стосується ні ручної поклажі, ні особистих речей пасажирів, як це зазначено у ст. 974 ЦК [5, с. 29].

Значні затримки та скасування рейсів, часті проблеми з багажем зумовили прийняття нових Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу у 2012 році [6]. Деталізуються положення зазначених нормативних актів у правилах, прийнятих кожним із авіаперевізників. Також, необхідно зазначити, що на відносини із надання послуг авіаперевезення поширюється дія Закону України «Про захист прав споживачів». Відповідно до ст. 1 Повітряного кодексу України, багаж - предмети, майно та інші особисті речі пасажирів або члена екіпажу, що перевозяться на борту повітряного судна [1]. При цьому зареєстрований багаж - багаж пасажирів, прийнятий перевізником під свою відповідальність для перевезення та своєчасної доставки, на який перевізник оформив багажну квитанцію та

видав багажну ідентифікаційну бирку, а ручна поклажа (незареєстрований багаж) - багаж пасажирів, який під час перевезення перебуває в салоні повітряного судна за згодою перевізника і під контролем пасажирів та засвідчується спеціальною биркою [1]. Між тим, відповідно до ст. 118 Повітряного кодексу України, авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажирів, багажу, вантажу і пошти [1].

Відповідно до Правил, пасажирський квиток та багажна квитанція є підтвердженням укладення договору про перевезення та відображають його умови. Відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка та багажної квитанції не впливають на дійсність договору перевезення.

Враховуючи викладене, на практиці претензії, що надходять до авіаперевізника, за суттю можна розділити наступним чином: на втрату багажу; на пошкодження багажу; на затримку в доставці багажу. Претензії щодо затримки в доставці багажу не мають кримінально-правового значення, і в рамках статті розглянуті не будуть (бо, як правило, не є результатом злочину). Натомість, втрата або пошкодження багажу можуть бути результатом злочину.

З технологічної точки зору, оскільки зареєстрований багаж подорожує окремо від пасажирів, то авіакомпанія мусить його позначити певним чином. Для цього на сумку наклеюють багажну бирку (luggage identification tag, якщо у пасажирів дві і більше сумок, то кожна з них отримує свій унікальний tag). Багаж у переважній більшості аеропортів обробляється автоматично і для цього використовується штрих код. Для полегшення роботи сканерів штрих кодів, персонал авіалінії при реєстрації наклеює у різних місцях на сумки зменшені копії багажних бірок із штрих кодами. Якщо автоматичний сканер виявить підозрілі речі у валізі, то її відправляються на ручний огляд. Повідомлення від TSA, про те, що багаж проходив ручний огляд, вкладається у валізу.

Якщо відсутність багажу встановлено, технічні працівники проводять місцевий розшук, що включає в себе огляд багажних відсіків і салонів літака, яким прибув пасажир, а також

приміщень аеропорту: митниці, місць сортування багажу, вантажного складу, і т.п., куди помилково може бути направлений багаж.

Сайти авіакомпаній, як правило, містять інформацію про те, що варто робити, якщо в аеропорту прибуття пасажири не виявили свій багаж, а самі перевізник забезпечують роботу служби розшуку багажу (LOST&FOUND /Passenger Service).

При цьому самі авіакомпанії виділяють:

- неналежне перевезення багажу (оформлюється Property Irregularity Report - PIR) – тут авіакомпанії мають на увазі втрату (затримку в перевезенні) багажу;

- пошкодження чи крадіжку багажу (Damage and Pilferage Report- DPR) – оформлюють у разі, якщо по прибуттю пасажир виявив пошкодження багажу чи недостачу його вмісту.

Якщо відсутність багажу встановлено в аеропорту трансферу, то проводиться місцевий розшук як передають, так і приймаючим перевізником. PIR друкується на комп'ютері англійськими літерами в чотирьох примірниках і обов'язково підписується співробітниками групи розшуку багажу, пасажиром і представником відповідального перевізника. Після складання PIR, застосовують міжнародну систему розшуку багажу.

Дані логістичні рекомендації, як бачимо, напряму не можуть бути застосовані в криміналістиці, оскільки в основному стосуються роботи з системами розшуку багажу. Проте обізнаність слідчих з технологічним процесом розшуку багажу допомогла б більш точному та швидкому розслідуванню таких злочинів. Як зазначає Rodrigo Magno, найважливішим аспектом зменшення кількості та нейтралізації злочинів у сфері авіаперевезень є поєднання технологій та процедур AVSEC з розслідуванням злочинів співробітниками поліції. Створення постійних та цілеспрямованих багатоагентських груп розслідування в межах аеропортів дозволяє краще передавати інформацію між спільнотою аеропортів та правоохоронними органами, а також сприяє більш швидкому та ефективному реагуванню на злочини, з використанням попереджувальних заходів, таких як постійний нагляд за персоналом, моніторинг даних,

інфільтрація агентів, рекрутинг інформаторів тощо [8].

Проте при цьому зазначається тільки щодо порядку подачі претензій перевізнику і (або) цивільних позовів до нього. Про можливе звернення до правоохоронців авіакомпанії не вказують, а дарма. Адже, як правило, у кожного випадку втрати чи пошкодження багажу є конкретний винуватець. Залежно від особи, дії якої призвели до втрати чи пошкодження багажу, можна умовно запропонувати наступний поділ:

1) багаж знищено чи пошкоджено з вини самого пасажира;

2) багаж насправді не знищено, а авіакомпанія намагається замаскувати факт крадіжки багажу (всього або частини);

3) багаж пошкоджено через недбале виконання обов'язків співробітниками авіаперевізника;

4) багаж пошкоджено співробітниками авіакомпанії умисно.

Розглянемо кожен з цих ситуацій докладніше.

У першому випадку, коли багаж знищено чи пошкоджено з вини самого пасажира (наприклад, через недбале заповнення багажної квитанції, не зазначення особливих умов перевезення та ін.) склад злочину буде відсутній, і між сторонами виникне цивільно-правовий спір, пов'язаний з визначенням, чи був перехід ризику випадкового знищення чи пошкодження майна.

Цікавою з точки зору кримінального права, та, на жаль, поширеною на практиці є ситуація, коли під знищенням або зникненням багажу (всього або лише частини цінних речей) маскують його крадіжку співробітниками авіаперевізника. Це пов'язано з тим, що відповідно до ст. 118 Повітряного кодексу, перевізник страхує свою відповідальність за шкоду, заподіяну багажу. І, відповідно, в цьому разі перевізник не зацікавлений у виявленні дійсних причин заподіяння шкоди, особливо за втручання правоохоронних органів. Перевізнику простіше надати пасажиру страхове відшкодування та не піддаватися слідчим діям, які можуть виявити й інші незаконні дії перевізника та заважати процесу перевезення пасажирів. Тому ситуація, коли на-

справді мала місце крадіжка багажу, проте ситуація подається перевізником як «зникнення багажу з невідомих причин», є відносно поширеною.

Пасажира, у цьому разі, отримує відшкодування (яке, зазвичай, не повністю покриває вартість втраченого багажу), а авіаперевізник уникає візиту правоохоронних органів. Проте з точки зору захисту прав пасажирів та відновлення законності в даному випадку вважаємо за доцільне звертатися до правоохоронних органів. З точки зору кримінального закону така крадіжка, замаскована під випадкове зникнення багажу, має кваліфікуватися як викрадення чужого майна. При цьому варто вказати, що залежно від вартості такого багажу, можлива різна кваліфікація – як адміністративне правопорушення або злочин.

Викрадення чужого майна вважається дрібним, якщо вартість такого майна на момент вчинення правопорушення не перевищує 0,2 неоподаткованого мінімуму доходів громадян. Таке дрібне викрадення кваліфікують за ст. 51 КУпАП. В разі більшої вартості багажу необхідна кваліфікація за ст. 185 КК – як таємне викрадення чужого майна, на загальних підставах.

І хоча при розслідуванні такої крадіжки, з «подвійною таємністю» (таємним викраденням майна та маскуванням самого факту крадіжки авіакомпанією), можливі певні складнощі, проте пасажир у цьому разі має заявити про свої обґрунтовані підозри у вчиненні злочину до правоохоронних органів у встановленому порядку.

У випадку, коли багаж пошкоджено через недбале виконання обов'язків співробітниками авіаперевізника, також може наставати кримінальна відповідальність. З точки зору кримінального права тут мають бути враховані кілька факторів: 1) розмір шкоди; 2) наявність інших тяжких наслідків; 3) статус осіб, винних у такому діянні. У випадку (який малопоширений, але не виключається), коли таке знищення чи пошкодження багажу спричинило тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, кваліфікація може відбуватись за ст. 196 КК.

У випадку, коли таких наслідків не настало, але пасажирову було завдано істотної шкоди, що-

до службових осіб, які мають службові обов'язки, пов'язані з виконанням організаційно-розпорядчих чи адміністративно-господарських функцій (а таких посад в авіаперевізників досить багато) відповідальність має наступати за ст. 367 КК як за службову недбалість.

Окремим випадком такої недбалості є ситуація, коли наявна змішана форма вини – наприклад, коли співробітники перевізника, щоб розважитись, влаштовують перегони на багажних візках; перекидання багажем; змагання, хто підніме більше багажу одночасно і т.д. – при цьому грубо порушуючи посадові інструкції. При цьому особи знали (або повинні були знати), що такі дії можуть призвести до знищення чи пошкодження майна, але вважали, що цього з якихось причин не трапиться. В цьому випадку також необхідна кваліфікація за ст. 367 КК.

Можливий і випадок, коли багаж пошкоджено співробітниками авіакомпанії умисно. Мотиви таких вчинків можуть бути різні – заздрощі до пасажирів, бажання «підставити» іншого співробітника, помста, ревнощі, хуліганські спонування і т.д. В такому разі, у разі наявності шкоди у великих розмірах вчинене кваліфікують як умисне знищення або пошкодження майна за ст. 194 КК на загальних підставах, якщо воно заподіяло шкоду у великих розмірах.

Отже, проблема правової охорони у випадку втрати багажу є дуже важливою, адже з нею може стикнутися будь-хто і будь-де. Для ефективного захисту своїх прав пасажирів не варто забувати про можливість кримінального права, яке забезпечує захист права власності.

Залежно від конкретної ситуації, кримінально крану втрату або пошкодження багажу можна кваліфікувати як: крадіжку (ст. 185 КК) – якщо вартість викраденого досягла межі кримінальної відповідальності, умисне знищення або пошкодження майна (ст. 194 КК), якщо воно заподіяло шкоду у великих розмірах, необережне знищення або пошкодження чужого майна (ст. 196 КК), коли таке знищення чи пошкодження багажу спричинило тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, службову недбалість (ст. 367 КК) – якщо пасажирову завдано істотної

шкоди, а винуватець має ознаки службової особи.

Висновки.

1. Багаж при авіап перевезеннях як предмет злочину має особливий правовий режим. Основними аспектами, які сприяють виникненню правопорушень у цій сфері є те, що багаж знаходиться поза наглядом пасажира, а співробітники аеропорту, навпаки, мають до нього повний доступ та навіть можливість для ручного огляду.

2. Створення постійних та цілеспрямованих багатоагентських груп розслідування в межах аеропортів дозволяє краще передавати інформацію між спільнотою аеропортів та правоохоронними органами, а також сприяє більш швидкому та ефективному реагуванню на злочини.

3. Залежно від конкретної ситуації, кримінально карану втрату або пошкодження багажу можна кваліфікувати як: крадіжку (ст. 185 КК) – якщо вартість викраденого досягла межі кримінальної відповідальності, умисне знищення або пошкодження майна (ст. 194 КК), якщо воно заподіяло шкоду у великих розмірах, необережне знищення або пошкодження чужого майна (ст. 196 КК), коли таке знищення чи пошкодження багажу спричинило тяжкі тілесні ушкодження або загибель людей, службову недбалість (ст. 367 КК) – якщо пасажиру завдано істотної шкоди, а винуватець має ознаки службової особи.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594

2. Регламент № 2027/97 Ради ЄС «Про відповідальність повітряних перевізників у зв'язку з перевезеннями пасажирів і багажу» від 09.10. 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994_a93

3. Регламент (ЄС) № 261/2004 Європейського Парламенту та Ради «Щодо встановлення загальних правил в галузі компенсації та сприяння пасажирам у разі відмови в посадці, відміні або

тривалій затримці авіарейсу і про відміну Регламенту (ЄС) № 295/91» від 11.02.2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912

4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI (в редакції від 04.11.2018) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

5. Печений О. В. Деякі проблеми захисту прав споживачів у відносинах зберігання / О.В. Печений // Вісник Національної асоціації адвокатів України. – 2018. – № 3 (41). – С. 27-36.

6. Лихова С. Я. Злочини у сфері реалізації громадянських, політичних та соціальних прав і свобод людини і громадянина (розділ V Особливої частини КК України): монографія / С.Я. Лихова // – К.: ВПЦ «Київський університет», 2006. – 573 с.

7. DeGeneste H., Sullivan J. Policing Transportation Facilities». – Springfield: Charles C Thomas Pub Ltd, 1996. – 162 p.

8. Magno R. Airside crime: red alert at the airport // The Global Journal of Airport and Airline Security. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.asi-mag.com/airside-crime-red-alert-at-the-airport/>

9. Jupe L., Leal S., Vrij A., Nahari G. Applying the Verifiability Approach in an international airport setting // Psychology, Crime & Law.– 2017. – Volume 23, Issue 8. – P. 812-825.

10. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: наказ Міністерства інфраструктури України від 30.12.2012 р. № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>

References

1. Konventsiiia pro unifikatsiiu deiakykh pravyl mizhnarodnykh povitrianykh perevezen vid 28.05.1999 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594

2. Rehlament № 2027/97 Rady YeS «Pro vidpovidalnist povitrianykh pereviznykiv u zviazku z perevezenniamy pasazhyriv i bahazhu» vid 09.10.1997 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym

dostupu: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru/994_a93

3. Rehlament (IeS) № 261/2004 Yevropeiskoho Parlamentu ta Rady «Shchodo vstanovlennia zahalnykh pravyl v haluzi kompensatsii ta spryannia pasazhyram u razi vidmovy v posadtsi, vidmini abo tryvalii zatrymtsi aviareisu i pro vidminu Rehlamentu (IeES) № 295/91» vid 11.02.2004 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_912

4. Povitrianyi kodeks Ukrainy vid 19.05.2011 № 3393-VI (v redaktsii vid 04.11.2018) [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

5. Pechenyi O. V. Deiaki problemy zakhystu prav spozhyvachiv u vidnosynakh zberihannia / O.V. Pechenyi // Visnyk Natsionalnoi asotsiatsii advokativ Ukrainy. – 2018. – № 3 (41). – S. 27-36.

6. Lykhova S. Ya. Zlochynty u sferi realizatsii hromadianskykh, politychnykh ta sotsialnykh prav i svobod liudyny i hromadianyna (rozdil V

Osoblyvoi chastyny KK Ukrainy): monohrafiia / S.Ia. Lykhova // – K.: VPTs «Kyivskiy universytet», 2006. – 573 s.

7. DeGeneste H., Sullivan J. Policing Transportation Facilities». – Springfield: Charles C Thomas Pub Ltd, 1996. – 162 p.

8. Magno R. Airside crime: red alert at the airport // The Global Journal of Airport and Airline Security [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <https://www.asi-mag.com/airside-crime-red-alert-at-the-airport/>

9. Jupe L., Leal S., Vrij A., Nahari G. Applying the Verifiability Approach in an international airport setting // Psychology, Crime & Law.– 2017. – Volume 23, Issue 8. – P. 812-825.

10. Pro zatverdzhennia Pravyl povitrianykh perevezhen pasazhyriv i bahazhu: nakaz Ministerstva infrastruktury Ukrainy vid 30.12.2012 r. № 735 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.

BAGGAGE AT AIR TRANSPORTATION AS A SUBJECT OF CRIME: COMPLEX CHARACTERISTICS

National Aviation University
Kosmonavta Komarova Avenue, 1, 03680, Kyiv, Ukraine
E-mail: natalybarrister@ukr.net, hotsya@ukr.net

*As the title implies the article describes legal regime for baggage .In the process of emergence as a European state, Ukraine needs effective aviation interstate and national communications. Efficiency of air transportation is an integral part of the formation of a stable economy and the development of international relations. Efficient international air transportation of passengers is able to provide labor migration and investment development. **Purpose:** to carry out a comprehensive description of baggage during air transportation as a subject of crime, taking into account air-law, civil law, criminal law, forensic and logistic aspects. The legal regime of baggage during air transportation and its characteristics as a subject of crime were studied. **Research methods:** used methods of analysis, comparison and synthesis. **The results:** obtained the conclusion that the baggage for air transportation as a crime has a special legal regime. A special legal regime for baggage requires research in the aspect of many branches of knowledge. The main aspects that contribute to the occurrence of violations in this area is that the baggage is out of the passenger's observation, and airport employees, on the contrary, have full access to it and even the possibility for manual inspection. Forensic aspects of the study require an integrated approach. For the practical investigation of these crimes, it is necessary to create special investigative groups involving various state institutions. **Discussion:** the necessity of developing complex civil, air-legal and forensic recommendations for the qualification and investigation of crimes, the subject of which is baggage during air transportation, is substantiated. Depending on the specific situation, liens can be classified as: theft if the cost of the stolen has reached the limits of criminal responsibility, willful destruction or damage to property if it caused damage in large quantities, careless destruction or damage to someone else's property, when such destruction or damage to baggage has caused grave bodily harm or death of people, official negligence if the passenger has suffered material damage and has a sign and officer.*

Keywords: *the subject of a crime, baggage during air transportation, crimes in the field of air transportation, criminal code, the crime, criminal liability.*