

рухатися в один ряд, крім виняткових випадків, передбачених внутрішньодержавними правилами; вони не повинні рухатися на проїзній частині дороги більш ніж в два ряди. Також велосипед забороняється використовувати в якості буксира.

Конвенція 1949 року містить протокол про дорожні знаки та сигнали, який затверджує категорії дорожніх знаків (попереджувальні, заборонні та наказові), а також їх розмір, колір та правила їх розміщення.

Список бібліографічних посилань:

1. Про дорожній рух : закон України від 30 червня 1993 р. № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. 1993. № 31. Ст. 338.
2. Досвід країн Європи щодо управління безпекою дорожнього руху. 2015. URL: <http://tur.org.ua/news/dosvid-krayin-ievropi-shchodo-upravlinnya-bezpekoju-dorozhnogo-ruhu>
3. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р.: розпорядження Кабінету Міністрів України від 14 черв. 2017 р. №481-р. *Урядовий кур'єр*. 2017. № 138
4. Товстуха С. Актуальні питання щодо удосконалення державно-управлінських механізмів забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2010. № 12. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=230>
5. Басс В. О. Досвід європейських країн у сфері правового регулювання безпеки дорожнього руху. *Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти*: матеріали XIII Міжнар. наук. -практ. конф. (м. Кривий Ріг, 16 листоп. 2018 р). Кривий Ріг, 2018. С. 19–22
6. Правила дорожнього движения и международные Конвенции по дорожному движению. Студопедия. [Електронний ресурс]. Режим доступа: <https://studopedia.org/2-126396.html>
7. Конвенція про дорожній рух (Женева, 19 вересня 1949 року). [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://abdt.ru/dtp3/info_catalog/norm_prav/00_Mezhdunarodnye_dokumenty/wdoc_convTraffic.htm

УДК 343.2; 343.346

Владислав Геннадійович КУНДЕУС,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінального права та кримінології факультету № 6

Харківського національного університету внутрішніх справ

ORCID <https://orcid.org/0000-0002-2430-5437>

ВИДОВИЙ (ПІДРОДОВИЙ) ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ЩО ВЧИНЯЮТЬСЯ НА ПОВІТРЯНОМУ ТРАНСПОРТІ

Як відомо, у більшості випадків об'єкти кримінальних правопорушень класифікують у два основних способи: по вертикалі та по горизонталі. На цій підставі у сучасній теорії кримінального права визначається триступенева класифікація об'єкта кримінального правопорушення, у якій пропонують визначати загальний, родовий та безпосередній об'єкти. Разом з тим, обґрунтованою є позиція щодо виділення видових об'єктів кримінальних правопорушень (злочинів) у структурі родового об'єкту [1, с. 95].

У класифікації об'єктів кримінального правопорушення (злочину) родовим об'єктом визначають об'єкт, яким охоплюється певне коло тотожних чи однорідних за своєю соціальною і економічною суттю суспільних відносин, які через це повинні охоронятися єдиним комплексом взаємозалежних кримінально-правових норм [2, с. 16]. У літературі зазначається, що система Особливої частини Кримінального кодексу України (далі – КК України) в основному базується на особливостях родових об'єктів кримінальних правопорушень (злочинів). Тобто особливості родового об'єкта дозволяють об'єднати кримінальні правопорушення (злочини) у межах конкретних розділів КК України, якими закріплена відповідальність за посягання на тотожні або

однорідні суспільні відносини [3, с. 16]. Родовий об'єкт зазвичай зазначається в назві розділу особливої частини КК [4, с. 155].

Кримінальна відповідальність за вчинення правопорушень на певному виді транспорту передбачена статтями розділу XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». У літературі зазначається, що залежно від послідовності розташування в нормах КК України безпосереднього об'єкта та виду транспорту всі кримінальні правопорушення розділу XI Особливої частини КК України поділяють на три види (групи): 1) кримінальні правопорушення, що вчиняються на залізничному, водному чи повітряному транспорті (ст. ст. 276-285 КК України); 2) кримінальні правопорушення, котрі вчиняються на автомобільному та міському електротранспорті (ст. ст. 286-290 КК України); 3) кримінальні правопорушення, які полягають у порушенні чинних на транспорті правил і в пошкодженні магістральних трубопроводів (ст. ст. 291 та 292 КК України) [5, с. 453]. До кримінальних правопорушень, що вчиняються на повітряному транспорті цього розділу належать: порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК України); здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин (ст. 276-1 КК України); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279 КК України); примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК України); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК України). Отже, кримінальні правопорушення, що вчиняються на повітряному транспорті визначаються статтями розділу XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту». В цьому зв'язку, досліджуючи юридичну природу родового об'єкта транспортних злочинів В. І. Осадчий цілком зазначає, що виходячи з принципу побудови Особливої частини КК України за родовим об'єктом посягання, саме безпека руху та експлуатації транспорту є родовим об'єктом злочинів, відповідальність за вчинення яких передбачена в статтях розділу XI Особливої частини КК України [6, с. 194].

Видовий об'єкт тлумачать як частину родового об'єкта, яка об'єднує в межах останнього групу близьких між собою суспільних відносин. Видовий об'єкт співвідноситься із родовим як частина і ціле, або як вид із родом. [7, с. 128]. О.О. Дудоров стверджує, що оскільки видовий об'єкт є частиною родового об'єкта і перебуває з останнім у співвідношенні «вид-рід», то це дає змогу виокремити порівняно невеликі, специфічні групи посягань на близькі, взаємопов'язані правовідносини [8, с. 153–154]. Натомість В.С. Ковальський вказує, що видові об'єкти можна виокремити як серед злочинів, передбачених статтями одного й того самого розділу Особливої частини КК України, так і тих, що містяться у різних розділах [9, с. 166]. На наш погляд, більш точне визначення видовому об'єкту дає А.А. Вознюк, який зазначає, що видовий об'єкт злочину є спільним для безпосередніх об'єктів декількох споріднених злочинів у межах одного або різних розділів Особливої частини КК України. Він схожий на родовий об'єкт, хоча має меншу сферу впливу, забезпечуючи кримінально-правову охорону окремих груп однорідних або тотожних суспільних відносин. В цьому зв'язку він робить висновок, що в КК України визначають декількох різновидів видових об'єктів злочину, а саме: 1) видовий об'єкт, який охоплює споріднені безпосередні основні об'єкти декількох злочинів у межах одного родового об'єкта. Його можна назвати підродовим

об'єктом; 2) видовий об'єкт, що охоплює безпосередні основні та додаткові об'єкти декількох злочинів у межах різних родових об'єктів (міжродовий об'єкт) [10, с. 263-264].

Слід вказати, що видовим об'єктом кримінальних правопорушень (злочинів) називають більш звужену за змістом групу суспільних відносин у межах одного родового об'єкта, який об'єднує однорідні суспільні відносини, які охороняються КК України та можуть зазнавати посягання в разі скоєння кримінальних правопорушень (злочинів) певного виду [11, с. 263-264]. В цьому зв'язку, в рамках родового об'єкта, кримінальні правопорушення класифікують за різними критеріями: за об'єктивною стороною, формою вини, суб'єктом кримінального правопорушення тощо. Проте, в більшості випадків, таку класифікацію здійснюють за безпосереднім об'єктом правопорушення. У літературі зазначається, що безпосередні об'єкти окремих транспортних кримінальних правопорушень (злочинів) залежать насамперед від видів транспорту, на яких можуть бути скоєні ці злочини, а також від характеру об'єктивної сторони і кваліфікуючих обставин [12, с. 334]. Як зазначає В.А. Мисливий безпосередні об'єкти злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту знаходяться у площині родового об'єкта і мають свої особливості, обумовлені інфраструктурою та специфікою окремих видів транспорту, при функціонуванні яких можуть бути вчинені діяння, пов'язані з порушенням безпеки руху та експлуатації відповідних видів транспорту, а також інші посягання на його нормальну роботу [13, с. 695]. Отже, видовий об'єкт охоплює безпосередні об'єкти транспортних кримінальних правопорушень проти безпеки руху або експлуатації певного виду транспорту. Серед кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України визначають кримінальні правопорушення, що посягають на безпеку руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту [14, с. 353; 15, с. 110]. Таким чином, безпеку руху та експлуатації певного виду транспорту можна вважати видовим (підродовим) об'єктом для групи кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України. Тому, в межах розділу XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту», *видовим (підродовим) об'єктом кримінальних правопорушень, що вчиняються на повітряному транспорті є безпека руху та експлуатації повітряного транспорту.*

Список бібліографічних посилань:

1. Кримінальне право України. Загальна частина: підручник / [А. А. Васильєв, Є. О. Гладкова, О. О. Житний та ін.] ; за заг. ред. проф. О. М. Литвинова; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 428 с.
2. Кримінальне право України: Загальна частина: Підручн. для студентів юрид. спец. вищ. Закладів освіти / Ю.В. Баулін, В.І. Борисов, В.І. Тютюгін та ін.; за ред. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. 4-е вид., переробл. і допов. Харків: Право, 2010. С. 105.
3. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. проф. В. Я. Тація, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. 5-те вид., переробл. і допов. Х.: Право, 2015. 680 с.
4. Загальна частина кримінального права України: навч. посіб. / Митрофанов Ігор Іванович; Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського. – Одеса: Фенікс, 2015. 576 с.
5. Сучасне кримінальне право України: [курс лекцій] / А. В. Савченко, В. В. Кузнецов, О. Ф. Штанько [2-е вид., виправ. та доповн.]. К.: Вид. ПАЛИВОДА А. В., 2006. 636 с.
6. Осадчий В.І. Об'єкт транспортних злочинів. Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194-201.
7. Кримінально-правова охорона прав на результати творчої діяльності та засоби індивідуалізації в Україні: монографія / В. Б. Харченко. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2011. 480 с
8. Дудоров О. О. Кримінальне право: навч. посіб. / О. О. Дудоров, М. І. Хавронюк; за заг. ред. М. І. Хавронюка. Київ: Ваїте, 2014. 944 с.

9. Українське кримінальне право. Загальна частина: підручник / за ред. В. О. Навроцького. Київ: Юрінком Інтер, 2013. 712 с.

10. Вознюк А. А. Видовий об'єкт злочинів, передбачених ст. 255, 257, 258-3, 260 Кримінального кодексу України. Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ. 2017. № 1 (13). С. 262-275.

11. Шопіна Ю. О. Об'єкт злочинів, передбачених ст. ст. 131, 132, 134, 139-145 Кримінального кодексу України. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція. 2019. № 42. С. 115-119.

12. Кримінальне право України: Особлива частина: підручник / Ю. В. Баулін, В. І. Борисов, В. І. Тютюгін та ін.; за ред. проф. В.В. Сташиса, В.Я. Тація. – 4-те вид., переробл. і допов. Х.: Право, 2010. 608 с.

13. Актуальні проблеми кримінально-правової кваліфікації: навч. посіб. / за заг. ред В.В. Топчія; наук. ред. В.І. Антипова. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 896 с.

14. Кримінальне право України. Особлива частина: навч. посіб. / А. А. Васильєв, О. О. Житний, Є. О. Гладкова та ін.; за заг. ред. О. М. Литвинова. Харків: Право, 2020. 656 с.

15. Кримінальне право (Особлива частина): підручник / за ред. О.О. Дудорова, Є.О. Письменського. Т.2 Луганськ: видавництво «Елтон – 2», 2012. 704 с.

УДК 343.22

Дар'я Юрїївна ЛЕВЧЕНКО,

курсантка 3 курсу факультету №2

Харківського національного університету внутрішніх справ

Науковий керівник: Дмитро Юрійович КОНДРАТОВ,

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінального права і кримінології факультету № 1

Харківського національного університету внутрішніх справ

ДО ПИТАННЯ ПРО МІНІМАЛЬНИЙ ВІК КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Ознакою суб'єкта кримінального правопорушення, що визначає адекватність поведінки особи, є її вік. Необхідність встановлення в законі мінімального віку кримінальної відповідальності зумовлена тим, що ця обставина пов'язана зі здатністю особи усвідомлювати фактичний характер та суспільну небезпечність своїх діянь та керувати ними. Встановлення вікових меж відповідальності за свою поведінку припускає, що по досягненню визначеного віку неповнолітні вже розуміють, що добре, а що погано, що небезпечно і що робити не можна, у яких випадках дії можуть заподіяти суспільно небезпечну шкоду. Отже, є недопустимим притягнення особи до відповідальності за діяння, соціальну значущість якого вона не усвідомлює.

Треба зазначити, що проблематика зниження загального віку та встановлення мінімальних вікових меж кримінальної відповідальності актуальна для більшості правових держав світу. У закріплених міжнародно-правових нормах, зокрема, у Декларації прав дитини, Пекінських правилах, визначається як обов'язок законодавця держави встановлювати кримінальну відповідальність неповнолітніх, у якості окремої категорії. Зокрема, у п. 4.1 Мінімальних стандартних правил ООН щодо відправлення правосуддя стосовно неповнолітніх («Пекінські правила») 1985 р. зазначається, що нижня межа віку кримінальної відповідальності «не повинна встановлюватись на надто низькому віковому рівні, враховуючи аспекти емоційної, духовної та інтелектуальної зрілості» [1]. Ці положення знайшли відображення у законодавстві більшості європейських держав, хоча підходи до встановлення мінімального віку кримінальної