

УДК 343.346.53:629.73(045)

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>

БЕЗПЕКА РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПЕРЕДБАЧЕНИХ РОЗДІЛОМ XI ОСОБЛИВОЇ ЧАСТИНИ КК УКРАЇНИ

Залежно від послідовності розташування в нормах Кримінального кодексу України (далі - КК України), безпосереднього об'єкта та виду транспорту, в теорії кримінального права, всі кримінальні правопорушення розділу XI Особливої частини КК України «Кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту» 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) [1, с. 453]. До кримінальних правопорушень, що вчиняються на повітряному транспорті, 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). Спільні ознаки безпосередніх об'єктів цих кримінальних правопорушень, зумовлюють необхідність розгляду питання про їх родовий об'єкт.

В науці кримінального права розроблені різні підходи до класифікації об'єкта кримінального правопорушення, проте у більшості наукових джерел, присвячених питанням об'єкта, класифікація об'єктів кримінального правопорушення (злочину) включає три рівні: загальний, родовий (груповий) та безпосередній об'єкти. Загальноприйнятим вважається, що підставою об'єднання кримінальних правопорушень у розділі Особливої частини КК України слугує родовий об'єкт кримінального правопорушення. На підставі принципу побудови Особливої частини КК України за родовим об'єктом посягання, саме безпека руху та експлуатації транспорту є родовим об'єктом кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України.

Категорія «безпека», як елемент родового об'єкту цих кримінальних, має певні особливості. Відповідно до тлумачного словника, безпека – це стан, коли комусь або чомусь ніщо не загрожує, не викликає занепокоєння [2, с. 53]. Онтологічний аспект цього поняття визначає «безпеку» як певну якість буття людини, що визначає мету та результат діяльності людини щодо захисту від загрозливих чинників, подій та явищ [4,

с. 10]. Конституцією України (ст. 3) визначено, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Конституція України виокремлює три головні різновиди безпеки: «безпека громадянина», «громадська безпека», «безпека держави» [4]. Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України визначає безпеку як відсутність загрози життю, здоров'ю людей, майну, тваринам, рослинам і довкіллю, що перевищує граничний ризик [9]. Державний стандарт України (ДСТУ 3891-99) «Безпека у надзвичайних ситуаціях. Терміни та визначення основних понять» визначає безпеку у надзвичайних ситуаціях як стан захищеності населення, об'єктів економіки та довкілля від небезпеки у надзвичайних ситуаціях [6]. Стаття 2 Модельного закону визначає авіаційну безпеку як стан захищеності повітряного транспорту від актів незаконного втручання в діяльність, пов'язану з функціонуванням повітряного транспорту [7].

Оскільки безпека має багато видів (авіаційна, виробнича, внутрішня, громадська, демографічна, економічна, екологічна, соціальна, національна, пожежна, радіаційна, руху, техногенна, транспорту, фінансова, харчових продуктів, ядерна тощо), поняття «безпека» в кожній галузі знання трактується по-різному. Але, загалом, розуміння змісту категорії «безпека» включає відсутність небезпеки та наявності стану захищеності життєво важливих інтересів індивіда, суспільства, держави від внутрішніх та зовнішніх загроз. В цьому зв'язку, в сучасних умовах, безпеку слід розглядати як одну з найголовніших умов існування людства, світового співтовариства та держав, суспільства та діяльності людей.

У наковуй літературі під безпекою руху або експлуатації розуміють відсутність небезпеки, такий стан, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації джерел підвищеної небезпеки транспортних засобів відповідних видів, а також функціонування матеріальної інфраструктури об'єктів транспорту [8, с. 846]. Як зазначає В.І. Осадчий безпека руху та експлуатації транспорту, як такий стан його функціонування, за якого життя, здоров'ю, безпеці, волі людини, власності, екологічній безпеці, громадській безпеці, правам і законним інтересам підприємств, установ, організацій та громадян ні що не загрожує, створюються умови відсутності будь-яких небезпек [9, с. 199]. На погляд С.В. Бабаніна під безпекою руху та експлуатації транспорту прийнято розуміти таку діяльність учасників руху під час руху транспортних засобів чи підготовки транспортного засобу до нього або іншу участь у русі транспорту, яка унеможливає спричинення шкоди життю чи здоров'ю людини або майнової шкоди в результаті належного виконання чинних на транспорті правил [10, с. 57].

Кримінальні правопорушення, що передбачені ст.ст. 276-282 КК посягають на безпеку руху та експлуатації повітряного транспорту. В цьому зв'язку слід зазначити, що міжнародне законодавство та чинне законодавство України оперує одночасно двома категоріями - «повітряний транспорт» та «авіаційний транспорт». Але, більшість науковців повітряний транспорт ототожнюють із авіацією або авіаційним транспортом [11].

Таким чином, під безпекою руху та експлуатації авіаційного транспорту, як об'єкту кримінальних правопорушень, передбачених розділом XI Особливої частини КК України (ст.ст. 276-282 КК) слід розуміти такий стан функціонування авіаційного транспорту, за якого не заподіюється і не може бути заподіяна шкода життю і здоров'ю людей, власності, іншим соціальним цінностям внаслідок руху або експлуатації авіаційного транспорту.

Список бібліографічних посилань

1. Савченко А. В., Кузнєцов В. В., Штанько О. Ф. Сучасне кримінальне право України : курс лекцій. 2-е вид., виправ. та допов. Київ : Вид. ПАЛИВОДА А. В., 2006. 636 с.
2. Сучасний тлумачний словник української мови: 65 000 слів / за заг. ред. В. В. Дубічинського. Харків : ВД «ШКОЛА», 2006. 1008 с.

3. Горбулін В. П., Литвиненко О. В. Національна безпека: український вимір. Київ : Інтер-технологія, 2008. 104 с.
4. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 07.03.2021).
5. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України : Наказ М-ва інфраструктури України від 01.04.2011 № 27 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0729-11> (дата звернення: 07.03.2021).
6. ДСТУ 3891-99. Безпека у надзвичайних ситуаціях. Терміни та визначення основних понять // ДНАОП : сайт. URL: https://dnaop.com/html/2278/doc-ДСТУ_3891-99 (дата звернення: 07.03.2021).
7. Модельний закон про безпеку на повітряному транспорті : від 31.10.2007 // БД «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_143 (дата звернення: 07.03.2021).
8. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / за ред. М. І. Мельника, М. І. Хавронюка. 7-ме вид., перероб. та допов. Київ : Юрид. думка, 2010. 1288 с.
9. Осадчий В. І. Об'єкт транспортних злочинів. *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Серія: Політологія. Соціологія. Право. 2012. № 3. С. 194–201. URL: https://ela.kpi.ua/bitstream/123456789/3259/1/36_osad.pdf (дата звернення: 07.03.2021).
10. Бабанін С. В. Кримінальна відповідальність за порушення чинних на транспорті правил : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08. Дніпропетровськ, 2008. 238 с.
11. Демченко Д. О. Державна політика в сфері повітряного транспорту в Україні: особливості та основні напрями розвитку. *Економіка та держава*. 2012. № 9. С. 115–118. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2012/34.pdf (дата звернення: 07.03.2021).

Одержано 09.03.2021

УДК 343.85(477)

Ярослав Олександрович ЛАНТІНОВ,

кандидат юридичних наук, доцент,

старший викладач кафедри кримінального права та кримінології факультету № 6

Харківського національного університету внутрішніх справ;

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1858-6842>

НАУКОВІ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВІ ПІДХОДИ ЯК ЗАПОБІЖНИК СИНГУЛЯРІСНИХ НЕБЕЗПЕК

Не є складним чи утаємниченим уявлення, що кожен інструмент має своє призначення, а від так і межі у застосуванні. Так само і галузь знань апіорі не є універсальною але, навпаки, має обмеження. Так, давно звичним та безспорним вважається розподіл галузей науки за предметом та методом. Звісно ж наука кримінального права має свою специфіку, а головне, має досить визначене призначення і та сфера буття, що виступає предметом науки кримінального права - кримінально-правова охорона.

Попри дескриптивну прискіпливість к формулюванням властиву дискусіям криміналістів, ймовірно, не викличе жодного заперечення теза, що кримінально-правова охорона має властивість нормативності, унормованості, розрахованості на неодноразові, повторювані, типічні ситуації. І, власно кажучи, моделювання соціальних конфліктів, здатність звести різноманіття суспільних взаємодій до декількох таких моделей (шаблонів) і є тією здатністю, яка й обумовлює інструментальну цінність права, й кримінального зокрема. У подальшому, це розвивається у можливість прогнозування перебігу