

ДО ПИТАННЯ ЩОДО ЗМІСТУ СТВОРЕННЯ НЕБЕЗПЕКИ ДЛЯ ЖИТТЯ ЛЮДЕЙ ТА НАСТАННЯ ІНШИХ ТЯЖКИХ НАСЛІДКІВ (ч. 1 ст. 281 КК УКРАЇНИ)

О. О. Квітка, аспірант відділу дослідження проблем кримінального та кримінально-виконавчого права Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

Постановка проблеми. В Україні стрімко збільшується застосування повітряних суден, які, як правило, використовуються для авіаперевезення людей, їх багажу, різного виду вантажів, розпилення пестицидів та добрив у сільському господарстві, виконання монтажних робіт у будівельному виробництві, проведення навчальних і спортивних заходів тощо. За часів незалежності набуло поширення використання літальних апаратів поза сферою повітряного транспорту, власниками яких є як юридичні, так і окремі фізичні особи. Діяльність останніх, як і працівників повітряного простору, регламентується низкою нормативно-правових актів. Так, правила, норми і стандарти безпеки польотів повітряних суден в Україні закріплені в Повітряному кодексі України, наказі Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України від 6 лютого 2017 р. № 66/73 «Про затвердження Авіаційних правил України “Загальні правила польотів у повітряному просторі України”», Постанові Кабінету Міністрів України від 6 грудня 2017 р. № 954 «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України». Відповідно до ч. 1 ст. 29 Повітряного кодексу України використання повітряного простору України здійснюється на підставі дозволів, що надаються органами об’єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху відповідно до поряд-

ку, визначеного Положенням про використання повітряного простору України. Суворе регламентація державою використання повітряного простору необхідна для створення безпечних умов експлуатації повітряних суден усіма учасниками аероруку, у тому числі особами, які не є працівниками повітряного транспорту. Проте доволі часто пілотування літальних апаратів останніми супроводжується порушенням правил безпеки польотів повітряних суден, серед яких: ненадання диспетчерським органам обслуговування повітряного руху плану польоту, проліт над населеним пунктом на висоті менше 300 метрів, приземлення в непристосованому місці та ін.

За виконання особами, які не є працівниками повітряного транспорту, польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регламентують польоти повітряних суден, передбачена як адміністративна (ч. 5 ст. 111 Кодексу України про адміністративні правопорушення), так і кримінальна відповідальність (ст. 281 «Порушення правил повітряних польотів» Кримінального кодексу України – далі КК).

Частиною 1 ст. 281 КК передбачена відповідальність за порушення правил польотів повітряних суден, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. Створення внаслідок порушення такої небезпеки є показником суспільно небезпечного наслідку, а тому склад злочину, що відображає таку законодавчу конструкцію, слід відносити до матеріальних.

Стан розробки проблеми. У науковій літературі розгляду таких наслідків приділяли увагу: В. І. Антипов, В. І. Борисов, М. С. Грінберг, О. О. Дудоров, Г. С. Крайник, Р. О. Мовчан та ін. Так, М. С. Грінберг зазначає, що спричинення шкоди відносинам громадської безпеки, чи порушує це зв'язки людей з приводу використання техніки, чи тягне за собою зниження безпеки осіб, які беруть участь у здійсненні цих зв'язків, чи викликає руйнування механізмів і машин, – веде до зниження впорядкованості процесів, які опосередковують «обмін речовин» між людиною і природою. Таким є основний наслідок подібних злочинів, спричинення ж смерті, тілесних ушкоджень, матеріальної шкоди – їх додатковий наслідок [1, с. 58].

Тобто науковець у таких порушеннях виділяє два види наслідків, перший з яких характеризується саме створенням небезпеки.

Ознайомлення з матеріалами судової практики показує, що порушеннями правил польотів, кваліфікованих за ч. 1 ст. 281 КК, визнаються: прокладання маршруту польоту над населеним пунктом повітряним судном, пілот якого не отримав дозволу на такий політ; польоти на занадто низькій висоті; здійснення сільськогосподарських робіт на непідготовлених для цього аеропланах; здійснення польотів на апаратах, що не зареєстровані в Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, та ін. При цьому, як правило, в матеріалах кримінальних проваджень констатується небезпечність самого порушення (дії, бездіяльності) без конкретизації його наслідку у вигляді «створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків», що є необхідною ознакою об'єктивної сторони ч. 1 ст. 281 КК.

Метою цієї статті є визначення змісту створення небезпеки для життя людей та настання інших тяжких наслідків за ч. 1 ст. 281 КК.

Виклад основного матеріалу. Створення небезпеки – це зниження стану безпеки (у нашому випадку громадської) внаслідок вчинення протиправного діяння (порушення), що може призвести до настання певних суспільно небезпечних наслідків, зазначених у законі про кримінальну відповідальність, як реально можливих. Можливість – це філософське поняття, яке відображає об'єктивно існуючий і внутрішньо зумовлений стан предмета в його незавершеному, потенційному розвитку. У кожній наявній ситуації існує певний набір можливостей, реалізація однієї з яких означає усунення інших. На «протиборство» і характер реалізації можливостей накладають відбиток умови, які є зовнішніми й випадковими щодо внутрішньо необхідних тенденцій. Якісно можливості поділяються на формальні і реальні. Формальна – це можливість з низькою ймовірністю здійснення, яка наближається до нуля. А втім ця можливість допускається законами природного і соціального розвитку. Найвищу міру здійснення має реальна можливість, для реалізації якої склалися всі необхідні умови [2, с. 175]. Саме таку можливість і має на увазі законодавець у ч. 1 ст. 281 КК.

Згідно із ст. 1187 Цивільного кодексу України та постановою Пленуму Верховного Суду України (далі – ВСУ) «Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди» від 27 березня 1992 р. № 6, будь-яка експлуатація повітряних суден є джерелом підвищеної небезпеки, тобто створює підвищену ймовірність заподіяння шкоди через неможливість контролю за нею людини [3]. Проте самої констатації використання з порушеннями джерела підвищеної небезпеки (у нашому випадку повітряного судна) недостатньо для постановки питання щодо кримінальної відповідальності порушника. Підставою такої відповідальності може бути лише порушення, яке створило небезпеку саме для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

В. І. Борисов та О. О. Пащенко, досліджуючи створення небезпеки при вчиненні злочинів на виробництві, зазначають, що настання загрози спричинення шкоди слід вважати фактичним збитком, що завдається суспільним відносинам у сфері безпеки відповідного виробництва. Ця шкода виступає у вигляді негативних змін, які створили у сфері виробництва небезпечний для суспільства стан і відбулися в зазначеній сфері через порушення правил безпеки. Тому наявність загрози спричинення шкоди свідчить про виникнення якісно іншого, небезпечного стану у виробничому процесі. Цей небезпечний стан ще не можна визнати матеріальним збитком, але в той же час – це фактичний збиток, який негативно змінив суспільні відносини, що забезпечують безпеку відповідного виробництва [4, с. 45].

Порушення правил польотів, яке має на увазі законодавець у ст. 281 КК, також має сутнісно знижувати рівень стану громадської безпеки у сфері польотів повітряних суден, створювати таку небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, коли їх ймовірність відповідає умовам реальності.

Прикладом створення реальної небезпеки для життя людей та настання інших тяжких наслідків можуть бути наведені порушення правил польотів, викладені в постанові Городищенського районного суду Черкаської області від 28 жовтня 2011 р. щодо застосування ч. 1 ст. 281 КК. У цій постанові зазначено, що громадянин Г. під час здійснення польоту на саморобно сконструйованому повітряному

судні над територією Городищенського району Черкаської області, порушуючи заборону щодо польотів повітряних суден над населеними пунктами на безпечній висоті, допустив зіткнення літального апарату з дротом лінії електропередач, що призвело до падіння судна та його горіння. При цьому сам Г. загинув. Падіння судна в межах території населеного пункту, як зазначено в постанові, створило реальну загрозу для життя людей та настання інших тяжких наслідків [5].

Разом із тим у частині дослідження вироків указуються як наслідок у вигляді створення небезпеки для людей порушення, що являли собою лише формальну можливість заподіяння шкоди. Так, вироком Кельменецького районного суду Чернівецької області від 19 червня 2017 р. засуджено К. за ч. 1 ст. 281 КК. Як убачається із вироку, пілот незаконно, без відповідного дозволу Державіаслужби України та без надання плану польоту диспетчерським органам обслуговування повітряного руху, здійснив виліт на літаку марки Ан-2, збився з курсу та у зв'язку з технічною несправністю двигуна пілотованого ним літального апарату виконав вимушену посадку на сільськогосподарському полі. При цьому технічна несправність двигуна виникла у нього під час прольоту над селами, що, на думку суду, й створило небезпеку для життя людей – мешканців цих населених пунктів [6]. У цьому випадку правоохоронні органи та суд визнали суспільно небезпечним наслідком політ без дозволу та настання несправності двигуна літака під час його прольоту над селами, що нібито й створило небезпеку для життя та здоров'я невизначеного кола жителів цих поселень. Проте, виходячи з того, що пілот зміг здійснити аварійну посадку на поле за селом, можна припустити, що висота польоту була достатньою, що й дало можливість пілоту керувати планеруванням літака до місця безпечного приземлення. Указані порушення правил польотів не призвели до створення стану реальної небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків, а тому такі порушення слід було визнати адміністративними.

Положення, що зазначені в ч. 1 ст. 281 КК, є подібними положенням, що закріплені в нормах розділу X Особливої частини КК

«Злочини проти безпеки виробництва» (див. частини перші статей 272–275 КК). Тому вважаємо за можливе поняття «створення небезпеки для життя людей» розуміти як і для злочинів проти безпеки виробництва, оскільки вони мають схожі кримінально-правові характеристики і завдання з охорони відносин безпеки. Так, у п. 21 постанови Пленуму ВСУ від 12 червня 2009 р. № 7 «Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва» зазначено, що під загрозою загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків необхідно розуміти такі зміни у стані виробничих об'єктів, підприємств, унаслідок яких виникає реальна небезпека життю людей або реальна небезпека заподіяння (настання) шкоди вказаним у цих статтях благам. Тяжкість імовірних наслідків визначається залежно від цінності благ, які поставлено під загрозу, кількості осіб, які можуть постраждати від небезпечних дій, розміру можливої матеріальної шкоди тощо [7]. Незважаючи на те, що законодавець у диспозиції ч. 1 ст. 281 КК указав «життя людей» у множині, достатньою для застосування цієї частини буде й констатація загрози і для однієї людини.

Приклад такого наслідку у вигляді створення небезпеки для життя людей знаходимо у вироку Кіровоградського районного суду Кіровоградської області від 10 березня 2017 р., яким за ч. 1 ст. 281 КК засуджено пілота, який пролетів на гелікоптері над населеним пунктом на висоті нижче 300 метрів та здійснив приземлення у непристосованому для цього місці – на охоронювану територію Петрівської виправної колонії № 49 УДПтС України в Кіровоградській області. Унаслідок дії підйомної сили повітря, створеної несучим гвинтом зазначеного гелікоптера, утворився потік повітря, силою якого від поверхні даху входу до підвалу будівлі на території цієї колонії було відірвано металевий лист та відкинута його у напрямку працівника колонії, чим було створено небезпеку для його життя [8].

Окрім небезпеки для життя людей законодавець у ч. 1 ст. 281 КК указує також на створення небезпеки настання інших тяжких наслідків. Тут слід зазначити, що термін «інші тяжкі наслідки» законодавець використовує також при визначенні багатьох інших

злочинів, як наприклад: ч. 3 ст. 135 КК («Залишення в небезпеці»), ч. 2 ст. 239 КК («Забруднення або псування земель»), ч. 2 ст. 271 КК («Порушення вимог законодавства про охорону праці»), ч. 2 ст. 364 КК («Зловживання владою або службовим становищем») тощо. Узагалі розглядувана логіко-граматична конструкція «інші тяжкі наслідки» зустрічається в текстах сімдесяти двох статей Особливої частини КК [9, с. 163].

Різноманіття у визначенні цього терміна обґрунтовано тим, що він являє собою оціночне поняття, що не має однозначного змісту. Зміст цього поняття залежить від тлумачення правозастосовувачем кожного реального випадку, при якому суб'єкт тлумачення орієнтується не тільки на більш конкретні визначення, що наведені в нормі закону про кримінальну відповідальність, а й на судження науковців та судову практику. Для забезпечення ефективної охорони суспільних відносин у сфері використання повітряних суден знов-таки доцільним буде використання роз'яснення «інших тяжких наслідків», сформульованого для частин перших статей 272–275 КК, що наведено в постанові Пленуму ВСУ від 12 червня 2009 р. № 7 [7]. Під такими наслідками, про що зазначено в постанові, «слід розуміти випадки заподіяння тяжких тілесних ушкоджень хоча б одній людині, середньої тяжкості тілесних ушкоджень двом і більше особам, шкоди у великих розмірах підприємству, установі, організації чи громадянам, а так само тривалий простій підприємств, цехів або їх виробничих одиниць». Загроза настання подібних наслідків притаманна й порушенням, зазначеним у ч. 1 ст. 281 КК. Загроза настання менш небезпечних наслідків не підпадає під ознаки ч. 1 ст. 281 КК. Такі дії слід визнавати адміністративними правопорушеннями.

Притягнення особи до кримінальної відповідальності за порушення правил польотів має наставати у випадку створення реальної небезпеки для життя людей або інших тяжких наслідків, тобто свідчити про виникнення в процесі експлуатації повітряного судна такого небезпечного стану, коли є висока ймовірність (реальна можливість) настання зазначених у диспозиції статті наслідків. Характер аварійної ситуації має прямо вказувати на таку можливість

настання суспільно небезпечних наслідків, а їх відвернення може бути пов'язане або із своєчасним вжиттям заходів пілотом повітряного судна, або ненастанням небезпечних наслідків у зв'язку із випадковим збігом обставин, яке не залежало від вжитих пілотом заходів або, навпаки, суперечило їм.

Висновки. Отже, такий наслідок злочину, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК, як «створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків», потребує більш детального правового аналізу правоохоронними органами та судами при застосуванні закону про кримінальну відповідальність. Саме по собі порушення правил польотів особами, які не є працівниками повітряного транспорту, не може бути підставою для притягнення їх до кримінальної відповідальності. За такі діяння передбачена адміністративна відповідальність. Притягнення до кримінальної відповідальності за кожен зліт повітряного судна, пілот якого не здійснив повідомлення відповідним державним органам, як цього вимагають правила польотів, або ж допустив інші порушення пілотування, без встановлення внаслідок таких порушень реальної небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків безпідставно розширює кількість кримінально караних діянь, що суперечать основним принципам кримінального права: справедливості та невідворотності кримінальної відповідальності.

Перелік літератури

1. Гринберг М. С. Преступления против общественной безопасности: учеб. пособие. Свердловск: Изд-во Свердлов. юрид. ин-та, 1974. 177 с.

2. Данильян О. Г., Тараненко В. М. Філософія: підручник. Харків: Право, 2010. 312 с.

3. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: постанова Пленуму Верхов. Суду України від 27 берез. 1992 р. № 6. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92> (дата звернення: 05.09.2018).

4. Борисов В. І., Пашенко О. О. Злочини проти безпеки виробництва: поняття та види. Кримінальна відповідальність за порушення правил ядерної або радіаційної безпеки: монографія. Харків: СПД ФО Вапнярчук Н. М., 2006. 224 с.

5. Постанова Городищенського районного суду Черкаської області від 28 жовтня 2011 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/44985369> (дата звернення: 05.09.2018).

6. Вирок Кельменецького районного суду Чернівецької області від 19 червня 2017 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/67254794> (дата звернення: 05.09.2018).

7. Про практику застосування судами України законодавства у справах про злочини проти безпеки виробництва: постанова Пленуму Верхов. Суду України від 12 черв. 2009 р. № 7. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va007700-09> (дата звернення: 05.09.2018).

8. Вирок Кіровоградського районного суду Кіровоградської області від 10 березня 2017 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65221566> (дата звернення: 05.09.2018).

9. Дудоров О. О., Мовчан Р. О. Кримінально-правове поняття «інші тяжкі наслідки»: проблеми тлумачення та вдосконалення законодавства. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 01. URL: http://lsej.org.ua/1_2015/44.pdf (дата звернення: 05.09.2018).

Транслітерація переліку літератури

1. Grinberg, M. S. (1974). Prestupleniya protiv obschestvennoy bezopasnosti. Sverdlovsk: izd-vo Sverdlovskogo yuridicheskogo instituta [in Russian].

2. Danylian, O. H., Taranenko, V. M. (2010). Filosofii. Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].

3. Pro praktyku rozghliadu sudamy tsyvilnykh sprav za pozovamy pro vidshkoduvannia shkody: postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 27.03.1992 r. № 6. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0006700-92> [in Ukrainian].

4. Borysov, V. I., Pashchenko, O. O. (2006). Zlochyny proty bezpeky vyrobnytstva: poniattia ta vydy. Kryminalna vidpovidalnist za porushennia pravyl yadernoi abo radiatsiinoi bezpeky. Kharkiv: SPD FO Vapniarchuk N. M. [in Ukrainian].

5. Postanova Horodyshchenskoho raionnoho sudu Cherkaskoi oblasti vid 28 zhovtnia 2011 r. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/44985369> [in Ukrainian].

6. Vyrok Kelmenetskoho raionnoho sudu Chernivetskoï oblasti vid 19 chervnia 2017 r. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/67254794> [in Ukrainian].

7. Pro praktyku zastosuvannya sudamy Ukrainy zakonodavstva u spravakh pro zlochyny proty bezpeky vyrobnytstva: postanova Plenumu Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 12 chervnia 2009 r. №7. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va007700-09> [in Ukrainian].

8. Vyrok Kirovohradskoho raionnoho sudu Kirovohradskoi oblasti vid 10 bereznia 2017 r. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/65221566> [in Ukrainian].

9. Dudorov, O. O., Movchan, R. O. (2015). Kryminalno-pravove poniattia «inshi tiazhki naslidky»: problemy tлумachennia ta vdoskonalenia zakonodavstva. *Yurydychnyi naukovyi elektronnyi zhurnal – Juridicial Scientific and Electronic Journal*, 01. URL: http://lsej.org.ua/1_2015/44.pdf [in Ukrainian].

Квітка О. О. До питання щодо змісту створення небезпеки для життя людей та настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 281 КК України)

У статті розглядається зміст суспільно небезпечних наслідків злочину, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК «Порушення правил повітряних польотів», що полягають у створенні небезпеки для життя людей або настанні інших тяжких наслідків.

Підкреслено, що притягнення особи до кримінальної відповідальності за порушення правил польотів має наставати у випадку створення реальної небезпеки для життя людей або інших тяжких наслідків, тобто свідчити про виникнення в процесі експлуатації повітряного судна такого небезпечного стану, коли є висока ймовірність (реальна можливість) настання зазначених в диспозиції статті наслідків. Характер аварійної ситуації має прямо вказувати на таку можливість настання суспільно небезпечних наслідків, а їх відвернення може бути пов'язане або із своєчасним вжиттям заходів пілотом повітряного судна, або ненастанням небезпечних наслідків у зв'язку із випадковим збігом обставин, яке не залежало від вжитих пілотом заходів або, навпаки, суперечило їм.

Зроблено висновок, що такий наслідок злочину, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК України, як «створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків», потребує більш детального правового аналізу правоохоронними органами та судами при застосуванні закону про кримінальну відповідальність.

Ключові слова: злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, порушення правил повітряних польотів, створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

Квитка А. А. К вопросу о содержании создания опасности для жизни людей и наступления иных тяжких последствий (ч. 1 ст. 281 УК Украины)

В статье рассматривается содержание общественно опасных последствий преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 281 УК «Нарушение правил воздушных полетов», заключающихся в создании опасности для жизни людей или наступлении иных тяжких последствий.

Подчеркнуто, что привлечение лица к уголовной ответственности за нарушение правил полетов должно наступать в случае создания реальной опасности для жизни людей или иных тяжких последствий, то есть свидетельствовать о возникновении в процессе эксплуатации воздушного судна такого опасного состояния, когда есть высокая вероятность (реальная возможность) наступления указанных в диспозиции статьи последствий. Характер аварийной ситуации должен прямо указывать на такую возможность наступления общественно опасных последствий, а их предотвращение может быть связано либо со своевременным принятием мер пилотом воздушного судна, или ненаступлением опасных последствий в связи со случайным стечением обстоятельств, которое не зависело от принятых пилотом мероприятий или, наоборот, противоречило им.

Сделан вывод, что такое последствие преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 281 УК Украины, как «создание опасности для жизни людей или наступление иных тяжких последствий», требует более детального правового анализа правоохранительными органами и судами при применении уголовного закона.

Ключевые слова: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, нарушение правил воздушных полетов, создание опасности для жизни людей или наступление иных тяжких последствий.

Kvitka O. O. To the issue of the content of exposure of danger to people's lives or other grave consequences (the Part 1 of the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine)

The article considers the content of socially dangerous consequences of a crime, stipulated in part 1 of Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine "Violation of the rules of air flights", consisting in exposure of danger to people's lives or other grave consequences.

It is emphasized that bringing a person to criminal liability for violation of the rules of flight should occur in the case of creating a real danger to people's lives or other grave consequences, that is, to indicate the occurrence during the operation of an aircraft of such a dangerous state, when there is a high probability (real possibility) of the onset of the specified in the disposition of the article of consequences. The nature of the emergency situation should directly indicate this possibility of occurrence of socially dangerous consequences, and their distraction may be related either to the timely application of the measures by the pilot of the aircraft, or non-failure of the dangerous consequences due to accidental coincidence of circumstances, which did not depend on the pilot's take measures or vice versa contradicted them.

It is concluded that such a consequence of an offense under the Part 1 of the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine, as "exposure of danger to people's lives or other grave consequences" requires a more detailed legal analysis by law enforcement agencies and courts in application of the law on criminal liability.

Key words: *crimes against traffic safety and safety of transport operations, violations of rules related to air flight safety, exposure of danger to people's lives or other grave consequences.*

*Рекомендовано до опублікування на засіданні сектору кримінально-правових проблем боротьби зі злочинністю НДП ВПЗ імені академіка В. В. Сташиуса НАПрН України (протокол № 10 від 18.10.2018 р.).
Рецензент – доктор юридичних наук, професор
В. І. Борисов*