

О. О. Квітка, аспірант Науково-дослідного інституту вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса НАПрН України

БЕЗПОСЕРЕДНІЙ ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВОПОРУШЕННЯ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 281 КК УКРАЇНИ

Постановка проблеми. Із розвитком науково-технічного прогресу в Україні зростає кількість літальних апаратів, як керованих, так і безпілотних, що використовуються для державних, громадських та приватних потреб. Користування повітряним простором у цілому є достатньо нормативно врегульованою діяльністю людини. Система нормативно-правових регуляторів такої діяльності забезпечується також нормами Кримінального кодексу України (далі – КК), однією з яких є норма статті 281 КК («Порушення правил повітряних польотів»). Для правильного застосування вказаної норми, як й інших охоронних норм Особливої частини КК, важливе значення мають знання про зміст видового складу кримінального правопорушення, його структурних елементів та обов'язкових ознак. Органічним структурним елементом складу кримінального правопорушення певного виду є безпосередній об'єкт, наявність якого дозволяє встановити антисоціальну спрямованість небезпечного посягання, механізм та характер шкоди, що спричиняється охоронюваним КК суспільним відношенням, ступінь тяжкості вчиненого та інші обставини, що пов'язані з цим елементом складу правопорушення.

Метою статті є визначення безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК України.

Стан розробки проблеми. Дослідження об'єкта кримінальних правопорушень, пов'язаних із порушеннями правил безпеки у сфері використання технічних систем, у різний час здійснювали: В. І. Борисов, В. К. Гіжевський, С. В. Гізімчук, В. С. Гуславський, В. В. Ємельяненко, В. А. Звіряка, Ю. А. Кармазін, В. О. Кузнецов, М. Й. Коржанський, В. І. Осадчий, В. О. Навроцький, М. І. Панов, О. О. Пащенко, С. І. Селецький, В. Я. Тацій, В. П. Тихий та інші науковці.

Виклад основного матеріалу дослідження. У теорії кримінального права об'єкт кримінально-

го правопорушення прийнято класифікувати. При цьому така класифікація не є просто даниною дослідницьким традиціям. Із позицій логіки класифікація – це один із різновидів поділу понять. Шляхом операції поділу розкривається обсяг того чи іншого поняття¹, «наводиться порядок» у наших знаннях про предмет міркування². Зважаючи на це, В. Я. Тацій відмічає, що правильна класифікація об'єктів має важливе не лише теоретичне, а й практичне значення, оскільки дозволяє більш повно з'ясувати їх сутність, а також відносин, що охороняються кримінальним законом, сприяє вдосконаленню практики застосування чинних норм³.

Основною є класифікація об'єктів «за вертикаллю», що заснована на критерії ступеня узагальненості охоронюваних законом про кримінальну відповідальність суспільних відносин. При цьому вона має кілька варіантів залежно від кількості ступенів поділу. Найпоширенішим є започаткований В. Д. Меньшагініним триступеневий варіант класифікації із виділенням загального, родових та безпосередніх об'єктів кримінального правопорушення, який відповідає потребам практики, є логічним, оскільки ґрунтується на співвідношенні філософських категорій «загального», «особливого» та «окремого»⁴. Ступеневість класифікації проявляється у низхідному сходженні від найбільш загального ступеня – усіх суспільних відносин, поставлених під охорону КК, через родовий (груповий) ступінь – окремі групи охоронюваних суспільних відносин, які сукупно становлять загальний об'єкт, до найконкретнішого (безпосереднього) ступеня – конкретні охоронювані суспільні відносини, які разом з іншими подібними відносина-

¹ Івин А. А., *Логіка: учеб. пособие для студентов вузов* (Оникс, 2008) 41

² Титов В. Д. (ред.), *Логіка: підручник для студентів вищих навчальних закладів* (Право, 2005) 79

³ Тацій В. Я., *Об'єкт і предмет злочину в кримінальному праві: монографія* (Право, 2016) 132

⁴ Тацій В. Я., 133

ми спершу утворюють певний родовий об'єкт та як наслідок стають частиною загального об'єкта. Як зазначав М. Й. Коржанський, кожне конкретне відношення між фізичними та юридичними особами щодо всієї системи суспільних відносин – це окреме, в якому містяться моменти загального¹. Тому, з огляду на ступеневість, *загальним об'єктом* для будь-якого кримінального правопорушення (у тому числі й для передбаченого ст. 281 КК) є *сукупність охоронюваних законом про кримінальну відповідальність суспільних відносин, яким заподіюється шкода чи створюється загроза її заподіяння*. Шляхом вчинення порушення правил повітряних польотів неодмінно спричиняється шкода загальному об'єкту, як й іншими кримінальними правопорушеннями. Розглядуване нами посягання також має родовий та видовий об'єкти, проте відповідно до предмета досліджуваного матеріалу сконцентруємо увагу на безпосередньому об'єкті кримінального правопорушення.

Безпосереднім об'єктом є суспільні відносини, охорона яких від кримінально-протиправних посягань забезпечується конкретною нормою певною статтю чи частини статтю Особливої частини КК. Безпосередньому об'єкту заподіюється шкода кримінальним правопорушенням, найбільш характерні ознаки якого наведені в диспозиції норми закону про кримінальну відповідальність². Саме він має найбільш істотне значення для правотворчої та правозастосовної діяльності і саме з його правильним визначенням пов'язано вирішення питань кваліфікації кримінального правопорушення³. З позиції кваліфікації особливо важливо розрізняти основний та додаткові безпосередні об'єкти, де перший – це суспільні відносини, які насамперед і головним чином прагнуть поставити під охорону законодавець, приймаючи закон про кримінальну відповідальність, а другий – це ті суспільні відносини, яким поряд з основним об'єктом також заподіюється шкода чи створюється загроза її заподіяння⁴.

Основний безпосередній об'єкт. Фіксація тих чи інших суспільних відносин як основних безпосередніх об'єктів здійснюється виключно законо-

давцем, що обумовлено його рішенням про поставлення їх під охорону певної норми КК.

Зі здобуттям Україною незалежності почалася активна робота з реформування законодавства про кримінальну відповідальність, що вилилась у розробку нового КК.

Виражаючи дію принципу наступності в законодавстві, Верховна Рада України у новому КК відвела місце і певним нормам КК УРСР 1960 р., що у переважній більшості змінили родову приналежність. У КК України 2001 р. відповідальність за порушення безпеки повітряних польотів визначена у таких нормах: незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин (ст. 269), порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту (ст. 276), угон повітряного судна (ст. 278), блокування комунікацій повітряного транспорту (ст. 279 КК), примушування працівника повітряного транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК), порушення правил повітряних польотів (ст. 281), порушення правил використання повітряного простору (ст. 282), порушення чинних на транспорті правил (ст. 291), порушення правил міжнародних польотів (ст. 334), порушення правил польотів або підготовки до них військовослужбовцем (ст. 416).

Неважко помітити, що однією з новел стала саме поява окремої статтю, присвяченої порушенню правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту (ст. 281 КК). Як убачається, це було обумовлено роздержавленням авіаційного транспорту та прогресуючим розвитком авіації легких повітряних суден.

Аналіз сучасних наукових джерел демонструє відсутність єдиного погляду на визначення основного безпосереднього об'єкта порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК). У цілому в літературі можна виокремити два найпоширеніші підходи до визначення безпосереднього об'єкта розглядуваного кримінального правопорушення, згідно з якими таким називається:

1) безпека повітряних польотів / суспільні відносини із забезпечення безпеки повітряних польотів (В. В. Смельяненко, Ю. А. Кармазін, М. Й. Коржанський, С. І. Селецький, В. А. Звіряка та В. С. Гуславський, І. І. Сливич та Я. В. Ступник)⁵.

¹ Коржанський Н Й *Об'єкт и предмет уголовно-правовой охраны* (Академия МВД СССР, 1980) 70

² Тацій В Я, Тютюгін В І, Борисов В І та інші, *Кримінальне право України. Загальна частина: підручник* (6-те вид, Право, 2020) 125

³ Тацій В Я, 147, 191

⁴ Тацій В Я, Тютюгін В І, Борисов В І та інші, *Кримінальне право України. Загальна частина: підручник* 126–127; Тютюгін В І, Комаров О Д, Рубашенко М А, *Кримінальне право України. Загальна частина: посібник для підготовки до іспитів* (Право, 2016) 37

⁵ Тацій В Я, Тютюгін В І, Борисов В І та інші, *Кримінальне право України. Особлива частина: підручник* (6-те вид, Право, 2020) 396; Селецький С І, *Кримінальне право України. Особлива частина: навчальний посібник* (ЦУР, 2008) 214; Дудоров О О, Письменський Є О (ред.), *Кримінальне право* (Особлива

Співставною з першим підходом є точка зору, що таким об'єктом є безпека використання (в частині польотів) повітряного транспорту¹;

2) безпека руху на повітряному транспорті (В. О. Навроцький, В. О. Кузнецов, В. К. Гіжевський, Т. Д. Лисько та В. А. Савокін та деякі ін.)².

Обидва підходи видаються співзвучними та здатними в цілому відобразити охоронюваний об'єкт. Однак при ретельнішому розгляді перший, як видається, є коректнішим. Він точніше відтворює формулювання, використані безпосередньо у ч. 1 ст. 281 КК, що дозволяє уникнути неузгодженостей із законом. Крім того, «безпека руху на повітряному транспорті» може розглядатися як ширше поняття, адже воно не відповідає на запитання, про безпеку руху кого (чи чого) йдеться. Тому буквально «безпека на...» (так само, як і «безпека у сфері...» і т.п.) може тлумачитися як безпека руху будь-кого (будь-чого) на самому повітряному судні, а не безпека руху самого цього судна.

Якщо зазначений підхід потребує незначних уточнень, то погодитися з більш відмінним судженням С. Г. Волкотруба, що безпосереднім об'єктом цього кримінального правопорушення є охоронювані законом про кримінальну відповідальність суспільні відносини у сфері забезпечення безпеки на повітряному транспорті³, ми не можемо. Безпека на повітряному транспорті як така є комплексним утворенням, що охоплює стан захищеності

частина): підручник Т. 2 (Елтон-2, 2012) 119; Сливич І І, Ступник Я В, *Кримінальне право України. Особлива частина: навчальний посібник* (Гельветика, 2014) 386; Стрельцов Е Л (ред), *Уголовное право Украины. Общая и Особенная части: учебник* (Одиссей, 2006) 469; Коржанський М Й, *Кримінальне право і законодавство України. Частина Особлива. Курс лекцій* (Атіка, 2001) 315

¹ Коваленко В В, *Кримінальне право України. Особлива частина. Альбом схем: навчальний посібник* (Алерта, 2015) 263

² Мельник М І, Хавронюк М І (ред), *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України* (10-те вид., Дакор, 2018) 922; Авраменко О В, Бурда С Я, Сас М В, *Кримінально-правова характеристика злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту: навчальний посібник у схемах* (ЛДУВС, 2019) 5; Мотлях О І, Малаярчук Н В, Конєєв Ю В та інші, *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України* (ЦУЛ, 2014) 452; Лисько Т Д, Савокін В А 'Особливості кваліфікації порушень правил повітряних польотів' (2020) 5 Public communication in science: philosophical, cultural, political, economic and IT context 32; Кузнецов В О, Гіжевський В К, *Кримінальне право України (повний курс у схемах та таблицях): навчальний посібник* (Кондор, 2005) 291–292

³ Омельчук О М (ред), *Кримінальне право України. Особлива частина: навчальний посібник* (Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2010) 271; Гришук В К, Омельчук О М (ред), *Кримінальне право України. Особлива частина: навчальний посібник* (Хмельницький університет управління та права, 2016) 326

найрізноманітніших цінностей і в такому вигляді може бути об'єктом таких посягань, як наприклад, транспортні крадіжки чи вбивство одним пасажиром іншого на повітряному судні. Ще важче розділити погляди В. В. Сухоноса, В. В. Сухоноса (мол.) та Р. М. Білоконя, які вважають таким об'єктом суспільні відносини щодо повітряного транспорту⁴. За такого підходу безпосередній об'єкт охоплює адміністративні (управлінські), екологічні, трудові, інформаційні, виробничі та багато інших відносин, що унеможлиблює кваліфікацію кримінального правопорушення за об'єктом узагалі. У контексті цих критичних зауважень правильно відмічає В. І. Осадчий, що норми розділу XI Особливої частини КК не забезпечують функціонування всіх складових транспорту, зокрема навчальних закладів, проектно-конструкторських установ, закладів охорони здоров'я, відпочинку, спорту і т.п., а тому безпека руху та експлуатація транспорту в розумінні її кримінально-правової охорони розділом XI повинна трактуватися у вузькому значенні⁵.

Відомо, що законодавець у рідкісних випадках безпосередньо в тексті закону вказує на основний об'єкт, а тому, як правило, необхідно проводити додаткові наукові розвідки⁶. Як убачається, до таких рідкісних випадків можна зарахувати і пряму вказівку законодавця щодо досліджуваного кримінального правопорушення: спочатку в назві ст. 281 КК відображено спрямованість на дотримання правил повітряних польотів, а потім у диспозиції ч. 1 ст. 281 КК відбувається конкретизація шляхом вказівки на основний елемент охоронюваних цієї статтею суспільних відносин – безпеку польотів повітряних суден.

Для з'ясування сутності об'єкта кримінального правопорушення і механізму заподіяння йому шкоди важливо визначити структуру суспільних відносин і систему зв'язків між різними елементами його складових частин⁷. У кримінально-правовій літературі загальноприйнятим є підхід до виділення таких структурних елементів суспільних відносин: предмет (об'єкт), суб'єкти та зміст (со-

⁴ Сухонос В В, Білокінь Р М, Сухонос В В (мол.), *Кримінальне право України. Особлива частина: підручник* (Університетська книга, 2020) 377

⁵ Осадчий В І, 'Предмет злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту' (2011) 1(9) Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут» 231

⁶ Тацій В Я, 191

⁷ Тацій В Я, 51

ціальний зв'язок)¹. Ця структура видається універсальною та знайомою правникам у контексті правовідносин, а тому її використання у цьому дослідженні буде доцільним та виправданим.

Провідне місце в цій структурі посідає *предмет суспільних відносин*². Під ним розуміють усе те, з приводу чого або у зв'язку з чим існують самі ці відносини³. У зв'язку з цим не можна погодитися і з точкою зору, що у сфері безпеки руху транспорту предметом суспільних відносин є, власне, сам транспорт⁴. У такому разі безпосереднім об'єктом фактично будуть виступати суспільні відносини щодо (повітряного) транспорту в цілому, так би мовити, у сфері повітряного транспорту. Як уже відмічалось вище, це унеможливило кваліфікацію транспортних кримінальних правопорушень за об'єктом загалом та відмежування від суміжних кримінальних правопорушень.

Об'єкти кримінальних правопорушень фіксуються в законі (у назві розділів, у диспозиціях статей) шляхом вказівок на певний вид суспільних відносин або окремі елементи їх структури⁵. Саме шляхом указівки на такий структурний елемент, як предмет охоронюваних суспільних відносин, законодавець окреслює об'єкт кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК. Таким предметом, на наш погляд, є *безпека польотів повітряних суден*, з приводу якої і виникають суспільні відносини.

Поняття «політ повітряного судна» є видовим стосовно повітряного руху, який (останній) згідно з п. 80 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПК) від 19 травня 2011 р. охоплює, крім, власне, польоту повітряного судна, також і його рух у зоні маневрування аеродрому. Разом із тим ані чинний ПК, ані авіаційні правила цивільної авіації не містять визначення польоту повітряного судна. Відповідно до раніше чинного ПК від

4 травня 1993 р. останнє поняття було визначено як його переміщення у повітряному просторі, а також зависання (ст. 51)⁶. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна, 1963 р. для цілей її застосування визначає повітряне судно таким, що перебуває в польоті, з моменту включення двигуна з метою злету і до закінчення посадки при пробігу (ч. 3 ст. 1)⁷. Б. В. Романюк та О. Ф. Бантишев визначають повітряні польоти як рух, переміщення у просторі повітряного судна⁸. На думку В. О. Навроцького, польотом є час від моменту зачинення дверей перед початком рейсу і до моменту дачі дозволу пасажиром виходити з повітряного судна після прильоту⁹. Як бачимо, момент початку та закінчення переміщення повітряного судна потребує уточнення.

Тлумачення польоту як переміщення безпосередньо вже в повітряному просторі, тобто при відриві від земної поверхні, у цілому відповідає як розумінню цього явища у фізиці (переміщення об'єкта в газоподібному середовищі або вакуумі)¹⁰, так і його семантиці (рух, переміщення в повітрі)¹¹. Разом із тим чинні Правила виконання польотів державної авіації України¹² конкретизують ці моменти. В указаному нормативному акті політ визначено як рух повітряного судна в просторі з початку зльоту до закінчення посадки. При цьому зліт – це етап польоту (!) з моменту початку прискореного руху повітряного судна з лінії старту на наземній (водній) або штучній поверхні (моменту відділення від вказаної поверхні при вертикальному зльоті) до моменту набору рекомендованих керівництвом із льотної експлуатації висоти і/або швидкості безпечного набору висоти залежно від

⁶ Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI. URL: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17 (дата звернення 9.03.2021)

⁷ Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна (Токіо, 14 вересня 1963 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244#Text (дата звернення 9.03.2021)

⁸ Романюк Б В, Бантишев О Ф *Кримінальна відповідальність за спричинення смерті людині: кваліфікація таких діянь та їх відмежування від суміжних злочинів: монографія* (Підручники і посібники, 2017) 399

⁹ Мельник М І, Хавронюк М І, 922–923

¹⁰ Спектор А А, *Фізика для кожного освітнього рівня людини* (АСТ, 2019) 56

¹¹ Бусел В Т (ред), *Великий тлумачний словник сучасної української мови* (Перун, 2005) 1035

¹² Про затвердження Правил виконання польотів державної авіації України : наказ Міністерства оборони України від 05.01.2015 р. № 2. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-15/ed20150105#n24 (дата звернення 9.03.2021)

¹ Див., напр.: Тацій В Я 1–256; Музыка А А, Лашук Є В, *Предмет злочину: теоретичні основи пізнання: монографія* (ПАЛИВОДА А В, 2011) 58; Дудоров О О, Хавронюк М І, *Кримінальне право: навчальний посібник* (Ваіте, 2014) 148

² Борисов В И, 'Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины' (дис д-ра юрид наук, Харьковский юрид ин-т, 1992) Борисов В І *Вибрані твори* (Право, 2018) 147; Борисов В И, Гизимчук С В *Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения* (Консум, 2001) 46

³ Тацій В Я, Тютюгін В І, Борисов В І та інші, *Кримінальне право України: Загальна частина: підручник* 122

⁴ Сухонос В В *Кримінальне право України. Загальна частина: підручник* (Університетська книга, 2016) 80

⁵ Музыка А А, Лашук Є В, 50

типу повітряного судна та умов виконання. У свою чергу, посадка – це етап польоту від моменту сповільненого руху повітряного судна з висоти початку вирівнювання до закінчення пробігу (від моменту зменшення швидкості до дроселювання двигунів після приземлення у разі вертикальної посадки). Водночас вказані правила, а так само і Правила польотів цивільних повітряних суден України¹ окремо виділяють поняття «руління», тобто переміщення повітряного судна по поверхні льотного поля аеродрому за рахунок власної тяги двигуна(ів) (гвинтів), крім етапів виконання зльоту та посадки.

Очевидно, що визначення польоту для державної авіації не може мати принципово іншого тлумачення порівняно з цивільною, оскільки в основі їх розрізнення – не особливості конструкції, злету (посадки) та руху в повітрі повітряних суден, а мета використання. Таким чином, *політ повітряного судна* – це його переміщення в повітряному просторі з моменту початку злету і до моменту завершення посадки, а також зависання у повітрі. Цитовані вище авторські позиції щодо визначення поняття польотів входять у суперечність із законодавчими положеннями.

Водночас констатуємо, що момент початку і закінчення польоту цивільних повітряних суден потребує закріплення у відповідних авіаційних правилах із метою уникнення неоднозначного вирішення цього питання на практиці. Стосовно механічних повітряних суден, які потребують розгону для відриву від землі чи які здійснюють вертикальний зліт (гелікоптер), поняття польоту має бути визначене аналогічно поняттю польоту в державній авіації, а стосовно інших повітряних суден – має на пряму залежати від початку фактичного самостійного переміщення безпосередньо в повітряному просторі.

Що ж до безпеки польотів, то вона є складовою безпеки авіації в цілому, яка, крім цього, включає також авіаційну безпеку й екологічну безпеку². Згідно зі ст. 10 ПК безпека авіації складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки, екологічної безпеки, економічної та інформаційної безпеки. У свою чергу, безпеку польотів ПК визначає як

стан, за якого ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня (п. 21 ч. 1 ст. 1)³.

Відповідно до п. 1.12 Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден безпека польотів – це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційних робіт, що визначає здатність виконувати польоти без загрози для життя та здоров'я людей⁴. Щоправда, враховуючи передбачені ст. 281 КК суспільно небезпечні наслідки, які можуть бути заподіяні внаслідок порушення правил безпеки польотів повітряних суден, загроза (небезпека) в контексті цієї статті створюється не лише життю і здоров'ю людей, й власності, довкіллю та іншим соціальним благам.

Ці законодавчі визначення кореспондують усталеному в науці, у т. ч. й кримінального права, розумінню безпеки. У широкому сенсі під безпекою розуміють стан, за якого відсутня (не загрожує) небезпека⁵. Проте, як правильно відмічають В. І. Борисов та О. О. Пашенко, навряд чи є реальним знешкодження всіх без винятку небезпечних джерел, і в будь-якому разі транспорт попри його корисність залишається небезпечним потенційно, а відмовитися від його використання практично нереально і недоцільно⁶.

Небезпека польоту повітряного судна при його здійсненні загрожує як особам, які вступають у відносини з приводу використання відповідних його корисних властивостей в частині руху та експлуатації (пілота, пасажирам), так й іншим (стороннім) фізичним і юридичним особам. Задля мінімізації (нейтралізації) небезпеки здійснюється комплекс нормативно врегульованих різноманітних заходів з убезпечення польотів. Польоти повітряних суден – це корисна діяльність, яка разом із тим попри ці заходи завжди буде створювати небезпеку. Охоронювані ст. 281 КК суспільні відносини складаються, таким чином, щодо об'єктивно існуючої соціальної потреби в максимальній мінімізації цієї небезпеки (аж до її нейтралізації), що й викликає

³ Повітряний кодекс України

⁴ Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден : наказ Державіаслужби від 01.12.2004 р. №205 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1644-04#Text>.

⁵ Тихий В П *Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности обращения с общеполетными предметами: учебное пособие* (УМК ВО, 1989) 6

⁶ Борисов В І, Пашенко О О, 'Щодо розуміння доктринальної концепції «безпека – стан захищеності»' (2020) 1 (13) Вісник Асоціації кримінального права України: електронне наук вид 126–144. URL: <http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/205984/207671>. 135

¹ Про затвердження Правил польотів цивільних повітряних суден України : наказ Мінінфраструктури від 28.10.2011 р. №478. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11#Text> (дата звернення 9.03.2021)

² Лихова С Я, Рошина І О, 'Соціально небезпечні наслідки порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту (ст. 276 КК України)' (2012) 3 (24) *Юридичний вісник*. 2012 23

відповідний інтерес суб'єктів відносин в забезпеченні польотів.

З огляду на це безпека польотів повітряних суден як предмет суспільних відносин є об'єктивно існуючим явищем – технічним станом, що характеризується відсутністю (в ідеалі) загроз і небезпек життю і здоров'ю людей, власності, довкіллю та іншим соціальним благам. Оскільки безпека є нематеріальною соціальною цінністю, то й охоронювані суспільні відносини є нематеріальними за своєю природою.

Поряд із предметом суспільних відносин важливе місце посідає також і такий їх елемент, як *суб'єкти (учасники)*, оскільки, як відомо, безсуб'єктних суспільних відносин у реальній дійсності не існує¹. Така важливість обумовлена передусім тим, що визначення суб'єктного кола цих відносин сприятиме відмежуванню розглядуваного кримінального правопорушення від суміжних, зокрема передбачених статтями 276 та 416 КК.

Визначення суб'єктного складу відносин та соціальних функцій їх учасників дозволяє визначити об'єкт кримінального правопорушення та межі дії самого кримінального закону². Частково межі дії закону про кримінальну відповідальність указує сам законодавець безпосередньо у ст. 281 КК, визнаючи суб'єктом кримінального правопорушення виключно осіб, які не є працівниками повітряного транспорту. Отже необхідну групу учасників розглядуваних суспільних відносин утворюють особи, які не є працівниками повітряного транспорту відомчого користування (державна, військова авіація) чи загального користування, але які, однак, зобов'язані дотримуватися правил, що забезпечують польоти повітряних суден – пілоти та члени екіпажу повітряних суден, а також інші особи, які не є працівниками повітряного транспорту, але виконують функції щодо забезпечення польотів повітряних суден. Такими суб'єктами є й юридичні особи – підприємства та організації, які не входять до транспортної системи України й які здійснюють польоти за допомогою повітряних суден, а також керівники та інші відповідальні службові особи цих юридичних осіб.

Основним суб'єктом розглядуваних суспільних відносин є держава, яка реалізує свої функції через органи законодавчої, виконавчої та судової влади. Згідно зі ст. 3 Конституції України людина визнається в Україні найвищою соціальною цінністю;

права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави; утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави³. Одним із головних напрямів діяльності держави є забезпечення людини як вищої соціальної цінності.

Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. починається з визнання того, що кожна держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією⁴. У літературі відзначається, що з цього випливає право держави регулювати порядок використання свого повітряного простору, виконання польотів і перевезень, визначати умови таких польотів і перевезень⁵. Проте, як убачається, з цього також випливає і необхідний обов'язок держави, зокрема, з забезпечення польотів. Основною характеристикою таких зобов'язань виступає те, що, по суті, вони вимагають від національних органів влади вжити всіх прийнятних, належних та достатніх засобів для гарантування прав людини й її основоположних свобод, серед яких головний обов'язок полягає у створенні «національної правової рамки» – національного законодавства, яке забезпечує ефективний захист прав людини⁶. Важливою складовою української «національної правової рамки» з забезпечення польотів є норми КК, зокрема, ті, які встановлюють відповідальність за порушення правил польотів, що забезпечує не лише вжиття заходів щодо осіб – порушників цих правил, й запобігання таким порушенням.

Особливими суб'єктами є відповідні федерації – неприбуткові громадські організації, що діють на підставі статуту, які регулюють авіаційну діяльність, пов'язану з використанням повітряних суден, що не підлягають реєстрації у Державному реєстрі цивільних повітряних суден України, але підлягають обліку в цих організаціях. Серед них, зокрема, Федерація планерного спорту України, Всеукраїнська федерація підтримки та розвитку безпілотних літальних апаратів, Всеукраїнська

³ Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 9.03.2021)

⁴ Конвенція про міжнародну цивільну авіацію : Конвенція ІКАО від 07.12.1944 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (дата звернення 9.03.2021)

⁵ Кузьмічов В С, Моїсєєв Є М, Мацишин В С, Прокопенко Г І, Бичкова С С *Катастрофи в авіації: криміналістичний аналіз* (КВІЦ, 2005) 12

⁶ Христова Г О, 'Доктрина позитивних зобов'язань держави у сфері прав людини' (дис д-ра юрид наук, Національний юрид ун-т імені Ярослава Мудрого 2019) 189–19

¹ Тацій В Я, 57

² Тацій В Я, 62

федерація дельтапланерного спорту, Федерація повітроплавання України, Федерація парашютизму України.

Суб'єктами відносин можуть бути також окремі громадяни, які у зв'язку з реалізацією тих чи інших своїх інтересів (рекреаційних, спортивних, культурних, економічних тощо) стають носіями обов'язків у частині безпеки польоту. Безпека польотів повітряних суден, зокрема, не мислима без дотримання правил поведінки на борту повітряного судна його пасажирями. Залучення пасажирів до забезпечення польотів підтверджується належним вітчизняним нормативним регулюванням. Основний нормативний акт – Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, розділ ХІХ яких містить положення, що безпосередньо стосуються безпеки польоту: поведінка пасажирів на борту повітряного судна має бути такою, яка за правилами авіаперевізника не становить небезпеки або не загрожує іншим пасажиром, речам, повітряному судну або його екіпажу; пасажир не повинен заважати екіпажу під час виконання ним своїх службових обов'язків і має виконувати вказівки командира повітряного судна та екіпажу *щодо гарантування безпеки польоту, повітряного судна та безпечного польоту пасажирів*; з метою *забезпечення безпеки польоту* авіаперевізник має право заборонити або обмежити використання на борту повітряного судна певної техніки (пристроїв); на борту повітряного судна пасажир не має бути в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння або під впливом будь-якої іншої речовини, що може становити небезпеку для інших пасажирів, речей, повітряного судна або його екіпажу; незалежно від дальності польоту забороняється палити на борту повітряного судна¹.

Визнання пасажирів не лише носіями права на безпечний політ повітряним судном, а й правозобов'язаною стороною суспільних відносин з забезпечення польотів повітряних суден, підтверджує зроблений вище висновок, що охоронювані ст. 281 КК суспільні відносини можуть складатися з приводу охорони безпеки польотів повітряних суден, як цивільної, так і державної авіації, як підпорядкованих, так і не підпорядкованих транспортній системі України. Це обумовлено насамперед суб'єктними обмеженнями, що впливають зі ста-

тей 276 і 416 КК (пасажирів не є суб'єктами цих кримінальних правопорушень).

Таким чином, суб'єктами досліджуваних суспільних відносин є держава (в особі відповідних уповноважених органів), підприємства та організації, які не входять до транспортної системи України й які здійснюють польоти за допомогою повітряних суден, керівники та інші відповідальні службові особи цих юридичних осіб, федерації окремих видів транспорту, пілоти та члени екіпажу повітряних суден, а також інші особи, які не є працівниками повітряного транспорту, але виконують функції щодо забезпечення польотів повітряних суден, та пасажирів.

Третій структурний елемент суспільних відносин – *соціальний зв'язок (зміст)*, що являє собою певну взаємодію, взаємозв'язок суб'єктів відносин, в яких виявляються сутність і соціальні властивості цих відносин². Соціальний зв'язок проявляється у різноманітних видах людської діяльності або ж існує у «застиглій» пасивній формі у вигляді позицій людей відносно один одного, у формі правового або соціального статусу громадян, у вигляді соціальних інститутів і т.д.³ Безпека з позиції соціального зв'язку охоплює як діяльність відповідних суб'єктів щодо забезпечення предмета (активний соціальний зв'язок), так і дотримання суб'єктами норм, невчинення ними заборонених нормами дій (пасивний соціальний зв'язок)⁴.

Фактичний зміст (соціальний зв'язок), що виникає між учасниками розглядуваних відносин, полягає в забезпеченні польотів повітряних суден. Це може виявлятися як у вчиненні активних превентивних та профілактичних заходів відповідними правозобов'язаними суб'єктами з метою недопущення чи максимальної мінімізації ймовірності настання шкідливих наслідків, що можуть бути детерміновані різними ризикованими факторами, так і дотриманні встановлених нормативно-правовими актами заборон із тією самою метою. Нормативно соціальний зв'язок заснований на правах, обов'язках та повноваженнях відповідних суб'єктів охоронюваних відносин.

У науковій літературі відзначається, що безпека польотів як комплексне явище залежить від таких (основних) трьох груп факторів: стану льотної придатності повітряного судна; метеорологічних умов, у яких використовується повітряне судно;

¹ Про затвердження Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу»: наказ Державіаслужби України від 26.11.2018 р. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n16> (дата звернення 9.03.2021)

² Тацій В Я, Тютюгін В І, Борисов В І та інші, *Кримінальне право України: Загальна частина: підручник* 122

³ Тацій В Я, 104–105

⁴ Борисов В І, Пашенко О О, 133

людського фактору (здатності та уміння використовувати набуті навички та знання членами екіпажу повітряного судна при його використанні в польоті)¹. Як убачається, до цього переліку щонайменше слід додати такі фактори, як експлуатаційні умови, поведінка пасажирів повітряного судна та аеронавігаційне обслуговування повітряного руху. Безпека польотів, таким чином, є результатом діяльності суб'єктів, які є учасниками охоронюваних відносин у частині дотримання порядку (правил) та/або умов: сертифікації повітряних суден, пов'язаних із ними виробів, компонентів та обладнання, а також сертифікації організацій розробника та виробника; обліку та реєстрації повітряних суден; сертифікації та допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності; підготовки, підтвердження/відновлення та підвищення кваліфікації авіаційного персоналу і персоналу з наземного обслуговування; організації повітряного руху; польоту та експлуатації повітряного судна; забезпечення контролю за дотриманням порядку та правил повітряного руху у певних районах; обслуговування аеронавігаційною інформацією; метеорологічного обслуговування; забезпечення зв'язку, навігації, спостереження; поведінки на борту під час польоту та ін.

Таким чином, соціальний зв'язок як структурний елемент основного безпосереднього об'єкта полягає в діяльності суб'єктів цих суспільних відносин щодо забезпечення польотів повітряних суден або в їх соціальному статусі один щодо одного.

Відштовхуючись від положень закону про кримінальну відповідальність та враховуючи здійснений структурний аналіз, вважаємо, що *основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК, є суспільні відносини, що забезпечують польоти повітряних суден*. Їх структурними елементами є предмет (безпека польотів повітряних суден), суб'єкти (державна та юридичні й фізичні особи, які мають обов'язки щодо цієї безпеки) та соціальний зв'язок (діяльність суб'єктів щодо забезпечення вказаної безпеки або їх соціальний статус один щодо одного).

З огляду на те, що повітряний транспорт є складовою транспорту, безпека руху та експлуатації якого окремо охороняється чинним КК, включення законодавцем статті про відповідальність за порушення правил повітряних польотів саме до роз-

ділу XI Особливої частини є логічним та відповідає основним вимогам до співвідношення за обсягом родового, видового та безпосередніх об'єктів кримінальних правопорушень. Безпосередній об'єкт передбаченого ст. 281 кримінального правопорушення входить у систему видового об'єкта, а останній, у свою чергу, у систему родового.

Хоча родовий і видовий об'єкти співвідносяться з безпосереднім як більш загальне та їх частина, однак тут слід зауважити, що це стосується тільки основного безпосереднього об'єкта, натомість, додатковий, навпаки, не може бути частиною родового чи видового об'єктів, оскільки у протилежному разі він також стає основним.

Негативний (шкідливий) вплив транспорту може мати різну спрямованість – проти життя особи, її здоров'я, майнову, екологічну тощо. Транспорт у тій чи іншій ролі включений до системи різних за характером та змістом суспільних відносин. За сукупності конкретних умов одні суспільні відносини виступають як основний безпосередній об'єкт, що завжди є складовою частиною одного з родових об'єктів кримінально-правової охорони, а інші – як додатковий об'єкт. Як влучно відмічають В. І. Борисов та С. В. Гізімчук, своєрідність захисту життя і здоров'я, власності та інших благ нормами транспортної безпеки полягає в зрівнюванні функціонування суспільних відносин з охорони життя і здоров'я людей, власності як зовні, так і в середині зон транспортної безпеки².

Таким чином, суспільні відносини з охорони життя, здоров'я особи, власності та довкілля можуть виступати лише *додатковими безпосередніми об'єктами* кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК. Вони не є ані родовим, ані основним безпосереднім об'єктом порушення правил повітряних польотів. Однак цей висновок не суперечить тому, що вказані суспільні відносини, так би мовити, на додаток охороняються також ст. 281 КК і входять до ознак складу вказаного кримінального правопорушення. Шляхом виділення транспортних кримінальних правопорушень, у т.ч. й розглядуваного, відбувається максимальне врахування специфіки характеру та ступеня суспільної небезпечності кримінально-протиправних діянь, що сприяє реалізації функції диференціації відповідальності, а також установлення додаткового забезпечення суспільних відносин з охорони життя, здоров'я людей та інших благ.

¹ Жмур Н В, Сряшов Є К, 'Адміністративно-правове регулювання безпеки цивільної авіації' (2016) 4 (41) Юридичний вісник 14

² Борисов В И, Гизимчук С В, 43

Слід зазначити, що додатковий не означає другорядний чи менш важливий за ієрархією цінностей. Поділ безпосередніх об'єктів на основний і додатковий обумовлений особливостями законодавчого опису та конструювання складів кримінальних правопорушень, диференціації відповідальності та спрямованістю на посилення правоохоронної функції. Тому правильно відмічається, що визнання безпеки людини її вищим благом, рівноцінним життю і здоров'ю, закріплено на рівні Основного Закону (ч. 1 ст. 3) та пов'язано з тим, що заходів безпосереднього захисту життя, здоров'я людини, власності недостатньо у сфері заняття діяльністю з використання джерела підвищеної небезпеки¹, а тому необхідним є встановлення сутнісного захисного бар'єру – «стану безпеки».

Додатковий безпосередній об'єкт прийнято поділяти на факультативний (може існувати поряд з основним, а може бути і відсутнім) та обов'язковий (таким суспільним відносинам завжди заподіюється шкода або створюється загроза її заподіяння поряд з основним об'єктом)². Проте, як убачається, про це можна вести мову лише на рівні загального поняття складу кримінального правопорушення й, можливо, на рівні родового та видового складу, а що стосується конкретного складу певного кримінального правопорушення, то так званий «факультативний додатковий об'єкт» перебуває за його межами³.

А. О. Пінаєв виділяв також і додатковий альтернативний об'єкт⁴, проте тут варто додати судження В. С. Ковальського, що в такому разі йдеться про самостійну класифікацію додаткових об'єктів із поділом на альтернативні та безальтернативні⁵. У нашому випадку додатковими обов'язковими, але альтернативними об'єктами є життя, здоров'я людини, власність та довкілля.

Додатковим об'єктом так само, як і основним, може бути тільки такий, що поставлений під охорону конкретної норми самим законодавцем⁶. Останній позначає додаткові об'єкти при порушенні правил повітряних польотів (ст. 281 КК) шляхом опису видів суспільно небезпечних наслідків. Детальний аналіз цих наслідків буде викладено в ін-

ших публікаціях, разом із тим з'ясування їх видової характеристики дозволяє зробити висновок про додаткові обов'язкові альтернативні об'єкти залежно від відповідної частини ст. 281 КК. Такими об'єктами є: а) за ч. 1 ст. 281 КК (суспільно небезпечні наслідки – створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків) – суспільні відносини з охорони життя, здоров'я, власності та довкілля; особливість додаткового об'єкта за ч. 1 ст. 281 КК полягає у тому, що фактична шкода, як правило⁷, не заподіюється, однак завжди створюється реальна загроза її заподіяння; б) за ч. 2 ст. 281 КК (суспільно небезпечні наслідки – середньої тяжкості тілесні ушкодження або велика матеріальна шкода) – суспільні відносини з охорони здоров'я або власності; в) за ч. 3 ст. 281 КК (суспільно небезпечні наслідки – загибель людей або інші тяжкі наслідки) – суспільні відносини з охорони життя, здоров'я, власності та довкілля.

Кожне конкретне кримінальне правопорушення у реальній дійсності завдає шкоди або створює загрозу її заподіяння не одним суспільним відносинам, а декільком, іноді – сукупності суспільних відносин⁸. Зважаючи на це, слід погодитися з пропозицією поряд із безпосереднім (основним і додатковим) об'єктом виділяти також і *подальший об'єкт*, під яким розуміють інші суспільні відносини, охорона яких не передбачена відповідною кримінально-правовою нормою і спричинення шкоди яким не впливає на факт наявності складу кримінального правопорушення⁹. Саме подальший об'єкт і є факультативним, оскільки перебуває за межами складу кримінального правопорушення певного виду. Крім заподіяння шкоди відносинам щодо убезпечення польотів повітряних суден та відносинам щодо охорони життя, здоров'я особи, власності і довкілля, порушення правил польотів може заподіювати шкоду або створювати загрозу заподіяння шкоди багатьом іншим охоронюваним законом про кримінальну відповідальність суспільним відносинам, зокрема,

⁷ Примітка. При вчиненні кримінального правопорушення, передбаченого ч. 1 ст. 281 КК, реальна шкода суспільним відносинам з охорони здоров'я особи, власності чи довкілля може бути заподіяна, однак не в тому вигляді (розмірі чи масштабі), що характерний для частин 2 і 3 ст. 281 КК. Наприклад, якщо крім створення небезпеки загибелі людей також було заподіяно легке тілесне ушкодження потерпілій особі. Така шкода не впливає на кваліфікацію, проте має значення при призначенні покарання.

⁸ Тацій В Я, 210

⁹ Борисов В І, Крайник Г С, *Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки під час виконання робіт з підвищеною небезпекою: монографія* (Юрайт, 2012) 4

¹ Борисов В И, Гизимчук С В, 55

² Тацій В Я, 153–154

³ Борисов В І 'Склад злочину та місце потерпілого в його структурі' (2020) 2 Право України 138–150

⁴ Пінаєв А А, *Курс лекцій по Общей части уголовного права Украины* (Юридический Харьков, 2002) 84

⁵ Навроцький О В (ред), *Українське кримінальне право. Загальна частина: підручник* (Юрінком Інтер, 2013) 170

⁶ Тацій В Я, 154

щодо безпеки руху та експлуатації інших видів транспорту, безпеки виробництва, охорони громадського порядку, громадської безпеки, конституційних прав і свобод людини і громадянина (наприклад, трудових) та іншим соціальним благам. Указані об'єкти не входять до системи обов'язкових ознак складу кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК, та не враховуються при кваліфікації кримінального правопорушення, передбаченого цією статтею, однак констатація факту заподіяння їм шкоди (створення загрози її заподіяння) може враховуватися при: а) кваліфікації іншого кримінального правопорушення (множинність кримінальних правопорушень); б) відмежуванні кримінальних правопорушень одне від одного; в) індивідуалізації покарання чи інших заходів кримінально-правового характеру.

Висновки. Основним безпосереднім об'єктом кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК, є суспільні відносини, що забезпечують польоти повітряних суден. Предмет цих суспільних відносин – безпека польотів повітряних суден, яка є об'єктивно існуючим явищем – технічним станом, що характеризується відсутністю (в ідеалі) загроз і небезпек безпосередньо життю і здоров'ю людей, а також власності й довкіллю, та факультативно іншим соціальним благам. Безпека польотів є нематеріальною соціальною цінністю, а тому

охоронювані суспільні відносини є нематеріальними за своєю природою.

Суб'єктами охоронюваних ст. 281 КК суспільних відносин є держава (в особі відповідних уповноважених органів), підприємства та організації, які не входять до транспортної системи України й які здійснюють польоти за допомогою повітряних суден, керівники та інші відповідальні службові особи цих юридичних осіб, федерації окремих видів транспорту, пілоти й члени екіпажу повітряних суден, а також інші особи, які не є працівниками повітряного транспорту, але виконують функції щодо забезпечення польотів повітряних суден, та пасажери. Соціальний зв'язок як структурний елемент основного безпосереднього об'єкта полягає в діяльності суб'єктів цих суспільних відносин щодо забезпечення польотів повітряних суден або у їх соціальному статусі один щодо одного.

Додатковими обов'язковими альтернативними об'єктами залежно від відповідної частини ст. 281 КК є: за ч. 1 та ч. 3 ст. 281 КК – суспільні відносини з охорони життя, здоров'я, власності та довкілля; за ч. 2 ст. 281 КК – суспільні відносини з охорони здоров'я, власності. За межами складу цього кримінального правопорушення перебувають факультативні (подальші) об'єкти, яким також може бути спричинена шкода внаслідок порушення правил повітряних польотів.

REFERENCES

List of legal documents

Legislation

1. Povitrianyi kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 19 travnia 2011 r. № 3393-VI. URL: zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17 (in Ukrainian)
2. Konventsiiia pro pravoporushennia ta deiaki inshi dii, vchyneni na bortu povitrianoho sudna (Tokio, 14 veresnia 1963 r.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_244#Text (in Ukrainian)
3. Pro zatverdzhennia pravyl vykonannia polotiv derzhavnoi aviatsii Ukrainy: Nakaz Ministerstva oborony Ukrainy vid 05 sichnia 2015 r. № 2. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0082-15/ed20150105#n24> (in Ukrainian)
4. Pro zatverdzhennia pravyl polotiv tsyvilnykh povitrianykh suden Ukrainy: Nakaz Mininfrastruktury vid 28 zhovtnia 2011 r. № 478. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11#Text> (in Ukrainian)
5. Pro zatverdzhennia Pravyl dopusku do ekspluatatsii zlitno-posadkovykh maidanchykyv dlia polotiv lehkykh povitrianykh suden: Nakaz Derzhaviasluzhby vid 01 hrudnia 2004 r. № 205 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1644-04#Text> (in Ukrainian)
6. Konstytutsiia Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 28 chervnia 1996 r. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (in Ukrainian)
7. Konventsiiia pro mizhnarodnu tsyvilnu aviatsiiu: Konventsiiia IКАО vid 07 hrudnia 1944 r. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text (in Ukrainian)
8. Pro zatverdzhennia Aviatsiinykh pravyl Ukrainy «Pravyla povitrianykh perevezen ta obsluhovuvannia pasazhyriv i bahazhu»: Nakaz Derzhaviasluzhby Ukrainy vid 26 lystopada 2018 r. № 1239. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#n16> (in Ukrainian)

*Bibliography**Authored books*

1. Ivin A A, *Logika: uchebnoe posobie dlya studentov vuzov* [Logics: textbook for university students] (Oniks 2008) (in Russian)
2. Tatsii V Ya, *Obiekt i predmet zlochyynu v kryminalnomu pravi: monohrafiia* [Object and subject of crime in criminal law: a monograph] (Pravo 2016) (in Ukrainian)
3. Korzhanskij N I, *Ob'ekt i predmet ugovolno-pravovoj okhrany* [Korzhansky N. I. Object and subject of criminal law protection] (Akademiya MVD SSSR 1980) (in Ukrainian)
4. Tatsii V Ya, Tiutiuhin V I, Borysov V I ta inshi, *Kryminalne pravo Ukrainy: Zahalna chastyna: pidruchnyk* [Criminal law of Ukraine: General part: a textbook] (6-te vyd, Pravo 2020) (in Ukrainian)
5. Tiutiuhin V I, Komarov O D, Rubashchenko M A, *Kryminalne pravo Ukrainy: Zahalna chastyna: posibnyk dlia pidhotovky do ispytiv* [Criminal law of Ukraine: General part: a manual for exam] (Pravo 2016) (in Ukrainian)
6. Tatsii V Ya, Tiutiuhin V I, Borysov V I ta inshi, *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna: pidruchnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part: a textbook] (6-te vyd, Pravo 2020) (in Ukrainian)
7. Seletskiy S I, *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna: navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part: manual] (TsUR 2016) (in Ukrainian)
8. Slyvykh I I, Stupnyk Ya V, *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna: navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part: a manual] (Helvetyka 2014) (in Ukrainian)
9. Korzhanskij M Y, *Kryminalne pravo i zakonodavstvo Ukrainy. Chastyna Osoblyva. Kurs leksii*. [Criminal law and legislation of Ukraine. Part Special. Course of lectures] (Atika 2001) (in Ukrainian)
10. Avramenko O V, Burda S Ya, Sas M V, *Kryminalno-pravova kharakterystyka zlochyyniv proty bezpeky rukhu ta ekspluatatsii transportu: navch. posibnyk u skhemakh* [Criminal law characteristic of crimes against traffic safety and transport operation: manual in schemes] (LDUVS 2019) (in Ukrainian)
11. Motliakh O I, Malaiarchuk N V, Kornieiev Yu V ta in., *Naukovo-praktychnyi komentar Kryminalnoho kodeksu Ukrainy* [Scientific and practical commentary on the Criminal Code of Ukraine] (TsUL 2014) (in Ukrainian)
12. Kuznietsov V O, Hizhevskiy V K, *Kryminalne pravo Ukrainy (povnyi kurs u skhemakh ta tablytsiakh): navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine (full course in schemes and tables): a manual] (Kondor 2005) (in Ukrainian)
13. Sukhonos V V, Bilokin R M, Sukhonos V V (mol.), *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna: pidruchnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part: a textbook] (Universytetska knyha 2020) (in Ukrainian)
14. Muzyka A A, Lashchuk Ye V, *Predmet zlochyynu: teoretychni osnovy piznannia: monohrafiia* [The subject of the crime: the theoretical foundations of cognition: a monograph] (PALYVODA A. V. 2011) (in Ukrainian)
15. Dudorov O O, Khavroniuk M I, *Kryminalne pravo: navchalnyi posibnyk* [Criminal law: a textbook] (Vaite 2014) (in Ukrainian)
16. Borisov V Y, Gizimchuk S V, *Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil, norm i standartov, obespechivayushhikh bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya* [Criminal liability for violation of rules, norms and standards ensuring road safety] (Konsum, 2001) (in Russian)
17. Sukhonos V V, *Kryminalne pravo Ukrainy: Zahalna chastyna: pidruchnyk* [Criminal law of Ukraine: General part: a textbook] (Universytetska knyha 2016) (in Ukrainian)
18. Romaniuk B V, Bantyshev O F, *Kryminalna vidpovidalnist za sprychynennia smerti liudyni: kvalifikatsiia takykh diian ta yikh vidmezhuвання vid sumizhnykh zlochyyniv: monohrafiia* [Criminal liability for causing death to a person: qualification of such acts and their separation from related crimes: a monograph]. Ternopil: (Pidruchnyky i posibnyky 2017) (in Ukrainian)
19. Spektor A A, *Fizika dlya kazhdogo obrazovannogo cheloveka* [Physics for every educated person] (AST 2019) (in Russian)
20. Lykhova S Ya, Roshchyna I O, *Sotsialno nebezpechni naslidky porushennia pravyl bezpeky rukhu ta ekspluatatsii povitrianoho transportu (st. 276 KK Ukrainy)* [Socially dangerous consequences of violation of traffic safety rules and operation of air transport (The article 276 of the Criminal Code of Ukraine)] (2012) 3 (24) Yurydychnyi visnyk – Legal Bulletin 22–26 (in Ukrainian)
21. Tikhij V P, *Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil bezopasnosti obrashheniya s obshheopasny'mi predmetami: uchebnoe posobie* [Criminal liability for violation of safety rules for handling common dangerous objects: a manual] (UMK VO 1989) (in Russian)

22. Kuzmichov V S, Moiseiev Ye M, Matsyshyn V S, Prokopenko H I, Bychkova S S, *Katastrofy v aviatsii: kryminalistychnyi analiz. Naukovo-praktychne vydannia* [Catastrophes in aviation: forensic analysis. Scientific and practical publication] (KVITs 2005) (in Ukrainian)
23. Pinaev A A, *Kurs lekcziy po Obshhej chasti ugolovnoho prava Ukrainy* [Course of lectures on the General part of the criminal law of Ukraine] (Yuridicheskij Khar'kov 2002) (in Russian)
24. Navrotskyi V O, *Ukrainske kryminalne pravo. Zahalna chastyna: pidruchnyk* [Ukrainske kryminalne pravo. Zahalna chastyna: pidruchnyk] (Yurinkom Inter 2013) (in Ukrainian)
25. Borysov V I, Krainyk H S, *Kryminalna vidpovidalnist za porushennia pravyl bezpeky pid chas vykonannia robot z pidvyshchenoiu nebezpekoiu: monohrafiia* [Criminal liability for violation of safety rules during the performance of work with increased danger: a monograph] (Yurait 2012) (in Ukrainian)

Journal articles

26. Lysko T D, Savokin V A, 'Osoblyvosti kvalifikatsii porushen pravyl povitrianykh polotiv' [Features of qualification of air flight violations] (2020) 5 *Public communication in science: philosophical, cultural, political, economic and IT context* 32–33 (in Ukrainian)
27. Osadchyi V I, 'The subject of crimes against traffic safety and transport operation' [The subject of crimes against traffic safety and transport operation] (2011) 1 (9) *Visnyk Natsionalnoho tekhnichnoho universytetu Ukrainy «Kyivskiy politekhnichnyi instytut». Politolohiia. Sotsiolohiia. Pravo – Bulletin of the National Technical University of Ukraine «Kyiv Polytechnic Institute». Politology. Sociology. Law* 227–231 (in Ukrainian)
28. Borysov V I, Pashchenko O O, 'Shchodo rozuminnia doktrynalnoi kontseptsii «bezpeka – stan zakhyshchenosti»' [On the understanding of the doctrinal concept of «security – a state of safety] (2020) 1(13) *Visnyk Asotsiatsii kryminalnoho prava Ukrainy – Bulletin of the Association of Criminal Law of Ukraine* 126–144 <<http://vakp.nlu.edu.ua/article/view/205984/207671>> (in Ukrainian)
29. Zhmur N V, Yeriashov Ye K, 'Administratyvno-pravove rehuliuвання безпеки tsyvilnoi aviatsii' [Administrative and legal regulation of civil aviation safety] (2016) 4 (41) *Yurydychnyi visnyk – Legal Bulletin* 11–15 (in Ukrainian)
30. Borysov V I, 'Sklad zlochynu ta mistse poterpiloho v yoho strukturii' [Corpus delicti and the place of a victim in its structure] (2020) 2 *Pravo Ukrainy – Law of Ukraine* 138–150 (in Ukrainian)

Edited books

31. Tytov V D (red), *Lohika: pidruchnyk dlia studentiv vyshchyykh navchalnykh zakladiv* [Logic: a textbook for students of higher educational institutions] (Pravo 2005) (in Ukrainian)
32. Dudorov O O, Pysmenskyi Ye O (red), *Kryminalne pravo Ukrainy (Osoblyva chastyna): pidruchnyk* [Criminal law of Ukraine: (Special part): a textbook] Vol. 2 (Elton-2 2012) (in Ukrainian)
33. Strel'czov E L (red), *Ugolovnoe pravo Ukrainy. Obshhaya i Osobennaya chasti: uchebnyk* [Criminal law of Ukraine. General and Special parts: a textbook] (Odissej 2006) (in Russian)
34. Kovalenko V V (red), *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna. Albom skhem: navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part. Album of schemes: a manual] (Alerta 2015) (in Ukrainian)
35. Melnyk M, Khavroniuk M (red), *Naukovo-praktychnyi komentar Kryminalnoho kodeksu Ukrainy* [Scientific and practical commentary of the Criminal Code of Ukraine] (10-te vyd, Dakor 2018) (in Ukrainian)
36. Omelchuk O M (red), *Kryminalne pravo Ukrainy. Osoblyva chastyna: navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine. Special part: a manual] (Alerta; KNT; TsUL 2010) (in Ukrainian)
37. Hryshchuk V K, Omelchuk O M (red), *Kryminalne pravo Ukrainy: Osoblyva chastyna: navchalnyi posibnyk* [Criminal law of Ukraine: Special part: a manual] (Khmelnitskyi universytet upravlinnia ta prava 2016) (in Ukrainian)
38. Busel V T (red), *Velykyi tлумачnyi slovnyk suchasnoi ukraïnskoi movy* [Large explanatory dictionary of the modern Ukrainian language] (Perun 2005) (in Ukrainian)

Journal articles

39. Borisov V I, 'Osnovnye problemy ohrany bezopasnosti proizvodstva v ugolovnom zakonodatel'stve Ukrainy' [The main problems of industrial safety protection in the criminal legislation of Ukraine] (dys d-ra yuryd nauk, Khar'kovskij yuridicheskij institut 1992) Borysov V I, *Vybrani tvory* [Selected works] (Pravo 2018) (in Russian)

Dissertations

40. Khrystova H O, 'Doktryna pozytyvnykh zoboviazan derzhavy u sferi prav liudyny' [The doctrine of positive obligations of a state in the field of human rights] (dys d-ra yuryd nauk, Natsionalnyi yurydychnyi universytet imeni Yaroslava Mudroho 2019) (in Ukrainian)

**Квітка О. О. Безпосередній об'єкт кримінального правопорушення,
передбаченого ст. 281 КК України**

Стаття присвячена встановленню безпосереднього об'єкта кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 Кримінального кодексу України, який визначено як суспільні відносини, що забезпечують польоти повітряних суден. Охарактеризовані структурні елементи вказаних суспільних відносин: предмет, суб'єкти та соціальний зв'язок. Предмет цих суспільних відносин – безпека польотів повітряних суден, яка є об'єктивно існуючим явищем – технічним станом, що характеризується відсутністю (в ідеалі) загроз і небезпек безпосередньо життю і здоров'ю людей, а також власності й довкіллю, та факультативно іншим соціальним благам. Суб'єктами зазначених суспільних відносин є держава (в особі відповідних уповноважених органів), підприємства та організації, які не входять до транспортної системи України й які здійснюють польоти за допомогою повітряних суден, керівники та інші відповідальні службові особи цих юридичних осіб, федерації окремих видів транспорту, пілоти й члени екіпажу повітряних суден, а також інші особи, які не є працівниками повітряного транспорту, але виконують функції щодо забезпечення польотів повітряних суден, та пасажирів. Соціальний зв'язок полягає в діяльності суб'єктів цих суспільних відносин щодо забезпечення польотів повітряних суден або у їх соціальному статусі один щодо одного.

Висвітлені додаткові обов'язкові альтернативні об'єкти кримінального правопорушення, передбаченого ст. 281 КК: за ч. 1 та ч. 3 – це суспільні відносини з охорони життя, здоров'я, власності та довкілля; за ч. 2 ст. – це суспільні відносини з охорони здоров'я, власності.

Ключові слова: кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту, порушення правил повітряних польотів, об'єкт кримінального правопорушення, суспільні відносини.

**Квитка А. А. Непосредственный объект уголовного правонарушения,
предусмотренного ст. 281 Уголовного кодекса Украины**

Статья посвящена установлению непосредственного объекта уголовного правонарушения, предусмотренного ст. 281 Уголовного кодекса Украины, который определен как общественные отношения, обеспечивающие безопасность полетов воздушных судов. Охарактеризованы структурные элементы указанных общественных отношений: предмет, субъекты и социальная связь. Предмет данных общественных отношений – безопасность полетов воздушных судов, которая является объективно существующим явлением – техническим состоянием, характеризующимся отсутствием (в идеале) угроз и опасностей непосредственно жизни и здоровью людей, а также собственности и окружающей среде, и факультативно другим социальным благам. Субъектами указанных общественных отношений являются государство (в лице соответствующих уполномоченных органов), предприятия и организации, которые не входят в транспортную систему Украины и осуществляют полеты с помощью воздушных судов, руководители и другие ответственные должностные лица этих юридических лиц, федерации отдельных видов транспорта, пилоты и члены экипажа воздушных судов, а также другие лица, не являющиеся работниками воздушного транспорта, но выполняющие функции по обеспечению безопасности полетов воздушных судов, и пассажиры. Социальная связь заключается в деятельности субъектов этих общественных отношений по обеспечению безопасности полетов воздушных судов либо в их социальном статусе относительно друг друга.

Освещены дополнительные обязательные альтернативные объекты уголовного преступления, предусмотренного ст. 281 УК: по ч. 1 и ч. 3 ст. – это общественные отношения по охране жизни, здоровья, собственности и окружающей среды; по ч. 2 – это общественные отношения по охране здоровья, собственности.

Ключевые слова: уголовные правонарушения против безопасности движения и эксплуатации транспорта, нарушение правил воздушных полетов, объект уголовного правонарушения, общественные отношения.

**Kvitka O. O. Direct object of a criminal offence
under the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine**

The article is devoted to clarifying the direct object of a criminal offence under the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine, which is defined as public relations that ensure the safety of aircraft flights. Structural elements of the mentioned social relations are described: subject, participants and social connection. The subject of these public relations is the safety of flights of aircraft, which is an objectively existing phenomenon – a technical state characterized by the absence (ideally) of threats and dangers directly to human life and health, as well as property and the environment, and optional to other social benefits. The participants of these public relations are a state (represented by the relevant authorized bodies), enterprises and organizations that are not part of the transport system of Ukraine and operate flights using aircrafts, managers and other responsible officials of these legal entities, federations of certain types of transport, pilots

and crew members of aircrafts, as well as other persons who are not air transport workers, but perform functions to ensure the safety of aircraft flights, and passengers. The social connection lies in the activities of the participants of these public relations to ensure the safety of aircraft flights or in their social status relative to each other.

Additional mandatory alternative objects of a criminal offense under the Art. 281 of the Criminal Code are: under the part 1 and part 3 of this Article – public relations for protection of life, health, property and the environment; under the part 2 of this Article – public relations for protection of health and property.

Key words: *criminal offenses against traffic safety and operation of transport, violation of air flights rules, the object of a criminal offense, public relations.*

Стаття надійшла до редакції: 15.03.2021 р.

Прийнята до друку: 12.04.2021 р.