

АНОТАЦІЯ

Квітка О. О. Кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Науково-дослідний інститут вивчення проблем злочинності імені академіка В. В. Сташиса Національної академії правових наук України, Харків, 2023.

Робота присвячена дослідженню кримінальної відповідальності за порушення правил безпеки польотів повітряних суден особами, які не є працівниками повітряного транспорту. Дисертація є першим розгорнутим науковим аналізом кримінальної відповідальності за порушення правил повітряних польотів, а також питань відмежування норми ст. 281 КК від інших норм кримінального законодавства, якими передбачена відповідальність за кримінальні правопорушення проти безпеки руху та експлуатації транспорту. На підставі проведеного дослідження встановлені особливості елементів та ознак складу кримінального правопорушення, підходів до кваліфікації порушення правил повітряних польотів, а також сформульовано пропозиції з удосконалення норм про кримінальну відповідальність за це кримінальне правопорушення.

Розгорнуто досліджено об'єкт порушення правил повітряних польотів. Проаналізовано різноманіття наукових підходів до визначення родового об'єкта транспортних кримінальних правопорушень. На підставі чого об'єктом пропонується вважати суспільні відносини, що забезпечують безпеку руху, як частину громадської безпеки в широкому значенні. Такими є відносини, що забезпечують, зокрема, рух та експлуатацію залізничного, водного, повітряного, автомобільного, магістрального трубопровідного транспорту.

Здійснено систематизацію охоронюваних розділом XI Особливої частини КК безпосередніх об'єктів кримінальних правопорушень, на підставі чого виділено видові об'єкти – суспільні відносини, що забезпечують рух та

експлуатацію таких видів транспорту: 1) залізничного (статті 276, 277 – 280, 283, 291 КК), 2) водного (статті 276, 277 – 280, 284, 285, 291 КК), 3) повітряного (статті 276 – 282, 291 КК), 4) автомобільного та іншого, допущеного до участі в дорожньому русі (статті 277, 279, 280, 286 – 291 КК), 5) магістрального трубопровідного (статті 279, 280, 291, 292 КК). Установлено обставини виділення відносин убезпечення повітряного транспорту як видового об'єкта: характер середовища діяльності, суттєво обмежені об'єктивні можливості для нейтралізації небезпек, потенційно більша тяжкість наслідків у разі катастрофи повітряного судна, складна структура організації руху, складність пілотування повітряних суден, тощо.

Досліджено основний і додаткові обов'язкові об'єкти порушення правил повітряних польотів. Завдяки використанню концепції «об'єкт – суспільні відносини» і здійсненню детального розгляду структурних елементів охоронюваних відносин (предмет, суб'єкти та соціальний зв'язок) основним безпосереднім об'єктом визначено суспільні відносини, що забезпечують безпеку польотів повітряних суден. Також з'ясовано механізм заподіяння шкоди об'єкту цього кримінального правопорушення, в основі якого знаходиться кримінально-протиправний вплив на соціальний зв'язок, що здійснюється суб'єктом кримінального правопорушення, унаслідок чого він видозмінюється або розривається зсередини. Деформація соціального зв'язку тягне за собою негативний вплив на предмет охоронюваних відносин і, зрештою, заподіює шкоду додатковому обов'язковому об'єкту.

Надано кримінально-правове визначення повітряного судна, як предмету передбаченого ст. 281 КК кримінального правопорушення, шляхом виокремлення його фізичних, соціальних та юридичних ознак, що дозволило визначити обсяг цього поняття і відмежувати від суміжних об'єктів транспорту. Під повітряним судном запропоновано розуміти пілотований чи безпілотний літальний апарат, придатний за своїм цільовим призначенням до здійснення польотів в атмосфері, який підтримується в атмосфері в результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної

поверхні, незалежно від його належності до цивільної чи державної авіації та його реєстрації чи перебування на обліку. Це поняття охоплює державні і цивільні, механічні та немеханічні, важчі та легші за повітря, а також пілотовані та безпілотні, обліковані і необліковані повітряні судна.

Проаналізовано конструкцію складу порушення правил повітряних польотів з об'єктивної сторони. Досліджено зміст суспільного небезпечного діяння, форми його вчинення, форми зовнішнього вираження правил безпеки польотів повітряних суден, а також практику судів щодо встановлення цієї ознаки складу.

Обґрунтовано, що основним суспільно небезпечним наслідком порушення правил повітряних польотів, передбаченою кожною з частин ст. 281 КК, є шкода відносинам, що забезпечують безпеку польотів, яка полягає в зниженні встановленого рівня безпеки, а додатковими – ті, які безпосередньо названі в диспозиціях частин 1 – 3 ст. 281 КК. Останні поділяються на реальну шкоду і створення загрози (небезпеки) її заподіяння. На підставі аналізу наукових підходів та судової практики виявлено істотні проблеми в обґрунтованості на практиці створення реальної небезпеки настання тяжких наслідків як ознаки об'єктивної сторони, запропоновано шляхи вирішення цих проблем. З прагматичної точки зору та з огляду на потребу гарантування прав людини найбільш доцільним пропонується шлях декриміналізації «делікту небезпеки», передбаченого ч. 1 ст. 281 КК.

Проаналізовано реальну шкоду, відображену в ч. 2 і ч. 3 ст. 281 КК. Матеріальною шкодою запропоновано охоплювати майнову шкоду – лише прямі збитки. Під великим розміром слід розуміти майнову шкоду, яка в 300 і більше разів перевищує неоподатковуваний мінімум доходів громадян. Поняттям інші тяжкі наслідки (ч. 3) охоплюється заподіяння особливо великих прямих збитків, що в разі перевищують великий розмір майнової шкоди, а також тяжка шкода довкіллю, зміст якої є оцінним.

Досліджено особливості причинного зв'язку між порушенням правил безпеки польотів повітряних суден та передбаченими ст. 281 КК наслідками.

Доведено, що відсутність сертифікату льотної придатності, дозволу на виконання польотів, кваліфікації та свідоцтва авіаційного персоналу, нездійснення реєстрації повітряного судна чи неінформування уповноважених органів про політ, а так само керування під впливом речовин, що знижують увагу та швидкість реакції чи в стані втоми, – можуть бути обставинами у складі конкретного порушення правил повітряних польотів лише якщо вони були головною умовою настання наслідку, для з'ясування чого слухним є цільовий підхід до встановлення причинного зв'язку.

Проаналізовано ознаки суб'єкта порушення правил повітряних польотів. Він визнається спеціальним, а для його встановлення потрібно встановити відсутність хоча б однієї з таких ознак працівника повітряного транспорту: 1) належність до працівників авіаційного персоналу, 2) перебування у трудових відносинах з підприємствами, установами чи організаціями незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту, 3) наявність обов'язків, що стосуються забезпечення безпеки польотів повітряних суден, 4) безпосередній зв'язок цих обов'язків із вчиненим діянням. При цьому обґрунтовано виділення суб'єктів цього кримінального правопорушення двох видів: 1) діяльність яких унормована, 2) діяльність яких не внормована (сторонні щодо безпеки польотів особи).

Визначено форми та зміст вини у складі порушення правил повітряних польотів. Доведено, що вона може полягати в кримінально протиправних самовпевненості чи недбалості або в змішаній формі вини, за якої психічне ставлення до діяння виражається в прямому умислі, а до суспільно небезпечного наслідку – в кримінально протиправних самовпевненості чи недбалості. Установлено мотивацію суб'єкта розглядуваного кримінального правопорушення, яка ґрунтується на поєднанні різних детермінуючих порушення правил факторів.

Досліджено співвідношення порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК) з іншими правопорушеннями розділу XI Особливої частини КК, зокрема проведено його відмежування від суміжних кримінальних

правопорушень, передбачених статтями 276 – 280 і 291 КК, а також запропоновано підходи щодо кваліфікації їх за сукупності та за наявності конкуренції відповідних норм. З метою забезпечення відмежування порушення правил повітряних польотів від деяких інших діянь проти безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту запропоновано конкретизувати його суб'єкта вказівкою на особу, яка керує польотом повітряного судна.

Ключові слова: кримінальні правопорушення, кримінальна відповідальність, необережна вина, спеціальний суб'єкт, кримінальні правопорушення проти життя та здоров'я, транспортні злочини, безпека руху та експлуатації транспорту, порушення правил повітряних польотів.