

## **СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ ОХОРОНИ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ**

Постійний розвиток суспільних відносин в державі, розвиток інфраструктури та досягнення у виробничій сфері зумовлюють розвиток транспортних відносин в нашій державі. Разом з цим досить важливого значення у сучасних умовах набуло забезпечення безпеки транспортній сфері. На попередження та протидію правопорушень у транспортній сфері спрямовані правові норми різних галузей права як України, так і положення міжнародно-правових актів. Але найбільш небезпечні посягання в сфері транспортних відносин передбачені в окремому розділі Кримінального кодексу України – розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК.

Суспільні відносини у транспортній сфері регулюються Законами України, кодексами окремих видів транспорту, іншими нормативними актами України – постановами Кабінету міністрів України, різними статутами та правилами, які закріплюють і визначають порядок функціонування різних видів транспорту. Відповідно, кримінальна відповідальність за злочини даної групи настає тоді, коли порушення пов'язане з функціонуванням одного з видів транспорту – автомобільного, залізничного, водного, повітряного чи магістрально-трубопровідного.

Наразі зосередимо увагу на кримінально-правовій характеристиці злочинів, які порушують нормальне функціонування авіатранспорту. У Кримінальному кодексі України передбачено сім статей, які встановлюють кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації авіатранспорту – ст.ст. 276–282 КК України. Тільки дві з зазначених нами статей встановлюють відповідальність виключно за порушення на авіатранспорті, інші ж п'ять – включають порушення на різних видах транспорту і відповідальність за них. Крім того потрібно зауважити, що у Кримінальному кодексі України мають місце й інші злочини, які можуть бути вчинені на або за допомогою повітряного.

Відразу потрібно зауважити, що при кваліфікації зазначених вище злочинів виникає багато спірних та дискусійних питань. Для їх вирішення потрібно здійснити юридичний аналіз злочинів, які посягають на встановлені суспільні відносини з приводу забезпечення безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту.

Родовим об'єктом усіх транспортних злочинів є відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації транспорту. Безпосередні

об'єкти окремих транспортних злочинів лежать у площині родового об'єкту, хоч і мають свої особливості. Відповідно безпосереднім об'єктом авіатransпортних злочинів будуть виступати відносини, що забезпечують безпеку руху та експлуатації повітряного транспорту.

Предметом цих злочинів є транспортні засоби, шляхи сполучення, споруди на них, транспортні комунікації, вокзали, засоби зв'язку, сигналізації, автоматизації, що забезпечують безпеку руху повітряних транспортних засобів. Згідно норм Повітряного кодексу України повітряний транспорт – це цивільні літальні апарати, місця для їх приземлення (аеродроми, гелікоптерні майданчики) з обладнанням, яке забезпечує зліт і посадку літальних апаратів, включаючи засоби зв'язку та керування повітряним рухом, сигнальні вогні тощо.

З об'єктивної сторони ці злочини сконструйовані по-різному. П'ять з цих посягань описана в законі, як злочини з матеріальним складом, а два (ст. 278 і ст. 280) – з формальним. У багатьох з цих злочинів діяння виражається в порушенні певних правил. Це означає, що диспозиції таких статей є бланкетними, тому для встановлення факту порушення цих правил, необхідно звертатися до відомчих нормативних актів, що регламентують поведінку працівника повітряного транспорту.

Суб'єктивна сторона даних злочинів характеризується залежно від складності її об'єктивної сторони. Злочини з формальним складом вчинюються з прямим умислом. Переважна більшість злочинів з матеріальним складом характеризується змішаною формою вини – умисел щодо діяння і необережність щодо наслідків (ст. 277 КК, ст. 281 КК, ст. 282 КК). Деякі злочини вчинюються виключно з необережною формою вини (ст. 276 КК).

Суб'єктом злочинів, які порушують безпеку руху та експлуатації повітряного транспорту є особа, яка досягла 16-річного віку. Лише за пошкодження шляхів сполучення та транспортних засобів (ст. 277 КК), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК) відповідальність настає з 14-річного віку. Деякі злочини може вчиняти лише спеціальний суб'єкт – ст. 276 КК – працівник повітряного транспорту, ст. 281 КК – особа, яка не є працівником повітряного транспорту, ст. 282 КК – особи, на яких покладено виконання правил використання повітряного простору.

Таким чином, кримінальне законодавство України досить повно та обґрунтовано встановлює відповідальність за порушення правил і безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту. Але, незважаючи на це, кримінально-правові норми у цій сфері потребують удосконалення, так як містять спірні і не повністю законодавчо врегульовані положення. Перш за все це стосується визначення моменту закінчення певних злочинів, особливостей встановлення кваліфікуючих ознак та проблем кваліфікації даних злочинів у сукупності зі злочинами, передбаченими іншими

розділами Особливої частини Кримінального кодексу України. Вирішення даних питань безумовно сприятиме розвитку науки кримінального права та допоможе покращити ефективність боротьби зі злочинами на повітряному транспорті.

УДК 343.222(043.2)

**Козаченко О. В.**, д.ю.н., професор,  
Миколаївський інститут права Національного університету  
«Одеська юридична академія», м. Миколаїв, Україна

## **СТАДІЇ ТА ЕТАПИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

Одним із актуальних питань кримінального права є проблема визначення стадійності (етапності) реалізації кримінальної відповідальності. Для правильного вирішення цього питання доцільно зосередитись не тільки на нормативних та доктринальних аспектах кримінального права, але й врахувати кримінально-процесуальні аспекти. В умовах розвитку сучасного українського кримінального та кримінально-процесуального права можна вести мову про існування чотирьох стадій реалізації кримінальної відповідальності, які являють собою відносно самостійні, але взаємозалежні частини притягнення особи до кримінальної відповідальності, і характеризуються безпосередніми завданнями, похідними від загальних завдань кримінального права.

Перша стадія – виникнення кримінальної відповідальності – пов'язується з моментом вчинення деліктоздатною особою кримінального правопорушення (закінчене правопорушення) або вчиненням діянь, які визначені законом як такі, що мають ознаки приготування або замаху на вчинення кримінального правопорушення (незакінчене правопорушення), за умови, що для такої ситуації не передбачаються спеціальні обмеження щодо притягнення особи до кримінальної відповідальності. Так, відповідно до ч. 2 ст. 14 КК України готування до злочину невеликої тяжкості не тягне за собою кримінальної відповідальності, а тому вчинення відповідних дій не створює умови для виникнення кримінальної відповідальності. Вчинення кримінального правопорушення розглядається як момент виникнення кримінальної відповідальності на підставі того, що саме з цього моменту виникає об'єктивний обов'язок особи перетерпіти обмеження прав і свобод (позбавлення), при цьому обсяги і характер таких обмежень визначаються на більш пізніх стадіях реалізації кримінальної відповідальності. В межах цієї стадії виконується значна кількість процесуальних дій (проведення слідчих (розшукових), організаційних та інших дій, зокрема внесення даних до Єдиного реєстру досудових розслідувань), застосовуються заходи забезпечення