

УДК 343.346 (477)

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

ЩОДО ДІЯННЯ ЯК ОЗНАКИ СКЛАДУ ЗЛОЧИНУ, ПЕРЕДБАЧЕНОГО СТ. 281 КК УКРАЇНИ

Стаття присвячена з'ясуванню конкретного змісту форм діяння як ознаки об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 281 Кримінального кодексу України. Розглядається визначення поняття «порушення» у нормативно-правових актах та у роботах науковців, які досліджували злочинні діяння, описані в законі за допомогою вказаного поняття. Сформульовано визначення порушення правил безпеки польотів як недотримання або неналежне дотримання передбачених правилами польотів вимог безпеки або здійснення в ході діяльності з експлуатації повітряних суден, аеродромів та ін. прямо заборонених правилами дій особами, які не є працівниками повітряного транспорту, що керують повітряними суднами (як пілотованими, так і безпілотними), а також виконують наземні роботи, пов'язані з їх використанням.

Зроблено висновок, що порушення правил польотів виражається як у формі активної дії (передачі команд механізмам повітряного судна чи безпілотного літального апарату щодо зміни чи початку руху, повідомленні недостовірної інформації іншим учасникам аероруху), так і бездіяльності, що виражається у нездійсненні певних дій, які пілот чи оператор безпілотного літального апарату був зобов'язаний здійснити. Порушення може вчинятися як опосередковано, так і безпосередньо. Як правило, протиправне діяння злочину за ст. 281 КК складається із сукупності дій та бездіяльності, що призводять до суспільно небезпечних наслідків.

Ключові слова: злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, рушення правил повітряних польотів, кримінальна відповідальність, діяння.

Постановка проблеми. На території України збільшується використання малогабаритних повітряних суден (далі – ПС) та безпілотних літальних апаратів (далі – БЛА), польоти яких можуть потенційно створювати небезпеку для оточуючих. Відповідно до аналізу порушень порядку використання повітряного простору України у 2013–2016 роках кожне третє з них (31 випадок) сталося під час експлуатації повітряних суден, внесених до

Державного реєстру цивільних повітряних суден; 65 – під час польотів повітряних суден, не внесених до цього реєстру, чотири – з державними повітряними суднами та 94 порушення (приблизно половина) були вчинені нествановленими повітряними суднами¹. Указані порушення призводять або потенційно можуть призвести до загибелі людей, їх травмування чи інших наслідків, передбачених ст. 281 Кримінального кодексу України (далі – КК).

Необхідною умовою притягнення до відповідальності особи за порушення, вчинені під час польоту, є наявність в її поведінці усіх ознак складу відповідного злочину. Однією із найважливіших таких ознак є суспільно небезпечне діяння. Саме діяння є тією обставиною, яка призводить до настання конкретних або реально можливих небезпечних наслідків, що завдають шкоди суспільним відносинам, змінюючи їх. Вбачається, що правильне теоретичне визначення діяння за ст. 281 КК сприятиме виконанню практичних завдань кримінального права.

Метою цієї статті є з'ясування конкретного змісту форм діяння як ознаки об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 281 КК.

Стан розробки проблеми. Майже кожен дослідник Особливої частини кримінального права у своїх роботах розглядає ознаки діяння (дії чи бездіяльності). Серед учених, які займалися розробкою проблем діяння як ознаки об'єктивної сторони злочину, вважаємо необхідним виділити таких: М. І. Бажанов, Ю. В. Баулін, О. І. Бойко, В. І. Борисов, М. С. Грінберг, М. Д. Дурманов, Г. А. Кригер, В. М. Кудрявцев, Н. Ф. Кузнецова, П. С. Матишевський, М. І. Панов, О. О. Пашенко, В. В. Сташис, А. А. Тер-Акопов, А. Н. Трайнін, А. А. Піонтковський, Т. В. Церетелі, М. І. Хавронюк та ін.

Виклад основного матеріалу. У диспозиції норми ст. 281 КК суспільно небезпечне діяння визначене як порушення правил польотів. Тобто вказується лише загальна форма діяння, яка може виражатися як у формі дії, так і

¹ Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013–2016 роках / Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/PPVPP_2013-2016.pdf (дата звернення: 10.06.2020).

у формі бездіяльності, що обов'язково пов'язані з недотриманням певних правил польотів. Для встановлення змісту того чи іншого конкретного порушення закон про кримінальну відповідальність відсилає правозастосувача до інших нормативно-правових актів, дотримання яких забезпечує належний рівень безпеки здійснення польоту як для осіб, які пілотують ПС, їх пасажирів, так і для осіб, що перебувають у цей час в інших ПС, а також для тих, хто перебуває на землі та забезпечує такі польоти. Тому для встановлення конкретної дії чи бездіяльності необхідно звертатися до нормативно-правових актів, якими регулюється здійснення польотів, покладаються обов'язки на осіб, які керують повітряними суднами чи забезпечують їх експлуатацію.

Правила, норми і стандарти безпеки польотів повітряних суден закріплені в Повітряному кодексі України (далі – ПК), наказі Державної авіаційної служби України та Міністерства оборони України «Про затвердження Авіаційних правил України «Загальні правила польотів у повітряному просторі України» від 6 лютого 2017 р. № 66/73, постанові Кабінету міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 6 грудня 2017 р. № 954, наказі Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському та лісовому господарстві» від 22 грудня 2006 р. № 1179, наказі Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден» від 1 грудня 2004 р. № 205 та в інших нормативно-правових актах.

За тлумачним словником «порушення» являє собою відхилення від правил, відступ від законів, невідповідність традиції, звичаям тощо². Водночас задля з'ясування значення цього поняття у контексті його застосування в диспозиції ст. 281 КК виникає необхідність звернутися до його визначення у

² Новий тлумачний словник української мови: у 3 т. / укладачі: В. Яременко, О. Сліпущко. Київ: Аконіт. Т. 2, 2001. С. 816.

нормативно-правових актах та у роботах науковців, які досліджували злочинні діяння, описані в законі за допомогою вказаного поняття.

Так, у ч. 3 ст. 23 ПК порушенням порядку використання повітряного простору України вважаються дії або бездіяльність юридичних чи фізичних осіб, що призвели до порушення вимог законодавчих та інших нормативно-правових актів, які регулюють порядок використання повітряного простору України³. У п. 46 постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 6 грудня 2017 р. № 954 наводиться перелік таких порушень: використання повітряного простору без подання заявок, отримання дозволу та/або умов його використання; недотримання умов використання повітряного простору України або плану польоту (відхилення від маршруту, заданого рівня польоту, зліт чи посадка повітряного судна з незапланованого (на незапланований) або закритий аеродром, постійний злітно-посадковий майданчик/вертодром тощо) без дозволу або погодження органу обслуговування повітряного руху (органу управління повітряним рухом), крім аварійних випадків; політ групи повітряних суден, кількість яких перевищує зазначену в заявці; невиконання вимог до інформування органів контролю за дотриманням порядку використання повітряного простору України про виконання польотів та провадження іншої діяльності з використання повітряного простору України тощо.

В. І. Борисов, досліджуючи проблеми охорони безпеки виробництва, пропонує таке визначення поняття «порушення» – це недотримання чи неналежне дотримання вимог безпеки, які передбачені певними правилами, або вчинення в ході виробничої діяльності дій, прямо заборонених правилами⁴.

³ Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: zkon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17 (дата звернення: 10.06.2020).

⁴ Борисов В. І. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.08. Харьков, 1993 / Борисов В. І. *Вибрані твори* / уклад. В. В. Базелюк, С. В. Гізімчук, Л. М. Демидова та ін.; відп. за вип. М. В. Шепітько. Харків: Право, 2018. С. 168.

Ураховуючи викладене, можна надати таке визначення: *порушення правил безпеки польотів – це недотримання або неналежне дотримання передбачених правилами польотів вимог безпеки або здійснення в ході діяльності з експлуатації повітряних суден, аеродромів та ін. прямо заборонених правилами дій особами, які не є працівниками повітряного транспорту, що керують повітряними суднами (як пілотованими, так і безпілотними), а також виконують наземні роботи, пов'язані з їх використанням.*

Щоб установити зміст конкретного порушення, необхідно звернутися до правил польотів, які встановлені нормативними актами (орієнтовний перелік наведено вище). Порушення є доволі поширеним різновидом суспільно небезпечного діяння і може бути здійснено у двох формах: дії або бездіяльності. При цьому в будь-якому випадку діяння має бути протиправним.

В. М. Кудрявцев виділяв три основні випадки протиправності дії (бездіяльності), які виражені в законі про кримінальну відповідальність:

1) пряма кримінальна протиправність, коли відповідна дія (бездіяльність) безпосередньо забороняється кримінальним законом незалежно від того, чи заборонене воно також нормами інших галузей права;

2) змішана протиправність, коли діяння забороняється в кримінальному порядку у зв'язку з тим, що воно визнане протиправним нормами іншої галузі права;

3) умовна протиправність, коли в деяких складах безпосередньо не зазначаються ознаки дії (оскільки ці дії є в звичайних умовах суспільно корисними і можуть спричинити шкоду лише у виняткових випадках), а вказуються лише ознаки суспільно небезпечних наслідків⁵.

Для порушень правил безпеки польотів характерна умовна протиправність, оскільки у звичайних умовах польоти ПС із дотриманням правил безпеки та експлуатації являють собою суспільно корисну діяльність, і тільки у випадку порушення таких правил вони можуть спричинити шкоду.

⁵ Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва: Госюриздат, 1960. С. 115.

Вчинення кримінального правопорушення шляхом дії означає активну вольову поведінку особи, яка контролюється свідомістю того, хто вчиняє кримінальне правопорушення⁶.

М. С. Грінберг визначав, що суспільно небезпечні дії поділяються на фізичні та інформаційні. У фізичному сенсі дія людини є актом, спрямованим на перенесення енергії та перехід предметів, до яких він застосовується, у новий стан, а також їх переміщення в просторі⁷. Інформаційні дії полягають у передаванні інформації іншим особам і завжди виражаються у словесній (вербальній) формі, а також у яких-небудь інших діях, що несуть інформацію: смислових жестах (конклюдентні дії), виразних рухах (міміка)⁸.

Із зовнішнього боку протиправна дія може виражатися як в окремому, «одиничному» русі тіла, так і в сукупності рухів тіла⁹.

Отже, суспільно небезпечна дія при пілотуванні може виражатися в різноманітних формах – як фізичних (впливі на механізми керування літальним апаратом, що призводить до здійснення маневрів, які не передбачені конструкцією літального апарату, політ на недостатній висоті чи за поганої видимості або ж початок чи зміна напрямку руху без узгодження із диспетчером тощо), так й інформаційних (повідомленні недостовірної інформації про політ диспетчеру чи іншим учасникам авіаваку тощо). Така дія має бути протиправною. Як правило, вона здійснюється сукупністю рухів тіла фізичної особи.

Приклад такого порушення правил можна побачити у постанові Косівського районного суду Івано-Франківської області від 23 вересня 2009 р., якою закрито справу у зв'язку зі смертю обвинуваченого – пілота, що здійснив виліт на вертольоті «МВВ ВО-105 М» і при виконанні польоту за невста-

⁶ Дудоров О. О., Хавронюк М. І. Кримінальне право: навчальний посібник / за заг. ред. М. І. Хавронюка. Київ: Ваіте, 2014. С. 164.

⁷ Грінберг М. С. Преступления против общественной безопасности: учеб. пособие. Свердловск: Изд-во Свердл. юрид. ин-та, 1974. С. 62.

⁸ Тацій В. Я., Тютюгін В. І., Борисов В. І. та ін. Кримінальне право України: Загальна частина: підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Тютюгіна, В. І. Борисова. 6-те вид., перероб. і допов. Харків: Право, 2020. С. 108.

⁹ Панов Н. И. Способ совершения преступления и уголовная ответственность. Харьков: Вища школа, 1982. С. 10.

новленою програмою контрольного обльоту вертольота на злітно-посадочному майданчику авіаційного технічно-спортивного клубу виконав маневрування при пілотажу на недостатній висоті, внаслідок чого допустив зіткнення повітряного судна із земною поверхнею, що призвело до загибелі самого пілота та двох пасажирів¹⁰.

Як зазначалося вище, злочин, передбачений ст. 281 КК, може також вчинятися шляхом бездіяльності. У кримінальному праві бездіяльність розглядають як пасивну форму поведінки особи¹¹. А. В. Наумов та А. А. Тер-Акопов вказують, що під бездіяльністю слід розуміти суспільно небезпечну, вольову і пасивну поведінку, що полягає у невчиненні особою тих дій, які вона повинна була вчинити внаслідок покладених на неї обов'язків¹². Проте при вчиненні злочину у формі бездіяльності особа може проявляти значну фізичну активність. В. М. Кудрявцев зазначав про внутрішню активність при бездіяльності – активність, яка нічим не виражена зовні, проте регулюється законодавством. Визначити таку бездіяльність можливо тільки через ознаки дії, яка їй кореспондує¹³. Слід зазначити, що при бездіяльності зовні особа може виконувати як фізичні, так й інформаційні дії, реалізуючи свої функціональні обов'язки. Проте в цей же час вона може проігнорувати чи забути про необхідність виконання певної дії, яку її зобов'язує вчинити нормативно-правовий акт, або реалізувати її не в повному обсязі.

Бездіяльність особи при порушенні правил польотів, як правило, полягає в невиконанні вимог правил, які особа повинна виконувати.

Щодо умови відповідальності за злочинну бездіяльність, то існує декілька точок зору. Зокрема, В. І. Касинюк зазначає, що кримінальна відповіда-

¹⁰ Постанова Косівського районного суду Івано-Франківської області від 23 вересня 2009 р., судова справа № 1п-17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/18318602> (дата звернення: 10.06.2020).

¹¹ Баулін Ю. В., Борисов В. І., Гавриш С. Б. та ін Кримінальний кодекс України: науково-практичний коментар / за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Київ: Ін Юре, 2003. С. 32.

¹² Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. 2-е изд. перераб. и доп. Москва: БЕК, 1999. С. 171; Тер-Акопов А. А. Бездействие как форма преступного поведения. Москва: Юридическая литература, 1980. С. 64.

¹³ Кудрявцев В. Н. Право и поведение: монография. Москва: Юридическая литература, 1978. С. 9.

льність за транспортні злочини, вчинені шляхом бездіяльності, настає лише тоді, коли особа, яка вчинила злочин, була зобов'язана вчинити (але не вчинила) певні дії¹⁴. Обґрунтовуючи кримінальну відповідальність за посягання на безпеку руху та експлуатації залізничного транспорту, Н. Н. Белокобыльський вказує, що особа утримується від певної дії, яку вона зобов'язана була вчинити¹⁵. Правниками звертається увага на позитивний обов'язок особи виконати певні дії, однак, зважаючи на те, що в особі не завжди є можливість здійснити ті чи інші дії, на нашу думку, більш точним визначенням злочинної бездіяльності є визначення, в якому є посилення як на обов'язок, так і на об'єктивну можливість діяти певним чином¹⁶.

В. І. Борисов при дослідженні питання бездіяльності при вчиненні необережних злочинів на виробництві вказав, що остання може полягати в повному невиконанні вимог безпеки чи в невиконанні частини тих дій, які особа зобов'язана була виконати згідно з відповідними вимогами. При бездіяльності особа ніякими зовні вираженими діями не впливає на виробництво (відсутні необхідні жести, слова, команди, письмові чи усні накази, вказівки), хоча виробнича обстановка потребувала певного втручання, вчинення дій, які необхідні та передбачені вимогами безпеки. При бездіяльності, на відміну від дії, суб'єкт не виконує покладених на нього обов'язків з попередження чи усунення небезпеки на виробництві й тим самим створює сприятливі можливості для руйнівного розвитку (впливу) небезпечних та шкідливих виробничих факторів. В умовах виробництва така бездіяльність стає суспільно небезпечною¹⁷. Аналогічну характеристику бездіяльності можна зафіксувати і для злочину, передбаченого ст. 281 КК.

¹⁴ Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Киев: Вища школа, 1977. С. 4.

¹⁵ Белокобыльский Н. Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Саранск: Изд-во Сарат. ун-та: Саран. фил., 1988. С. 19.

¹⁶ Тер-Акопов А. А. Бездействие как форма преступного поведения. Москва: Юридическая литература, 1980. С. 64; Бажанов М. И. Уголовное право Украины. Общая часть. Днепропетровск: Пороги, 1992. С. 35.

¹⁷ Борисов В. И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. С. 168.

Такий приклад бездіяльності можна знайти при описі діяння у вирокі Маловисківського районного суду Кіровоградської області від 13 жовтня 2010 р., яким засуджено пілота Б., що не виконав вимоги підзаконних актів щодо необхідності перевірки якості пального, а також встановлення фільтрозаправочного агрегату. Діяння пілота спричинило зменшення потужності двигуна літака АН-2, якої не вистачило для набору літаком безпечної швидкості при зльоті та призвело до зіткнення ПС з лінією електропередач, подальшого падіння та загорання літака, у ході якого пасажир літака отримав тяжкі тілесні ушкодження¹⁸. У цьому випадку бездіяльність пілота полягала у недотриманні підпунктів 5.5.2, 5.5.6 «Правил організації та виконання авіаційних робіт у сільському господарстві» щодо заправки пального та використання при цьому спеціального фільтру.

Аналізуючи судову практику, можна стверджувати, що обидві форми суспільно небезпечного діяння (як дія, так і бездіяльність) здатні спричинити суспільно небезпечні наслідки і тим самим заподіяти суттєвої шкоди суспільним відносинам.

Слід відмітити, що А. А. Тер-Акопов виділяв як особливу форму анти-суспільної поведінки «порушення спеціальних правил». На його думку, така форма суспільно небезпечного діяння є складним актом поведінки, який полягає у невиконанні особою нормативного припису, що зобов'язує не вчинювати певну дію або утриматися від бездіяльності. Учений зазначав, що у таких випадках дія й бездіяльність поєднані. Порушення правил як форма поведінки відрізняється від дії чи бездіяльності предметом відношення, яким є ставлення до існуючих норм поведінки, а ставлення до матеріальних змін опосередковується ставленням до правових вимог¹⁹. Зі справедливою критикою такого підходу виступили В. І. Борисов, С. В. Гізімчук та О. О. Пащенко,

¹⁸ Вирок Маловисківського районного суду Кіровоградської області від 13 серпня 2010 р., судова справа № 1-19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/10824318> (дата звернення: 1.06.2020).

¹⁹ Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. Москва: Юридическая литература, 1995. С. 6–8.

які вказали, що злочинна поведінка особи найчастіше складається із взаємовиключних у часі дії та бездіяльності – форм діяння. Подібну взаємозамінність дії та бездіяльності можна спостерігати також при порушенні спеціальних правил, що наближує саме порушення спеціальних правил більше до діяння – родового поняття, ніж до його окремих форм. Таким чином, об'єктивно порушення спеціальних правил не є неподільним. Тому воно не може бути закріпленим як самостійна форма злочинного діяння й має бути охарактеризоване за допомогою його різновидів: дії й бездіяльності²⁰.

В. П. Тихий обґрунтовував можливість порушення правил безпеки як безпосередньо, так і опосередковано. Під безпосереднім порушенням правил безпеки, на його переконання, слід вважати прямий зв'язок предметів, а під опосередкованим – такий зв'язок предметів, процесів, який здійснюється за допомогою опосередкованих ланок²¹.

Керування сучасними літальними апаратами здійснюється за допомогою систем управління польотів, які опосередковано – через механічні та електричні прилади (ланки, – за висловлюванням В. П. Тихого) – передають сигнали пілота на агрегати ПС, здійснюючи таким чином пілотування. Зважаючи на розвиток техніки, передача таких сигналів може відбуватися навіть за допомогою голосу чи певних жестів. На думку М. Д. Дурманова, такі діяння охоплюють собою не тільки рухи людини, але і ті сили, якими вона користується, і ті закономірності, які вона використовує²². При цьому прикладання зовні невеликої фізичної сили людини до певного важелю може призвести до вивільнення значної кількості енергії, взаємодія якої із навколишнім світом, у свою чергу, і може потягнути настання суспільно небезпечних наслідків.

²⁰ Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Харьков: Консум, 2001. С. 64; Борисов В. И., 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. С. 133.

²¹ Тихий В. П. Проблемы уголовно-правовой охраны общественной безопасности (понятие и система преступлений, совершенствование законодательства): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08 / Харьковск. юрид. ин-т. Харьков, 1987. С. 218.

²² Дурманов Н. Д. Понятие преступления. Москва, Ленинград, изд-во АН СССР, 1948. С. 54.

Опосередковане порушення, як правило, відповідає опосередкованим правомірним діям, необхідним для здійснення польоту. Так, керування безпілотними літальними апаратами (далі – БЛА або безпілотні ПС) завжди здійснюється опосередковано. Здійснюючи керування, особа використовує повітряний простір і може при цьому за певних умов вчинити суспільно небезпечне діяння (порушення), яке призведе до наслідків, зазначених у диспозиції ст. 281 КК (зіткнення із ПС, яке пролітатиме поруч із БЛА, або завдання травм людям при падінні апарату тощо). Також БЛА здатні створювати перешкоди для систем забезпечення аероруху, які можуть призвести до зміни напрямку польоту повітряного судна та інших позаштатних ситуацій.

Вирішуючи питання про відповідальність особи, яка опосередковано керує ПС, кожного разу необхідно визначати, чи всі механізми працювали справно і не мали дефектів, які б могли стати причиною аварії. На практиці для з'ясування такого питання проводиться детальний огляд літального апарату, як правило, за участі спеціаліста, та призначається експертиза на визначення технічного стану ПС.

Проте може відбуватися і безпосереднє порушення правил безпеки при керуванні літальними апаратами. Так, у більшості моделей дельтапланів пілот здійснює керування за допомогою переміщення власної ваги тіла з одного положення в інше, тобто таким чином безпосередньо здійснює дії з керування літальним апаратом без передавання сигналів керування за допомогою пристроїв та механізмів.

Як вже зазначалося, порушення правил польотів може бути вчинене як шляхом здійснення одного акту діяння (дії, бездіяльності), так і шляхом здійснення кількох таких актів, які утворюють певну систему, коли не дотримуються кілька правил безпеки польотів. У такому випадку поведінка винного виражається у певній системі дій та бездіяльності, що призводить до наслідків, зазначених у законі.

Так, наприклад, у липні 2017 р. громадянин К., не отримавши дозволу Державної авіаційної служби України на виконання польотів, не пройшовши відповідного навчання, не погодивши польоти шляхом організації зв'язку з органами обслуговування повітряного руху, неналежно виконав передпольотну підготовку повітряного судна Cessna 182P, у зв'язку з чим не виявив домішок у бензині в баках ПС. Як результат – при здійсненні польоту через відмову двигуна К. був вимушений зробити посадку на території пасовища, де під час пробігу по трав'яному покриттю передня стійка шасі заїхала у рів, внаслідок чого відбулося перекидання та руйнація повітряного судна, а пасажери отримали тілесні ушкодження різного ступеня тяжкості²³. Протиправне діяння обвинуваченого у вказаному випадку складається як із бездіяльності (не отримав дозволу на польоти, не пройшов навчання, не погодив політ із спеціальними органами, не виконав передпольотну підготовку), так і дії (політ на літаку за відсутності належної підготовки).

Слід зазначити, що при вивченні судової практики на час проведення цього дослідження прикладів вчинення кількома особами злочину, передбаченого ст. 281 КК, нами знайдено не було. Проте в різних сферах людської діяльності (наприклад, на виробництві) є реальні випадки, коли до вчинення необережного злочину призвела протиправна поведінка кількох осіб, що утворила небезпечну ситуацію, яка викликала (чи могла викликати) суспільно небезпечний наслідок. Тобто система порушень може характеризуватися не тільки наявністю в діянні однієї особи поєднаних дії чи бездіяльності. Вона може являти собою суспільно небезпечні і протиправні діяння кількох осіб. Кожна із цих осіб рівною (чи різною) мірою, діючи чи не діючи, впливає своєю поведінкою на створення ситуації, що тягне (чи може потягнути) суспільно небезпечний наслідок²⁴.

²³ Вирок Коломийського міськрайонного суду Івано-Франківської області від 13 грудня 2018 р., судова справа № 346/2591/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/78537624> (дата звернення: 10.06.2020).

²⁴ Борисов В. И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.08. С. 169.

Дійсно в деяких випадках для злету ПС потрібні зусилля кількох осіб або сам процес керування польотом відбувається за допомогою спільних дій екіпажу ПС. Тому таку ситуацію, пов'язану із порушенням правил повітряних польотів, не можна виключити. Наприклад, для підйому планерів у повітря використовують літаки, тому можливі взаємодіючі порушення правил польотів як планеристом, так і пілотом літака. Не можна виключати взаємодіючі порушення правил польотів пілотами різних ПС, які призвели до загального наслідку, передбаченого ст. 281 КК.

Висновки. Таким чином, порушення правил польотів виражається як у формі активної дії (передачі команд механізмам ПС чи БЛА щодо зміни чи початку руху, повідомленні недостовірної інформації іншим учасникам аероруху), так і бездіяльності, що виражається у нездійсненні певних дій, які пілот чи оператор БЛА був зобов'язаний здійснити. Порушення може вчинятися як опосередковано, так і безпосередньо. Як правило, протиправне діяння злочину за ст. 281 КК складається із сукупності дій та бездіяльності, що призводять до суспільно небезпечних наслідків.

Список використаних джерел

1. Аналіз порушень порядку використання повітряного простору України у 2013–2016 роках / Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/PPVPP_2013-2016.pdf (дата звернення: 10.06.2020).
2. Бажанов М. И. Уголовное право Украины. Общая часть. Днепропетровск: Пороги, 1992. 168 с.
3. Баулін Ю. В., Борисов В. І., Гавриш С. Б. та ін. Кримінальний кодекс України: науково-практичний коментар / за заг. ред. В. В. Сташиса, В. Я. Тація. Київ: Ін Юре, 2003. 1196 с.
4. Белокобыльский Н. Н. Безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: Уголовно-правовые и криминологические проблемы. Саранск: Изд-во Сарат. ун-та: Саран. фил., 1988. 103 с.

5. Борисов В. И. Основные проблемы охраны безопасности производства в уголовном законодательстве Украины: дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.08. Харьков, 1993 / *Борисов В. И. Вибрані твори* / уклад. В. В. Базелюк, С. В. Гізімчук, Л. М. Демидова та ін.; відп. за вип. М. В. Шепітько. Харків: Право, 2018. С. 30–279.

6. Борисов В. И., Гизимчук С. В. Уголовная ответственность за нарушение правил, норм и стандартов, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Харьков: Консум, 2001. 160 с.

7. Борисов В. И., Пащенко 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.

8. Вирок Коломийського міськрайонного суду Івано-Франківської області від 13 грудня 2018 р., судова справа № 346/2591/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/78537624> (дата звернення: 10.06.2020).

9. Вирок Маловисківського районного суду Кіровоградської області від 13 серпня 2010 р., судова справа № 1-19. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/10824318> (дата звернення: 10.06.2020).

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

11. Дудоров О. О., Хавронюк М. І. Кримінальне право: навчальний посібник / за заг. ред. М. І. Хавронюка. Київ: Ваіте, 2014. 944 с.

12. Дурманов Н. Д. Понятие преступления. Москва, Ленинград, изд-во АН СССР, 1948. 315 с.

13. Касынюк В. И. Уголовная ответственность за транспортные преступления. Киев: Вища школа, 1977. 256 с.

14. Кудрявцев В. Н. Объективная сторона преступления. Москва: Госюриздат, 1960. 244 с.

15. Кудрявцев В. Н. Право и поведение: монография. Москва: Юридическая литература, 1978. 193 с.

16. Наумов А. В. Российское уголовное право. Общая часть: Курс лекций. 2-е изд. перераб. и доп. Москва: БЕК, 1999. 590 с.

17. Новий тлумачний словник української мови: у 3 т. / укладачі: В. Яременко, О. Сліпушко. Київ: Аконіт. Т. 2, 2001. 927 с.

18. Панов Н. И. Способ совершения преступления и уголовная ответственность. Харьков: Вища школа, 1982. 161 с.

19. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI. URL: <http://www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 10.06.2020).

20. Постанова Косівського районного суду Івано-Франківської області від 23 вересня 2009 р., судова справа № 1п-17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/18318602> (дата звернення: 10.06.2020).

21. Тацій В. Я., Тютюгін В. І., Борисов В. І. та ін. Кримінальне право України: Загальна частина: підручник / за ред. В. Я. Тація, В. І. Тютюгіна, В. І. Борисова. 6-те вид., перероб. і допов. Харків: Право, 2020. 584 с.

22. Тер-Акопов А. А. Бездействие как форма преступного поведения. Москва: Юридическая литература, 1980. 152 с.

23. Тер-Акопов А. А. Ответственность за нарушение специальных правил поведения. Москва: Юридическая литература, 1995. 176 с.

24. Тихий В. П. Проблемы уголовно-правовой охраны общественной безопасности (понятие и система преступлений, совершенствование законодательства): дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08 / Харьковск. юрид. ин-т. Харьков, 1987. 400 с.

REFERENCES

1. Analiz porushen' poryadku vykorystannya povitryanoho prostoru Ukrayiny u 2013–2016 rokakh. Natsional'ne byuro z rozsliduvannya aviatsiynykh podiy ta intsydentiv z tsyvil'nymy povitryanymy sudnamy. URL: http://www.nbaai.gov.ua/uploads/pdf/PPVPP_2013-2016.pdf [in Ukrainian].

2. Bazhanov, M.I. (1992). Ugolovnoye pravo Ukrainy. Obshchaya chast'. Dnepropetrovsk: Porogi [in Russian].

3. Baulin, Yu.V., Borysov, V.I., Havrysh, S.B. et al. (2003). Kryminal'nyy kodeks Ukrayiny: naukovo-praktychnyy komentar. V.V. Stashys, V.Ya. Tatsiy (Eds.). Kyiv: In Yure [in Ukrainian].

4. Belokobyl'skiy, N.N. (1988). Bezopasnost' dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta: Ugolovno-pravovyye i kriminologicheskiye problemy. Saransk: Izd-vo Sarat. un-ta. Saran. fil. [in Russian].

5. Borysov, V.Y. (1993). Osnovnye problemy okhrany bezopasnosti proyzvodstva v uholovnom zakonodatel'stve Ukrayny. *Doctor's thesis*. Borysov V.I. (2018). *Vybrani tvory*. M.V. Shepit'ko (Ed.). Kharkiv: Pravo. 30–279 [in Russian].

6. Borisov, V.Y., Gizimchuk, S.V. (2001). Ugolovnaya otvetstvennost' za narusheniye pravil, norm i standartov, obespechivayushchikh bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya. Khar'kov: Konsum [in Russian].

7. Borysov, V.I., Pashchenko, O.O. (2006). Zlochyny proty bezpeky vyrobnytstva: ponyattya ta vydy. Kryminal'na vidpovidal'nist' za porushennya pravyl yadernoyi abo radiatsiynoyi bezpeky. Kharkiv: SPD FO Vapnyarchuk N. M. [in Ukrainian].

8. Vyrok Kolomyys'koho mis'krayonnoho sudu Ivano-Frankivs'koyi oblasti vid 13 hrudnya 2018 r., sudova sprava № 346/2591/18. (2018). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/78537624> [in Ukrainian].

9. Vyrok Malovyskivs'koho rayonnoho sudu Kirovohrads'koyi oblasti vid 13 serpnia 2010 r., sudova sprava № 1-19. (2010). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/10824318> [in Ukrainian].

10. Grinberg, M.S. (1974). Prestupleniya protiv obshchestvennoy bezopasnosti: ucheb. posobiye. Sverdlovsk: Izd-vo Sverdl. yurid. in-ta [in Russian].
11. Dudorov, O.O., Khavronyuk, M.I. (2014). Kryminal'ne pravo: navchal'nyy posibnyk. M.I. Khavronyuk (Ed.). Kyiv: Vaite. [in Ukrainian].
12. Durmanov, N.D. (1948). Ponyatiye prestupleniya. Moskva, Leningrad, izd-vo AN SSSR [in Russian].
13. Kasynyuk, V.I. (1977). Ugolovnaya otvetstvennost' za transportnyye prestupleniya. Kiyev: Vishcha shkola [in Russian].
14. Kudryavtsev, V.N. (1960). Ob'yektivnaya storona prestupleniya. Moskva: Gosyurizdat [in Russian].
15. Kudryavtsev, V.N. (1978). Pravo i povedeniye. Moskva: Yuridicheskaya literatura [in Russian].
16. Naumov, A.V. (1999). Rossiyskoye ugolovnoye pravo. Obshchaya chast': Kurs lektsiy. Moskva: BEK [in Russian].
17. Novyy tlumachnyy slovnyk ukrayins'koyi movy. (Vols. 1–3); Vol. 2. (2001). V. Yaremenko, O. Slipushko (Eds.). Kyiv: Akonit [in Ukrainian].
18. Panov, N.I. (1982). Sposob soversheniya prestupleniya i ugolovnaya otvetstvennost'. Khar'kov: Vishcha shkola [in Russian].
19. Povitryanyy kodeks Ukrayiny: Zakon Ukrayiny vid 19 travnya 2011 r. № 3393-VI. URL: <http://www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
20. Postanova Kosivs'koho rayonnoho sudu Ivano-Frankivs'koyi oblasti vid 23 veresnya 2009 r., sudova sprava № 1p-17. (2009). URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/18318602> [in Ukrainian].
21. Tatsiy, V.Ya., Tyutyuhin, V.I., Borysov, V.I. et al. (2020). Kryminal'ne pravo Ukrayiny: Zahal'na chastyna: pidruchnyk. V.Ya. Tatsiy, V.I. Tyutyuhin, V.I. Borysov (Eds.). Kharkiv: Pravo [in Ukrainian].
22. Ter-Akopov, A.A. (1980). Bezdeystviye kak forma prestupnogo povedeniya. Moskva: Yuridicheskaya literatura [in Russian].
23. Ter-Akopov, A.A. (1995). Otvetstvennost' za narusheniye spetsial'nykh pravil povedeniya. Moskva: Yuridicheskaya literatura [in Russian].
24. Tikhyy, V.P. (1987). Problemy ugolovno-pravovoy okhrany obshchestvennoy bezopasnosti (ponyatiye i sistema prestupleniy, sovershenstvovaniye zakonodatel'stva). *Doctor's thesis*. Khar'kov [in Russian].

Квитка А. О. О деянии как признаке состава преступления, предусмотренного ст. 281 Уголовного кодекса Украины

Статья посвящена выяснению конкретного содержания форм деяния как признака объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 281 Уголовного кодекса Украины. Рассматривается определение понятия «нарушение» в нормативно-правовых актах и в работах ученых, которые исследовали преступные деяния, описанные в законе с помощью указанного понятия. Сформулировано определение нарушения правил

безопасности полетов как несоблюдение или ненадлежащее соблюдение предусмотренных правилами полетов требований безопасности или осуществление в ходе деятельности по эксплуатации воздушных судов, аэродромов и др. прямо запрещенных правилами действий лицами, не являющимися работниками воздушного транспорта, которые управляют воздушными судами (как пилотируемыми, так и беспилотными), а также выполняют наземные работы, связанные с их использованием.

Сделан вывод, что нарушение правил полетов выражается как в форме активного действия (передача команд механизмам воздушных судов или беспилотным летательным аппаратам по изменению или началу движения, сообщение недостоверной информации другим участникам аэродвижения), так и бездействия, выражающегося в неосуществлении определенных действий, которые пилот или оператор беспилотного летательного аппарата был обязан осуществить. Нарушение может совершаться как косвенно, так и напрямую. Как правило, противоправное деяние преступления по ст. 281 УК состоит из совокупности действий и бездействия, которые приводят к общественно опасным последствиям.

Ключевые слова: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, нарушение правил воздушных полетов, уголовная ответственность, деяние.

Kvitka O. O. Regarding actus reus as a sign of the corpus delicti of a crime provided for in the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine

The article is devoted to clarifying the specific content of the forms of actus reus as a sign of the objective side of the crime under the Art. 281 of the Criminal Code of Ukraine. The definition of the concept of "violation" in regulations and in the works of scientists who have researched the crimes with this concept is considered.

The definition of violation of rules related to air flight safety is formulated as non-observance or improper observance of safety requirements stipulated by the flight rules or implementation during operation of aircrafts, aerodromes, etc. directly prohibited in the rules actions by persons – non-employees of air transport, who operate aircraft (both manned and unmanned), as well as perform ground work related to their use.

It is concluded that violation of rules related to air flight safety is expressed both in the form of active action (transmission of commands to aircrafts or unmanned aerial vehicle mechanisms to change or start traffic, report inaccurate information to other air traffic participants) and inaction expressed in failure to perform certain actions that a pilot or operator of an unmanned aerial vehicle mechanism was obliged to carry out. Violations can be committed both indirectly and directly. As a rule, the illegal act of a crime under the Art. 281 of the Criminal Code consists of a set of actions and inactions that lead to socially dangerous consequences.

Key words: crimes against traffic safety or safety of transport operation, violation of rules related to air flight safety, criminal liability, actus reus.