

ПОВІТРЯНЕ, КОСМІЧНЕ, ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 347.8

С. Р. Багіров,
кандидат юридичних наук, доцент

ПОШКОДЖЕННЯ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ І ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ У СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ: НАУКОВО-ПРАКТИЧНИЙ КОМЕНТАР СТАТТІ 277 КК УКРАЇНИ

У статті здійснюється поглиблений науково-практичний коментар складів злочинів, що містяться у статті 277 Кримінального кодексу України. Акцент зроблено на розкритті об'єктивних та суб'єктивних ознак злочинів виключно в аспекті повітряного транспорту.

Ключові слова: пошкодження, руйнування, шлях сполучення, транспортний засіб, повітряний транспорт, повітряне право, кримінальне право.

Постановка проблеми та її актуальність. Дослідження норм про злочини, що вчиняються у сфері повітряного транспорту, становить значний як теоретичний, так і практичний інтерес. Питання щодо конструкції відповідних кримінально-правових норм, місця розташування у структурі Особливої частини КК України, розкриття змісту ознак, що утворюють склад злочину, та розмежування у процесі кримінально-правової кваліфікації залишаються актуальними протягом тривалого часу.

Водночас звернення до низки науково-практичних коментарів відповідних кримінально-правових норм свідчить про неоднакове розуміння авторами певних ознак складів злочинів. Вказане має особливе значення саме стосовно юридичного аналізу злочинів, що вчиняються у сфері повітряного транспорту, оскільки в Україні бракує спеціалістів у цьому напрямі наукових досліджень. Отже, коментування відповідних кримінально-правових норм потребує поглибленого юридичного аналізу, в тому числі з урахуванням положень Повітряного кодексу України.

Аналіз досліджень і публікацій. Здійснивши вивчення доступної наукової літератури, автор доходить висновку, що на сьогодні в Україні захищено лише одну докторську дисертацію (автор – В. А. Мисливий), де вивчалися кримінально-правові та кримінологічні проблеми злочинів проти безпеки дорожнього руху. При цьому особливості злочинів проти безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту не були предметом самостійних наукових досліджень.

Таким чином, на момент підготовки цієї статті можна констатувати, що питання наукового вивчення ознак складів злочинів, передбачених ст. 277 КК України, окремому монографічному дослідженню не піддавались.

Отже, **метою** цієї статті є здійснення поглибленого юридичного аналізу об'єктивних та суб'єктивних ознак складів злочинів, опис яких міститься у ст. 277 КК України.

Виклад основного матеріалу.

1. Соціальна зумовленість правових норм, які містяться у цій статті, полягає у запобіганні засобами кримінального закону істотних порушень нормальної роботи повітряного транспорту, а також запобіганні створенню та реалізації небезпеки для життя та здоров'я людей, які опиняються у сфері діяльності повітряного транспорту.

Суспільна небезпека злочину, передбаченого ст. 277 КК України, у разі його вчинення у сфері повітряного транспорту, полягає в тому, що умисне руйнування або пошкодження злітно-посадкових смуг, майданчиків, повітряних суден або їх частин, засобів зв'язку, навігації та спостереження істотно порушує нормальне функціонування повітряного транспорту, внаслідок чого повітряні судна можуть вийти з-під контролю та створити небезпеку для життя людей або небезпеку настання інших тяжких наслідків.

2. Коментована стаття містить опис злочину, що належить до *багатооб'єктних*.

Основним безпосереднім об'єктом злочину виступають суспільні відносини, що складаються у сфері безпеки функціонування повітряного

транспорту, або безпека авіації. Руїнування, пошкодження, а також інші дії, спрямовані на приведення шляхів повітряного сполучення, споруд на них або повітряних суден у непридатний для експлуатації стан, призводять до становища, за якого спричиняються збитки авіапідприємствам та підвищується до неприйнятної рівня ризик для життя та здоров'я людей. Передбачені диспозицією суспільно небезпечні наслідки у вигляді небезпеки аварії повітряного судна та порушення нормальної роботи повітряного транспорту є фізичним виявленням соціальної шкоди, завданої основному безпосередньому об'єкту посягання. Реальне спричинення аварії повітряного судна є наслідком, що лежить у площині додаткових безпосередніх об'єктів цього злочину, оскільки аварією (відповідно до п. 1 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України) визнається авіаційна подія без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження чи руїнування повітряного судна, тілесних ушкоджень пасажирів, членів екіпажу чи третіх осіб.

Додатковими безпосередніми об'єктами можуть бути: життя людей (ч. 3 ст. 277 КК – наслідок у вигляді загибелі людей); здоров'я людей (ч. 2 ст. 277 КК – наслідки у вигляді заподіяння середньої тяжкості чи тяжкого тілесного ушкодження); відносини власності (ч. 2 ст. 277 КК – наслідок у вигляді великої матеріальної шкоди); відносини у сфері безпеки довкілля, сферах громадської безпеки або господарської діяльності (ч. 1 ст. 277 КК України – наслідок у вигляді створення небезпеки настання інших тяжких наслідків). Коли створена небезпека реалізується у вказаних сферах правовідносин, то кваліфікувати діяння винної особи необхідно за сукупністю злочинів, але за умови, що в її поведінці є ознаки складу відповідного злочину.

Механізм заподіяння шкоди об'єктам кримінально-правової охорони детерміновано внутрішнім взаємозв'язком та залежністю, які існують між тими суспільними відносинами, що утворюють основний безпосередній та додатковий безпосередній об'єкти. У зв'язку з умисним руїнуванням або пошкодженням шляхів сполучення, споруд на них, повітряних суден, засобів зв'язку, навігації та спостереження, створюється небезпечна ситуація, яка в подальшому може трансформуватися до рівня аварійної або катастрофічної. На останніх етапах завдається шкода додатковим безпосереднім об'єктам.

Злочин належить до *предметних*. Предмети злочину названі законодавцем у диспозиції ч. 1 ст. 277 КК:

- 1) шляхи сполучення;
- 2) споруди на них (тобто, на шляхах сполучення);
- 3) повітряні судна;
- 4) засоби зв'язку;
- 5) засоби сигналізації.

Розтлумачимо зміст вказаних предметів під кутом зору повітряного транспорту.

Слово *шлях* у загальному розумінні розкривають як місце, простір, яким відбувається пересування, сполучення. Під *сполученням* розуміють зв'язок між віддаленими пунктами за допомогою яких-небудь засобів пересування.

Під *шляхами сполучення* стосовно повітряного транспорту слід розуміти повітряні коридори, повітряні лінії або повітряні траси.

Повітряною трасою є диспетчерський район або його частина (коридор) у повітряному просторі з чітко визначеними висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами (див. Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 [4]).

Особливість впливу винного на цей предмет злочину полягає у тому, що безпосередньо повітряну частину цього шляху сполучення суб'єкт фізично не в змозі зруйнувати або пошкодити, але може здійснити ці дії з початковими та кінцевими ділянками повітряної лінії, де здійснюється руління, розгін, зліт або приземлення повітряних суден – руліжною доріжкою, злітно-посадковою смугою, злітно-посадковим майданчиком, кінцевою смугою гальмування тощо.

Під *спорудами на них* слід розуміти будівлі та інші фізичні об'єкти, цільове призначення яких полягає у забезпеченні нормального функціонування повітряного транспорту, наприклад, аеродромні диспетчерські вишки, прожектори тощо.

Під *повітряним судном* необхідно розуміти апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні (п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України). Варто мати на увазі, що злочинному впливу піддається, як правило, не все повітряне судно, а його частини – двигун, гвинти, шасі тощо.

Під *засобами зв'язку* треба розуміти радіоелектронні і технічні предмети, призначені для забезпечення польотів повітряних суден, виконання функцій з обслуговування повітряного руху та забезпечення виробничої діяльності підприємств цивільної авіації. До них належать засоби електрозв'язку, радіонавігації та радіолокації, автоматизовані системи та їх робочі місця, апаратура відображення, антенно-фідерні пристрої, лінії управління електрозв'язком, автономні джерела електроживлення, електроустановки та електрообладнання тощо.

До *засобів сигналізації* належать предмети, прилади або пристрої, функціональне призначення яких полягає в інформуванні учасників повітряного руху з метою коригування їх діяльності за допомогою зорових або слухових умовних знаків та повідомлень. Це можуть бути, наприклад, візуальні наземні орієнтири – наземні аеронавігаційні вогні, елементи світлосигнальної системи аеродрому, певні надписи та розмітка на злітно-посадковій смузі.

Коментована стаття передбачає наявність *потерпілої* особи (або потерпілих осіб). Згідно ч. 1 ст. 55 КПК України потерпілим у кримінальному провадженні може бути фізична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано моральної, фізичної або майнової шкоди, а також юридична особа, якій кримінальним правопорушенням завдано майнової шкоди.

Потерпілими від злочину, передбаченого ст. 277 КК України можуть визнаватись як фізичні, так і юридичні особи. Юридичні особи можуть бути потерпілими за ч. 1 ст. 277 КК при настанні наслідків із заподіянням майнової шкоди у вигляді аварії повітряного судна або порушення нормальної роботи повітряного транспорту, а також у ситуації, коли створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків було пов'язано із заподіянням майнової шкоди, яку правозастосовні органи не кваліфікують як велику матеріальну шкоду. У випадку заподіяння великої матеріальної шкоди і кваліфікації дій винного за ч. 2 ст. 277 КК, юридичні особи також можуть визнаватись потерпілими від цього злочину. При одночасній наявності таких особливо кваліфікуючих ознак, як загибель людей та велика матеріальна шкода, кваліфікація має здійснюватись за ч. 3 ст. 277 КК. При цьому наявність великої матеріальної шкоди дає підстави для залучення юридичної особи у якості потерпілої. Якщо загибель людей

або спричинення їм передбачених диспозицією норми тілесних ушкоджень сталися без заподіяння майнової шкоди, то залучення юридичних осіб у якості потерпілих виключається.

3. Розкриття ознак об'єктивної сторони злочину, передбаченого ст. 277 КК, залежить від того, про який склад злочину йдеться. У диспозиції ч. 1 ст. 277 КК законодавець окреслив три основні форми суспільно небезпечного діяння:

- 1) руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів;
- 2) пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;
- 3) інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан.

З наведеного доходимо висновку, що всі форми злочинної поведінки є активними, отже, цей злочин не може бути вчинено шляхом бездіяльності.

Крім цього, у ч. 1 ст. 277 КК законодавець вказав на такі п'ять форм суспільно небезпечних наслідків:

- 1) спричинення аварії судна;
- 2) створення небезпеки аварії судна (слова закону «могло спричинити аварію»);
- 3) порушення нормальної роботи транспорту;
- 4) створення небезпеки для життя людей;
- 5) створення небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Розтлумачимо названі ознаки об'єктивної сторони злочинів, починаючи з форм суспільно небезпечного діяння.

Слово *руйнування* означає як дію за значенням *руйнувати*, так і результат цієї дії. Руйнування означає таке порушення цілості або структури будь-якого фізичного предмета, в результаті чого він знищується, перетворюється на руїни, розпадається, змінює свою будову та склад, тобто, припиняє існування у попередній формі. Стосовно аналізованого складу злочину *руйнування* шляхів сполучення і транспортних засобів означає, що предмети злочинного впливу стають повністю непридатними для експлуатації відповідно до цільового призначення. Це може бути, наприклад руйнування покриття злітно-посадкової смуги, внаслідок чого вона стає непридатною для експлуатації, або руйнування аеродромної диспетчерської вишки тощо.

Під *пошкодженням* шляхів сполучення і транспортних засобів треба розуміти фізичний

вплив на зазначені предмети, коли виводяться із ладу або псується окремі елементи або механізми цих предметів, а також результат такого впливу. Внаслідок пошкодження предмети та механізми стають тимчасово непридатними для експлуатації відповідно до свого цільового призначення. Повітряний кодекс України містить поняття пошкодження повітряного судна на землі, під яким законодавець розуміє подію, пов'язану з обслуговуванням, зберіганням і транспортуванням повітряного судна на землі, під час якої повітряне судно зазнало пошкодження без втрати міцності його силових елементів та погіршення льотно-технічних характеристик, яке можливо усунути в експлуатаційних умовах (п. 82 ч. 1 ст. 1 ПК).

Відмінність між руйнуванням та пошкодженням полягає у тому, що при пошкодженні залишається можливість відновлення пошкодженого предмету у результаті ремонту, тоді як при руйнуванні відновлення предмету є неможливим.

У зв'язку з тим, що руйнування та пошкодження означають як дію, так і результат цієї дії, можна дійти висновку, що в об'єктивній стороні цих складів злочину існують наслідки первинного рівня – руйнування та пошкодження предметів злочинного впливу. Ці наслідки іманентно властиві злочинній дії і майже співпадають з нею у часі. Проте їх настання ще не свідчить про закінчення складу злочину, що коментується. Момент закінчення цих складів злочинів пов'язується із моментом настання наслідків вторинного рівня – тобто суспільно небезпечних змін у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, на які вказує законодавець у ч. 1 ст. 277 КК. Якщо наслідки вторинного рівня не настали, дії винного із руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів можуть підлягати кваліфікації за статтями розділу про злочини проти власності.

Специфічний характер має склад злочину, суспільно небезпечне діяння якого сформульоване законодавцем як *інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан*. Логічне тлумачення цієї форми об'єктивної сторони злочину дозволяє дійти таких висновків. По-перше, вказівка на дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан означає, що саме по собі приведення до зазначеного стану лежить за межами об'єктивної

сторони цього злочину і не впливає на кваліфікацію. По-друге, слова законодавця про *«дії, спрямовані на»* є, по суті, ознакою такого виду незакінченого злочину, як замах на злочин (дії, безпосередньо спрямовані на вчинення злочину). Таким чином, законодавець прив'язав момент закінчення складу злочину до стадії замаху на його вчинення, що є ознакою *усіченого* складу злочину. По-третє, усічений характер цього складу злочину призводить до висновку, що суспільно небезпечні наслідки вторинного рівня стосуються лише таких форм діяння, як руйнування та пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Під спричиненням аварії повітряного судна треба розуміти авіаційну подію без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження чи руйнування повітряного судна, тілесних ушкоджень пасажирів, членів екіпажу чи третіх осіб (п. 1 ч. 1 ст. 1 ПК). Необхідно мати на увазі, що у статті йдеться саме про аварію судна, у зв'язку з чим інші аварійні ситуації та можливі пошкодження – аеродромного обладнання, засобів сигналізації та зв'язку, вантажів тощо – не утворюють цієї ознаки об'єктивної сторони злочину.

Розкриваючи зміст поняття аварії у Повітряному кодексі України, законодавець вказав на тілесні ушкодження, що можуть бути заподіяні пасажиром, членам екіпажу чи третім особам. При цьому не акцентовано увагу на ступені тяжкості тілесних ушкоджень. Враховуючи, що ч. 2 ст. 277 КК передбачено спричинення потерпілому середньої тяжкості або тяжкого тілесного ушкодження, спричинення аварії із такими тілесними ушкодженнями необхідно кваліфікувати за ч. 2 ст. 277 КК. Методом виключення доходимо висновку, що спричинення легких тілесних ушкоджень буде охоплюватись поняттям аварії. Якщо легкі тілесні ушкодження потерпілому були спричинені без аварії повітряного судна і при цьому було *створено небезпеку настання інших тяжких наслідків*, вони можуть бути охоплені цією ознакою складу злочину. Самостійного криміноутворюючого змісту легкі тілесні ушкодження у цьому злочині не мають, оскільки вітчизняний законодавець дотримується позиції щодо некараності необережного легкого тілесного ушкодження. Тому вказані тілесні ушкодження можуть розглядатися лише як складова інших кримінально релевантних наслідків – аварії або створення небезпеки для жит-

тя людей чи небезпеки настання інших тяжких наслідків.

Під створенням небезпеки аварії повітряного судна варто розуміти виникнення у результаті руйнування або пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів такого стану функціонування повітряного транспорту, коли реальна можливість настання аварії не реалізувалась через випадкові обставини.

Як порушення нормальної роботи повітряного транспорту слід кваліфікувати такі наслідки руйнування або пошкодження шляхів сполучення чи транспортних засобів, які виявилися у зриві або припиненні руху повітряного транспорту, необхідності ремонту пошкоджених предметів, значні витрати часу на відновлення обслуговування повітряного руху тощо.

Про наслідки у вигляді створення небезпеки для життя людей або створення небезпеки настання інших тяжких наслідків див. коментар до ст. 276 КК України [8].

4. Суб'єктом цього злочину може бути фізична осудна особа, яка досягла 14 років. Закон не містить обмежень щодо визнання суб'єктом цього злочину певних осіб. Відповідно, ним може бути і працівник повітряного транспорту, і будь-яка інша особа, що володіє ознаками суб'єкта злочину.

5. Аналіз ознак суб'єктивної сторони злочину в коментованій статті становить певну складність у зв'язку з особливостями його об'єктивної сторони.

Законодавець у ч. 1 ст. 277 КК акцентував на умисному характері дій суб'єкта щодо руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів. Відносно пошкодження як форми суспільно небезпечного діяння питання є не таким однозначним. Більшість коментаторів цієї статті вказують, що слово *умисне* стосується і руйнування, і пошкодження. Водночас, згідно логічного тлумачення тексту закону, якби законодавець бажав показати умисний характер пошкодження, то він застосував би такий зворот: «умисні руйнування або пошкодження». Це означає, що при звороті «умисне руйнування або пошкодження» слово «пошкодження» не прив'язується до прикметника «умисне», отже, законодавець допускає вчинення пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів через необережність.

Руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів може здійснюватися суб'єктом,

який в момент вчинення дій усвідомлює суспільно небезпечний характер своїх дій, передбачає настання первинних суспільно небезпечних наслідків (зруйнування вказаних предметів) і бажає цих наслідків (прямий умисел) або свідомо припускає їх настання (непрямий умисел).

Якщо руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів відбулось через необережність, кваліфікація дій суб'єкта за ст. 277 КК виключається. У такому випадку дії суб'єкта можуть кваліфікуватися за ознаками ст. 196 КК України як необережне знищення чужого майна, за умови, що в результаті знищення було спричинено тяжке тілесне ушкодження або загибель людей. Необережне руйнування вказаних предметів, що спричинило загибель однієї людини, тягне відповідальність за ст. 119 КК України. Необережне руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів, що спричинило середньої тяжкості тілесне ушкодження, кваліфікується лише за ст. 128 КК. Якщо в результаті необережного руйнування зазначених предметів було завдано легкі тілесні ушкодження або не спричинено будь-яких інших наслідків, то суб'єкт не може підлягати кримінальній відповідальності.

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів може здійснюватись як умисно, так і через необережність.

Інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, можуть вчинятися лише з прямим умислом.

Стосовно суспільно небезпечних наслідків вторинного рівня (п'ять форм наслідків, вказаних у ч. 1 ст. 277 КК, наслідки, зазначені у ч. 2 та 3 ст. 277 КК) психічне ставлення суб'єкта може бути лише необережним. Встановлення вольових ознак умисної форми вини щодо наслідків вторинного рівня (бажання їх настання або свідоме припущення) дає підстави для кваліфікації дій суб'єкта за статтями інших розділів Особливої частини КК.

Мотиви і мета руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів можуть бути різними і на кваліфікацію дій винного за ст. 277 КК не впливають. Якщо винний вчинив зруйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів з метою ослаблення держави, то за наявності інших обов'язкових ознак складу, його дії можуть бути кваліфіковані як диверсія за ст. 113 КК.

Злочин у цілому має визнаватися умисним, якщо руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів було умисним. Якщо пошкодження було необережним, то злочин у цілому може вважатися необережним. При вчиненні дій, спрямованих на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, злочин визнається в цілому умисним.

6. Кваліфікуючими ознаками злочину, що передбачені ч. 2 ст. 277 КК, є такі:

1) спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесних ушкоджень;

2) спричинення потерпілому тяжкого тілесного ушкодження;

3) заподіяння великої матеріальної шкоди.

Для визначення ступеня тяжкості тілесного ушкодження варто звернутися до Правил судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень, затверджених Наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17 січня 1995 р. № 6 (zareєстровані в Міністерстві юстиції України 26 липня 1995 р. № 255/791).

Заподіяння у результаті вчинення цього злочину великої матеріальної шкоди є оціночним поняттям, оскільки вартісні критерії великого розміру цієї шкоди законодавцем у статтях про транспортні злочини не визначено.

7. Особливо кваліфікуючою ознакою злочину є спричинення загибелі людей (ч. 3 ст. 277 КК). Під *загибеллю людей* треба розуміти смерть двох або більше осіб. Якщо загинула одна людина, то кваліфікувати дії винного необхідно за ідеальною сукупністю злочинів – ч. 1 ст. 277 КК та ч. 1 ст. 119 КК, оскільки в ч. 2 та ч. 3 ст. 277 КК не передбачено такого наслідку, як смерть однієї людини.

Висновки. Викладені у цій статті положення і висновки можуть бути використані: у науково-дослідній роботі – як методологічна основа для поглибленого вивчення норм про злочини у сфері повітряного транспорту; навчальному процесі – при викладанні курсів «Повітряне право України» та «Кримінальне право України»; правозастосовній практиці – при ухваленні та обґрунтуванні процесуальних рішень щодо руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів у сфері повітряно-

го транспорту, а також при здійсненні адвокатської діяльності щодо правового захисту підозрюваних та обвинувачених у кримінальному провадженні щодо відповідних злочинів.

Література

1. *Кримінальний кодекс України* від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №№ 25-26. – Ст. 131.

2. *Кримінальний процесуальний кодекс України* від 13 квітня 2012 р. – К.: Паливода А.В., 2012. – 382 с.

3. *Повітряний кодекс України* від 19 травня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

4. *Положення про використання повітряного простору України*: затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-%D0%BF>

5. *Правила польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України*: затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 28.10.2011 № 478 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1327-11>

6. *Про затвердження Переліку важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх*: наказ Міністерства охорони здоров'я України від 31.03.1994 № 46 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0176-94>

7. *Правила судово-медичного визначення ступеня тяжкості тілесних ушкоджень*: затверджені наказом Міністерства охорони здоров'я України від 17.01.1995 № 6 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=z0255-95>.

8. *Багіров С. Р.* Порухення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту (ст. 276 КК України): науково-практичний коментар / С. Р. Багіров // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: «Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2015. – № 1 (34). – С. 5-12.

С. Р. Багіров

Повреждение путей сообщения и транспортных средств в отрасли воздушного транспорта: научно-практический комментарий статьи 277 УК Украины

В статье осуществляется углубленный научно-практический комментарий составов преступлений, описание которых содержится в статье 276 УК Украины. Внимание акцентируется на раскрытии объективных и субъективных признаков преступлений исключительно в аспекте воздушного транспорта.

Ключевые слова: нарушение правил, безопасность движения, безопасность эксплуатации, воздушный транспорт, воздушное право, уголовное право.

S. Bahirov

Damage routes and means of transport in the air transport industry: scientific and practical commentary of Article 277 of the Criminal Code of Ukraine

In this article carried out an in-depth scientific and practical commentary of the crimes described in article 277 of the Criminal Code of Ukraine. Focuses on the discovery of objective and subjective elements of crime only in the aspect of air transport.

Key words: breaking the rules, safety, operational safety, air transport, air law, criminal law.