

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОГО АВІАТРАНСПОРТУ: ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ

Науково-дослідний центр з проблем оподаткування
Національного університету ДПС України

У статті досліджуються проблеми кримінально-правового забезпечення безпеки цивільного авіатранспорту, та надано обґрунтовані пропозиції з удосконалення відповідних норм Особливої частини КК України з метою покращення їх дієвості в майбутньому (з врахуванням зарубіжного досвіду).

Авіаційний транспорт є важливою складовою інфраструктури української економіки. Проте не менш важливим фактором є те, що від його правильної експлуатації залежить життя та здоров'я багатьох громадян. Саме тому триваюча негативна практика авіаційних подій (аварій та катастроф), що детерміновані людським чинником, специфіка повітряного судна як джерела підвищеної небезпеки та інші обставини ставлять перед законодавцем, вченими і юристами-практиками проблему розробки нових ефективних засобів попередження авіаційних злочинів через взаємодію кримінології, кримінального права з авіаційними техніко-психологічними науками [1]. При цьому розробка проблем боротьби з авіатранспортною злочинністю не може обмежуватись лише кримінально-правовими чи кримінологічними дослідженнями, вона вимагає з'ясування більш широкого кола питань, що охоплюються предметами соціологічних, психологічних, ергономічних та інших наук.

І хоча загалом за останнє десятиліття в країнах СНД спостерігалось зниження небезпеки польотів, на жаль, найнеблагополучнішими державами серед них виявились Україна і Казахстан. Так, за період 1992–2001 рр. в Україні сталося 45 авіаційних подій, з них 13 катастроф (159 загиблих). У Казахстані за аналогічний період мало місце 39 авіаційних подій, з них 7 катастроф (57 загиблих) [2].

У законодавстві та практиці країн з розвиненішими, ніж в Україні, авіаційними потужностями, виокремлюють до трьох десятків складів злочинів, що посягають на безпеку міжнародної цивільної авіації, їх поділяють на три групи залежно від способу вчинення. До першої групи належить незаконне за-

хоплення повітряного судна або набуття контролю над ним. До другої – акти саботажу або диверсії, спрямовані на пошкодження чи знищення повітряного судна, екіпажу, пасажирів, вантажу. До третьої – атаки снарядами типу «земля – повітря». До четвертої – збройні атаки на аеропорти і пасажирів авіаліній, що знаходяться в терміналах аеропортів і офісах авіакомпаній, які примикають до терміналів.

Важливою і дуже небезпечною особливістю більшості вищезазначених злочинів, що вчиняються на повітряному транспорті, є їх насильницький характер, пряма або прихована загроза життю людей, включаючи прямі терористичні акції.

Окремою категорією необхідно визнавати т. зв. необережні авіатранспортні злочини. Хоча зазначимо, що подальше сприйняття необережних злочинів на повітряному транспорті за аналогією з автотранспортними злочинами безпідставне, адже умови діяльності людини при управлінні авіаційною технікою істотно відрізняються від роботи водіїв: по-перше, за характером середовища діяльності (непередбачувана стихія повітряного простору); по-друге, складність пілотування повітряних суден обумовлює вплив на авіафахівця набагато більшої кількості небезпечних чинників, здатних призвести до помилки і трансформації аварійної ситуації у катастрофічну; по-третє, обмеженість можливостей людини обумовлює існування психофізіологічних небезпечних чинників, які поки маловідомі правознавцям.

Характерною рисою цих злочинів є також те, що тяжкі наслідки можуть бути викликані будь-яким, навіть незначним потуранням або неправильним рішенням членів екіпажу, диспетчерів, авіатехніків, працівників інших ек-

сплуатаційних служб (паливно-мастильних матеріалів, радіотехніків та ін.), а також осіб, які організують польоти. Це обумовлено високою відповідальністю за результат польоту і, як наслідок, підвищеною психічною напругою.

Крім того, потрібно мати на увазі, що у даній категорії злочинів є безліч криміногенних чинників, які впливають на поведінку винного та істотно ускладнюють розвиток ланцюга причинності. Головною детермінантою необережних авіаційних злочинів є людський чинник (він став причиною 60–80% авіаційних подій) [3, 4], і він же в кримінології і кримінальному праві все ще залишається маловивченим.

Саме тому існуюча система забезпечення безпеки у цивільній авіації української держави потребує посилення уваги відповідних державних органів та інституцій, удосконалення її організації і структури, модернізації у матеріально-технічному забезпеченні, взаємодії зі штатними службами. Безперечно, потрібні також ефективні законодавчі рішення з метою подальшого зміцнення всосяжного протистояння небезпекам на повітряному авіатранспорті з боку світової спільноти, перш за все в межах співдружності незалежних держав, і впорядкування та підвищення ефективності вітчизняного кримінального закону (розд. XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»), зокрема:

1. Так, у диспозиції ч. 2 ст. 276 КК України «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту» згадується про такий злочинний наслідок, як велика матеріальна шкода, який по своїй суті є оціночною категорією, що залежить від фактичних обставин справи. І хоча практика правозастосування переконує, що це можуть бути катастрофа чи аварія, пов'язані з зіткненням суден, і, як результат, вони тягнуть за собою знищення або істотне пошкодження і руйнування основних частин повітряного транспорту, тривале порушення роботи авіатранспорту тощо. Але разом з тим ми переконані, що законодавець при конструюванні кримінально-правових норм має уникати будь-яких оціночних категорій задля запобігання можливому суб'єкти-

візму правозастосувача при здійсненні кримінально-правової кваліфікації.

У певній мірі вищезазначене стосується також штучно створеного співвідношення (дублювання) наслідків злочину, передбачених у частинах першій та другій ст. 276 КК України. Адже оціночна категорія «інші тяжкі наслідки», що використовується у ч. 1 ст. 276 КК України, окрім іншого, включає спричинення середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень потерпілому, чи заподіяння великої матеріальної шкоди, про що дослівно згадується у ч. 2 тієї ж статті.

Зазначимо, що у разі необережного порушення певних правил, яке лише створило загрозу настання тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276 КК України), а також в інших випадках, з урахуванням характеру порушення і загрози, доцільно брати до уваги положення ч. 2 ст. 11 і ст. 44 КК України.

Злочин, передбачений ст. 276 КК, слід відмежувати також від адміністративних проступків, передбачених ст. 111 КпАП «Порушення правил безпеки польотів».

2. У диспозиції ч. 1 ст. 277 КК України «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» на відміну від назви статті використовується більш широка за змістовним навантаженням термінологія. Мова йде про використання законодавцем терміна «руйнування» транспортних засобів у розумінні «повного або часткового їх знищення, тобто приведення їх у непридатність до подальшого цільового використання (наприклад, знищення злітних смуг тощо)» [5].

Певною мірою ускладнює правозастосування ст. 277 КК України не цілком коректне використання специфічної транспортної термінології при побудові термінологічних конструкцій. Так, наприклад, у коментарі до чинного КК України за редакцією М. І. Мельника, М. І. Хавронюка зазначається, що «створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків – це такі зміни в навколишньому світі, насамперед у технічному стані транспортних засобів та інших об'єктах транспортної інфраструктури, в обстановці руху ... в стані, в якому перебувають особи, котрі керують транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди – на-

станія залізничних, воднотранспортних, авіаційних аварій і катастроф». Таким чином, власне, такі два самостійні альтернативні наслідки, як «створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків» зводиться до іншого самостійного альтернативного наслідку – «аварії». В свою чергу «аварія» як один з можливих наслідків руйнування, пошкодження в коментарі визначається як «подія, пов'язана з пошкодженням рухомого складу або шляхів сполучення (зіткнення, сходження з рейок, затоплення)», що видається явною тавтологією. Загалом така нечіткість термінології вносить певний «термінологічний хаос» та ускладнює правозастосування ст. 277 КК України [6].

До того ж, недиференційований підхід законодавця, який в межах однієї ч. 1 ст. 277 КК України розмістив абсолютно різні за ступенем та характером суспільно небезпечні наслідки злочину (з одного боку – аварія судна, як пошкодження літальних апаратів, аеродромного обладнання, засобів сигналізації та зв'язку вантажів тощо, а з другого – загроза (лише створення небезпеки) для життя людей чи настання інших тяжких наслідків) потребує, якнайшвидшого виправлення. Оскільки на сьогодні на кваліфікацію злочину не впливає той факт, чи настала аварія чи лише ймовірно могла настати.

Проте з іншої сторони, імовірнісний характер відповідних наслідків суттєво ускладнює застосування даної норми на практиці. За результатами аналізу судово-слідчої практики А. А. Зйсман і Н. А. Коровіна узагальнюють, що ознаки «виникнення загрози», що стосується вторинних, менш очевидних наслідків, належної уваги не приділяється. На практиці ознака «виникнення загрози» настання вказаних вище т. зв. «неочевидних» наслідків підміняється посиланням на наслідки, що реально настали.

Встановлено, що по-перше, уникнути аварій, порушень нормальної роботи транспорту, середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди, загибелі людей на залізничному транспорті здебільшого вдається завдяки вчасному виявленню таких пошкоджень транспортною міліцією та відновленню відповідного обладнання працівниками ремонтно-відновлювальних бригад, по-друге, відповідні дії, як правило, не одержують належної кримінально-правової оцінки [6].

На наш погляд, злочин, передбачений ст. 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), є спеціальним видом злочину, передбаченого ст. 194 (умисне знищення та пошкодження майна) та розмежовується з останнім за ознаками предмета посягання та характеру наслідку. Специфічність предмета та наслідків обумовили розміщення ст. 277 КК України в розділі «Злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту».

Проте недоліком ст. 277 КК України вбачається те, що суттєво відрізняються санкції, встановлені за злочини, які майже не відрізняються ні за своїм характером, ні за фактичним ступенем суспільної небезпеки. За формальною ознакою (ступенем тяжкості) ці злочини віднесені навіть до різних категорій. Наприклад, умисне знищення шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, якщо воно спричинило загибель людей (ч. 3 ст. 277), карається позбавленням волі на строк від семи до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин), а умисне знищення військового майна, якщо воно вчинене загальнонебезпечним способом або спричинило загибель людей (ч. 2 ст. 411), – позбавленням волі на строк від трьох до восьми років (тяжкий злочин). Відповідно до п. 3 ч. 1 ст. 65 КК, цей факт треба враховувати при призначенні покарання за злочин, передбачений ч. 3 ст. 277 КК. Злочин, передбачений ст. 277 КК, слід відмежовувати від адміністративних проступків, передбачених: ч. 3 ст. 111 (пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування); ч. 3 ст. 114 (пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку); ч. 1 ст. 115 (пошкодження внутрішнього обладнання суден); ч. 2 ст. 116-2 (знищення, пошкодження засобів навігаційного обладнання, зв'язку і сигналізації) КпАП [7].

3. Незаконне захоплення та угон літаків, (гелікоптерів), створюють істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликають тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту.

Статистика фактів захоплення та угону літаків показує, що даний вид злочинів представляє найбільш поширену форму злочинності на повітряному транспорті. У такої ситу-

авіації є наступні передумови: реальність захоплення і уgonу за кордон літака представляє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу для життя пасажирів та екіпажу; захоплення та угон літака розцінюється злочинцем як один із реально здійснених засобів досягнення задуманої ним мети; літак представляє значну матеріальну цінність, легко поступитися якою не бажає жодна держава; ускладнення діяльності правоохоронних органів, оскільки здійснимість теракту з боку злочинця можлива навіть при використанні мінімальних зусиль і його загроза може відігравати вирішальну роль: у разі катастрофи більшість пасажирів гине, а злочинець залишається анонімною особою. Подібні передумови роблять літак мало не ідеальним об'єктом для злочинних посягань.

Угон повітряного судна і його захоплення пов'язані між собою. Проте при цьому обидві форми незаконного втручання у діяльність авіації не втрачають своєї самостійності.

Угон із застосуванням насильства – це, власне, угон у поєднанні із захопленням, взагалі ж, поняття «захоплення повітряного судна» ширше за поняття «угон повітряного судна». Для нього може бути і не властивим подальше переміщення транспортного засобу в яку-небудь географічну точку. На практиці зустрічалися випадки, коли злочинці, вилучивши у пасажирів матеріальні цінності або отримавши викуп, приземлялися до пункту призначення повітряного судна і потім з території аеропорту за сприяння його корумпованих співробітників зникали у невідомому напрямку.

Або інший приклад, коли злочинець, отримавши необхідну суму, виплигував з літака на парашуті. У вказаних випадках фактично угону не було, оскільки транспортний засіб самовільно не переміщався. У той же час такі акти, з позицій міжнародного права, підпадають під поняття «незаконного захоплення», оскільки за допомогою сили здійснювався контроль над повітряним судном у польоті, створювалася загроза його безпеці [8].

4. Суттєвою прогалиною вітчизняною кримінального закону є, на наш погляд, відсутність компромісних норм у цілому ряді умисних злочинів, які охоплюються розд. XI Особливої частини КК України (особливо це стосується ст. ст. 278–280), що вочевидь не йде на користь реальному виконанню основ-

них завдань кримінального судочинства. Разом з тим наша негативна позиція до ідеї безкомпромісної боротьби із злочинністю зовсім не означає, що ми закликаємо до допустимості компромісу зі всім масивом злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію цивільного авіатранспорту. Йдеться про те, щоб безкомпромісна боротьба велася не із злочинністю, а строго вибірково з окремими видами злочинів, з якими інша форма боротьби не узгоджується з суспільною моральністю і інтересами безпеки держави.

У решті ж випадків безкомпромісна боротьба нерідко призводить до обтяження шкідливих наслідків здійснюваних злочинів. Повчальною ілюстрацією вищезазначеному є інцидент, який пов'язаний з озброєним захопленням сім'єю Овечкіних 8 березня 1988 р. пасажирського літака, що здійснював рейс по маршруту Іркутськ – Курган – Ленінград. У процесі польоту вони, під загрозою вибуху літака, зажадали від екіпажу змінити курс і летіти до Лондону. Враховуючи, що палива було недостатньо для такого перельоту, Овечкіни погодилися на посадку в найближчому фінському аеропорту. Проте наземні служби, по вказівці правоохоронних органів, заборонили екіпажу виконувати ці вимоги і літак зробив посадку на аеродромі під Виборгом, після чого була введена в дію група захоплення. Терористи, переконавшись, що їх ошукали, привели в дію вибуховий пристрій і п'ятеро з них покінчили життя самогубством. У результаті ж пожежі і невмілих дій групи захоплення три пасажирів загинули, 35 отримали тілесні ушкодження різної тяжкості. Повністю прийшов в непридатність літак вартістю 1,4 млн рублів, були знищені особисті речі пасажирів на десятки тисяч рублів. Така була ціна «безкомпромісної боротьби» у даному конкретному випадку. Тим часом, цієї трагедії могло б і не бути. Для цього у такій екстремальній ситуації було досить виходити з базових цілей кримінальної права як системи, орієнтованої на охорону законних прав і інтересів громадян, і керуючись саме такою позицією дозволити екіпажу виконати вимоги терористів. Адже згідно з Гаазькою конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (1970 р.) і Монреальською конвенцією про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки

цивільної авіації (1971 р.), фінська сторона зобов'язана була повернути державі і літак, і осіб, що його захопили, або притягати їх до кримінальної відповідальності на своїй території за повітряне піратство [9].

Підтвердимо зазначене посиленням на епізод із захопленням групою Якшиянца 1 грудня 1988 р. в Орджонікідзе як заручників 30 школярів і їх вчительки. Як і в попередньому прикладі, терористи вимагали вільноту за кордон. Причому, на відміну від сім'ї Овечкіних, банда Якшиянца висунула куди жорсткіші умови: надання автоматів з боєприпасами, декілька мільйонів іноземної валюти, великої кількості наркотиків та т. д. З метою забезпечення безпеки заручників і їх звільнення, а також враховуючи непередбачуваність вирішення цієї екстремальної ситуації силовими методами, було ухвалено рішення у точній відповідності з інститутом крайньої необхідності укласти угоду зі злочинцями, задовольнивши висунуті ними вимоги в обмін на звільнення заручників. Завдяки правильній оцінці виниклої ситуації, розумному визначенню пріоритету цінностей у даному конфлікті, точному обліку шкали інтересів суспільства, причому не методами брехні або імітації «рівності», а з позицій принципового підходу, всі заручники були звільнені. Злочинці ж після того, як прилетіли до Ізраїлю, через добу були видані Радянському Союзу. Були повернені також літак, валюта, зброя, наркотики, інші захоплені речі та цінності.

Як бачимо, і у першому, і у другому випадках мета правоохоронних органів у вирішенні виниклих конфліктів кінець кінцем була досягнута. У першому випадку злочинці фактично самі ухвалили собі вирок і «привели його до виконання, заподіявши при цьому величезні збитки суспільству, а у другому випадку вони були передані до рук правосуддя. Різниця ж полягає, насамперед, у методах їх досягнення. І якщо у першому випадку вона була досягнута ціною людських жертв і величезних матеріальних витрат, то у другому конфлікті, завдяки ро-

зумному компромісу, мета була досягнута без цих суспільно небезпечних наслідків [9].

Висновок: існуюча система забезпечення безпеки у цивільній авіації України потребує посилення уваги державних органів, удосконалення її організації та структури, матеріально-технічного забезпечення, взаємодії зі штатними службами. Потрібні також ефективні законодавчі рішення по удосконаленню всеосяжного протистояння повітряному тероризму з боку світової спільноти, перш за все, за активної участі співдружності незалежних держав.

Література

1. *Нуртаев Р. Т.* Борьба с неосторожными видами преступлений: проблемы эффективности. – Алма – Ата, 1990. – С. 5.
2. *Теймуразов Р. А.* Состояние безопасности полётов в гражданской авиации государств – участников «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» за десятилетний период (1992–2001 гг.) // Труды общества исследователей авиационных происшествий (далее ОРАП). – Вып. 14. – М., 2002. – С. 20.
3. *Гринберг М. С.* Технические преступления. – Новосибирск, 1992. – С. 131.
4. *Козлов В. В.* Человеческий фактор: история, теория и практика в авиации. – М., 2002. – С. 8.
5. *Науково-практичний коментар до КК України (2-е вид., перероб. та доп.) / За заг. ред. П. П. Андрушка, В. Г. Гончаренка, Є. В. Фесенка.* – К.: Дакор, 2008. – С. 961.
6. *Якимова С. В.* Деякі проблемні аспекти правозастосування ст. 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів) // Матеріали МНПК «КК України 2001 р.». – Львів. – С. 235.
7. *Хавронюк М. І.* Довідник з Особливої частини КК України. – К.: Істина, 2004. – С. 305.
8. *Нурадинов Ш. М.* Организованная преступность в транспортной системе сфере: Дисс. ... д. ю. н.: 12.00.08. – М., РГБ, 2003.
9. *Аликперов Х. Д.* Преступность и компромисс. – Баку, 1992. – С. 28–30.

Г. О. Усатий

Криминально-правовое обеспечение безопасности гражданского авиатранспорта: пути усовершенствования.

В статье исследуются проблемы уголовно-правового обеспечения безопасности гражданского авиатранспорта, и предоставлены обоснованные предложения по усовершенствованию соответствующих норм Особой части УК Украины с целью улучшения их действенности в будущем (с учетом зарубежного опыта).