

**Минязева Т.Ф.**

профессор, доктор юридических наук  
(Российский университет дружбы народов, г. Москва)

**Лиховая С.Я.**

доцент, доктор юридических наук  
(Юридический институт Национального  
авиационного университета, г. Киев)

## АВИАТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПО УК УКРАИНЫ (ПРОБЛЕМЫ КОНСТРУИРОВАНИЯ ДИСПОЗИЦИЙ)

Понятие безопасности транспорта, как и понятие транспорта, настолько широко, что вряд ли целесообразно объединять в одной статье все виды посягательств на правила безопасности либо эксплуатации таких различных видов транспорта как железнодорожный, водный и воздушный транспорт. Эти виды транспорта объединяет только то (и в то же время отличает от иных видов транспорта, например, автомобильного), что эти виды транспорта предназначены для перевозки большого количества людей. Правила же их эксплуатации или безопасности движения очень отличаются друг от друга, как и нормативная база, устанавливающая и регулирующая эти правила, что, по нашему мнению, преступления против безопасности авиации следует выделить в отдельную группу. Практически, это имеет место в составах преступлений, предусмотренных в диспозициях ст. ст. 276, 276-1, 277, 278, 279, 280, 282, 212 УК Украины, но не на уровне родового, а на уровне непосредственного объекта преступления. Очевидно, никто не будет отрицать тот факт, что в диспозиции ст. 276 УК Украины предусмотрены составы преступлений, которые посягают как минимум, на три непосредственных объекта.

В данном случае речь пойдет о таком родовом объекте как безопасность авиации и о влиянии человеческого фактора (специального субъекта преступления) на безопасность полетов.

Состав преступления, предусмотренный в диспозиции ч. 1 ст. 276 УК Украины сформулирован как деликт создания опасности. Это означает, что действия, совершенные ошибочно работником воздушного транспорта создают условия, нарушающие безопасность его эксплуатации. Диспозиция этой части статьи сформулирована таким образом, что в ней предусмотрены два состава – нарушение правил безопасности движения либо эксплуатации, а также недобросовестный ремонт прямо указанных в диспозиции объектов. Считать, что это состав с альтернативным действием оснований, по нашему мнению, нет, потому что существуют принципиальные отличия не только в объективной стороне, но и в признаках субъектов этих преступлений. В первом составе субъектом преступления следует считать члена экипажа, а также наземный персонал, обеспечивающий безопасность полетов.

Следует особо отметить, что данное преступление посягает именно на безопасность полетов как составную часть безопасности авиации в целом.

Безопасность человека – это состояние, в котором опасность и условия, приводящие к физическому, психическому и материальному ущербу, контролируются ради сохранения здоровья и благосостояние отдельных индивидов и общества в целом. Безопасность является динамическим состоянием, которое создается при взаимодействии человека с его физическим, социальным, культурным, технологическим, политическим, экономическим и организационным окружением.

Безопасность авиации – это комплексная категория, которая охватывает все элементы системы «человек – техника – среда». В широком значении она рассматривается как комплексное свойство авиационной транспортной системы выполнять свои функции без причинения убытка себе самой или населению, в интересах которого она развивается.

Безопасность авиации состоит из безопасности полетов, авиационной безопасности и экологической безопасности. И если непосредственным объектом преступления, состав которого предусмотрен в диспозиции ст. 278 УК Украины, является авиационная безопасность (комплекс мер, а также человеческие и материальные ресурсы, предназначенные для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства), то непосредственным объектом преступления, состав которого предусмотрен в диспозиции ст. 276 УК Украины является именно безопасность полетов (комплексная характеристика воздушного транспорта и авиационных работ, определяющая способность выполнять полеты без угрозы жизни и здоровью людей).

Безопасность полетов обеспечивается комплексом мер, но ключевой фигурой в этом процессе является человек, который пилотирует воздушное судно – член экипажа. Именно его следует считать одним из субъектов преступления, состав которого предусмотрен в диспозиции ст. 276 УК Украины. В рамках данной статьи мы сможем рассмотреть характеристики именно этого субъекта. Член экипажа – лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна на протяжении полетного времени. Отказ техники не всегда становится причиной летных происшествий. Для уменьшения количества отказов разрабатываются новые технологии, создаются системы дублирования и резервирования оборудования и аппаратуры, если их безопасность не может быть обеспечена на надлежащем уровне. Уровень же надежности человека в эргатической системе характеризуется определенной нестабильностью. При этом, из-за всегда существующей вероятности возникновения нештатных ситуаций вследствие совокупности маловероятных обстоятельств, в том числе и не предусмотренных инструкциями и руководствами, именно на человека возлагаются надежды на их благополучное преодоление. Субъективная сторона преступления, посягающего на безопасность полетов (ст. 276 УК Украины) характеризуется неосторожной формой вины и возможностью нарушения безопасности полетов и наступления общественно опасных последствий, о которых указано в диспозициях ч. ч. 2 и 3 этой статьи, является результатом ошибки члена экипажа. Как указывают специалисты в области авиации в

течение последнего десятилетия ошибки человека – члена экипажа или диспетчера – стали причиной более 70% всех авиационных происшествий в мире. А за последние пять лет такие ошибки как потеря управления и потеря контроля при полетах в сложной пересеченной местности, которая может быть причиной столкновения исправных воздушных судов с землей, обусловили 60% всех катастроф [1, с. 32]. На протяжении многих десятилетий человеческий фактор в анализе причин авиационных происшествий воспринимается как ошибка пилота, конструктора или несоответствие техники. Но ни один человек, будь то конструктор, инженер, пилот или диспетчер, не может безукоризненно выполнять свои функции. Кроме того, что считается безукоризненным выполнением при одном стечении обстоятельств, может оказаться абсолютно неприемлемым при другом. Безопасность полетов всегда зависела от таланта и преданности авиационного персонала. Изменение в технологии выполнения перевозок и работ выдвигают новые требования к персоналу – экипажам, диспетчерам, специалистам технического обслуживания. Наблюдается зависимость состояния авиационной системы от квалификации этих людей, которые несут ответственность за все аспекты выполняемых в системе операций.

По мнению В.И. Осадчего объективная сторона деяния, предусмотренного в диспозиции ст. 276 УК Украины может проявиться как в форме активного или пассивного поведения, так и в форме «смешанного поведения», когда соответствующий субъект ненадлежащим образом выполняет или вообще не выполняет свои обязанности или какую – либо часть своих обязанностей [2, с. 32].

В авиации принято пользоваться при описании авиационных происшествий термином «ошибка». Ошибка человека – это неумышленное отклонение в выполнении установленных процедур при обеспечении, подготовке и выполнении полетов воздушного судна, в результате чего возникает угроза безопасности полета.

Существуют 11 категорий ошибок летного персонала, и, в частности, пилотов, которые привели к летному происшествию с человеческими жертвами и к разрушению самолетов: ограничение вправо и – дееспособности; алкоголь и медицинские препараты; дезориентация, ситуационная неинформированность; отвлечение в кабине; недостаточный отдых, утомление; проблемы коммуникации, языка; умственное состояние; ошибочные решения; ошибки навигации; несоблюдение процедур; неидентифицированные (классификация ИКАО\*) [1, с. 200].

Причинами авиационных инцидентов и катастроф являются не только объективные причины, с которыми подчас невозможно справиться, но и общественно опасная, ошибочная деятельность пилотов и других членов экипажа. Среди основных групп причин авиационных происшествий следует, в первую очередь, выделить те, которые по степени общественной опасности, можно считать преступными: ошибки пилотирования; столкновение

---

\* International Civil Aviation Organization – Международная организация гражданской авиации.

летательного аппарата с преградой или другим летательным аппаратом из-за нарушения пилотажно-навигационных условий полетов; неадекватность функционального состояния летчика. Эти три группы ошибок непосредственно связаны с человеческим фактором. Четыре другие группы причин авиационных происшествий являются внешними по отношению к пилоту: технические неисправности летательного аппарата; метеорологические условия; применение средств поражения; терроризм или саботаж. Но в отдельных случаях и эти причины могут быть компенсированы пилотом в зависимости от квалификации, опыта и состояния на момент авиационного происшествия или авиационного инцидента.

Воздушный кодекс Украины от 19 мая 2011 г. устанавливает, как указано в его преамбуле, правовые основы деятельности в области авиации. Государственное регулирование этой деятельности и использование воздушного пространства Украины направлены на гарантирование безопасности авиации, обеспечение интересов государства, национальной безопасности и потребностей общества и экономики во время воздушных перевозок и во время авиационных работ.

Но в тоже время, этим Кодексом внесены существенные изменения в ряд законодательных актов, среди которых Кодекс Украины об административных правонарушениях (КУАП) и УК Украины. Что касается изменений в административном законодательстве, то они, в основном, касаются санкций ст. 111 «Нарушение правил безопасности полетов», ст. 112 «Нарушение правил поведения на воздушном судне», ст. 113 «Нарушение правил международных полетов» в сторону усиления наказаний за эти правонарушения. Так, например, если санкция ч. 1 ст. 111 КУАП предусматривала наказание в виде штрафа от 3 до 5 необлагаемых минимумов доходов граждан, то теперь размер штрафа увеличился и составляет от 50 до 400 необлагаемых минимумов доходов граждан, а на должностных лиц штраф налагается в размере от 60 до 500 необлагаемых минимумов доходов граждан (ранее размер штрафа составлял от 4 до 7 необлагаемых минимумов доходов граждан).

Изменена редакция ст. 228 «Центральный орган исполнительной власти по вопросам гражданской авиации», в которой предусмотрена в соответствии с новым Воздушным кодексом Украины компетенции центрального органа исполнительной власти по вопросам гражданской авиации вместо органов воздушного транспорта, который теперь рассматривает дела от административных правонарушениях, связанных с нарушением правил безопасности полетов, правил поведения на воздушном судне, правил международных полетов, правил пожарной безопасности на воздушном транспорте. От имени этого центрального органа дела рассматривают и накладывают штрафы, уполномоченные на это лица, как правило, руководители подразделений этого органа, начальники аэропортов, иные должностные лица, перечисленные в диспозиции ст. 228 КУАП в новой редакции. Незначительные изменения, связанные с реорганизацией управления гражданской авиацией внесены и в другие статьи, где они упоминаются. Таким образом, можно

констатировать, что административное законодательство серьезных изменений не претерпело, чего нельзя сказать об уголовном.

В Преамбуле к Воздушному кодексу Украины не предусмотрена (и не может быть предусмотрена) такая задача, как изменение норм других отраслей права. Но, не смотря на это, Воздушный кодекс Украины не просто указывает на необходимость усовершенствования иных отраслей законодательства, так или иначе связанных с авиацией, а в нем прямо сформулирован в разделе «Заключительные и переходные положения» состав преступления и установлена санкция – ст. 276-1 УК Украины «Совершение профессиональной деятельности членом экипажа или обслуживание воздушного движения диспетчером управления воздушным движением (диспетчером службы движения) в состоянии алкогольного опьянения или под воздействием наркотических или психотропных веществ». Появление этой новой нормы среди транспортных преступлений вызывает целый ряд вопросов и замечаний.

Общепринятым способом внесения дополнений и изменений в уголовное законодательство является принятие законов, которые принимаются именно с такой целью. Например, Закон Украины от 15 ноября 2011 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Украины относительно гуманизации ответственности за правонарушения в сфере хозяйственной деятельности». Даже такой нормативный акт как новый Уголовный процессуальный кодекс Украины, принятый 13 апреля 2012 г. и который, безусловно, повлек значительные изменения во многих отраслях законодательства, прямо не содержит статей, которые следовало бы внести в уголовное законодательство. Был принят отдельный Закон Украины от 13 апреля 2012 г. «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Украины в связи с принятием Уголовного процессуального кодекса Украины». Раздел XIX Воздушного кодекса Украины «Заключительные и переходные положения», по-сути, исполняет функцию отдельного нормативного акта, которым внесены изменения в КУАП, УК Украины, в законы «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности», «О разрешительной системе в сфере хозяйственной деятельности», «О государственном рыночном надзоре и контроле непищевой продукции». Заключительные и переходные положения являются сегодня составной частью многих нормативных актов, особенно, кодексов, но нигде они не исполняют такую несвойственную им роль.

Что касается именно изменений, внесенных в УК Украины, то, по нашему мнению, ст. 276-1 (новелла, внесенная в УК Украины новым Воздушным кодексом Украины), является примером (одним из немногих) чрезмерной криминализации, а по содержанию далекой от совершенства. Текст диспозиции этой статьи носит исключительно бланкетный характер и, более того, он полностью повторяет название статьи.

Но даже если обратиться к тексту Воздушного кодекса Украины, то толкование отдельных терминов будет затруднительным. Так, в этой статье предусмотрена уголовная ответственность специальных субъектов – члена экипажа или диспетчера службы движения. Даже пользуясь текстом ст. 1

Воздушного кодекса Украины «Определение терминов» не представляется возможным уяснить, кто же является членом экипажа. Например, В.А. Навроцкий считает, что членами экипажа следует считать не только пилотов, штурманов, бортинженеров, стюардов, официантов, но и дополнительных специалистов, которые обеспечивают выполнение технологических процессов и выполнение отдельных видов авиационных работ. Безусловно, стюардесса, находящаяся на борту в состоянии алкогольного опьянения менее общественно опасна, чем пьяный пилот. Но техник, который готовит самолет к полету в состоянии опьянения, также опасен, как и пьяный экипаж. А о нем в диспозиции статьи речь не идет. Очевидно, в соответствии с доктринальным толкованием термина «член экипажа», им следует считать лицо, назначенное эксплуатантом для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна на протяжении полетного времени. Но, с другой стороны, одним из условий криминализации является возможность доказательственной базы совершения преступления. Если в полете не произошла нештатная ситуация, или если экипаж с ней справился, не дав перерасти в аварийную или катастрофическую, то каким образом можно доказать связь между состоянием, например, бортинженера и такой ситуацией? По аналогии с водителем автотранспортного средства его, при наличии доказательств, следует привлекать к административной ответственности. Мы не отрицаем того факта, что выполнение своих функций членами экипажа или диспетчером в состоянии опьянения значительно повышает степень опасности полета, но в то же время не уверены в необходимости криминализации этого деяния. По сути, мы устанавливаем уголовную ответственность не за само деяние, а за состояние человека.

Текст диспозиции ст. 271-1 УК Украины является настолько открытым для критики, что объем доклада не дает возможности показать все ее недостатки.

Как вывод, укажем, что общепонятной и тривиальной является основная идея законодателя относительно управления полетом воздушного судна в состоянии опьянения. Управление любым видом транспорта как источником повышенной опасности в состоянии опьянения, под влиянием наркотических и психотропных веществ является общественно опасным. Но нельзя же в УК Украины предусмотреть подобную статью, или, следуя логике законодателя, наоборот, необходимо ее предусмотреть, но относительно всех видов транспорта. Тем более, что в УК Украины содержится универсальная норма, предусмотренная в п. 13 ч. 1 ст. 67 УК Украины, когда указанное состояние может быть учтено судом как отягчающее обстоятельство при назначении наказания.

#### Литература

1. Энциклопедия безопасности авиации / Н.С. Кулик, В.П. Харченко, М.Г. Луцкий и др.; Под ред. Н.С. Кулика. – К.: Техніка, 2008. – 1000 с.

2. Осадчий В.І. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту / В.І. Осадчий / Монографія. – К.: Видавництво Європейського університету, 2011. – 151 с.