

УДК 347.826 (045)

Григолінський С. О.
Національний авіаційний університет, Київ

ЗЛОЧИНИ У СФЕРІ БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНИХ ПОЛЬОТІВ: ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Стаття присвячена питанням аналізу факторів, що зумовлюють порушення правил міжнародних польотів в сучасних умовах. Проведення такого аналізу дозволило закріпити кримінальну відповідальність злочинів у цій сфері, розкрити поняття повітряна траса, маршрут, місце посадки, коридор та ешелон.

Постановка проблеми. Розвиток ринкових відносин, структурна перебудова економіки, перерозподіл прав власності на засоби виробництва визначили глобальні зміни у всіх галузях економіки, в тому числі і на транспорті. Стабільна робота всіх його видів стала сьогодні справою надзвичайної політичної й економічної важливості. Але, з іншого боку, транспорт, як відомо, є джерелом підвищеної небезпеки. Особливо в наш час рівень загроз у даній галузі є значно більшим, ніж в інших.

Актуальність цього питання, обумовлена тим, що значний масив принципових питань правового регулювання, що стосується безпеки міжнародних польотів не одержав належного вирішення у нормотворчій практиці і висвітлення у теоретичних дослідженнях. Лише деякі питання розглядали О.І. Альошина, А.О. Собакарь, О.Б. Черномаз, О. Сапронов, Л.М. Сукмановська, В.А. Звіряка.

Мета: подальше наукове розроблення загальнотеоретичних проблем, що стосуються міжнародних польотів.

Завдання: дослідити склад злочину; розкрити поняття повітряна траса, ешелон, коридор, місце посадки; розмежувати відповідальність за порушення міжнародних польотів у кримінальному та адміністративному праві.

Вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу, а також недодержання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних трас, коридорів або ешелонів караються штрафом від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна (ст. 334 ККУ) [1].

Склад злочину являє собою сукупність таких елементів, як суб'єкт, об'єкт, суб'єктивна сторона, об'єктивна сторона.

Об'єктом цього злочину є безпека міжнародних польотів і порядок перетинання державного кордону України.

Міжнародний політ – це здійснюваний у повітряному просторі України запланований або незапланований політ повітряного судна, який виконується з перетинанням державного кордону України (у т.ч. кордону, щодо якого не проведено делімітацію і демаркацію).

З об'єктивної сторони цей злочин може проявитися у таких формах; 1) вліт в Україну або виліт із України без відповідного дозволу; 2) недодержання зазначених у дозволі маршрутів, трас і коридорів, а також ешелонів і місць посадки.

Згідно з Повітряним кодексом України до елементів структури повітряного простору України належать: повітряні траси і місцеві повітряні лінії України, повітряні коридори для перетинання державного кордону, встановлені та не встановлені маршрути польотів, райони виконання авіаційних робіт, заборонені зони, зони обмеження польотів і небезпечні зони.

Термін повітряний коридор має юридичні синоніми «коридор перельоту» і «повітряні ворота», термін ешелон – синонім «висота польотів». [3]

Термін повітряна траса означає маршрут у міжнародному сполученні (на відміну від «місцевої повітряної лінії»), яка означає маршрут у внутрішньому сполученні), а повітряна лінія - визначений та сертифікований встановленим порядком маршрут польоту між погодженими пунктами для здійснення повітряних перевезень.

Термін місце посадки у повітряному законодавстві не вживається. Виліт українських та іноземних повітряних суден з території України, а також їх посадка після вльоту на територію України згідно із законодавством України провадяться в аеропортах. Інший порядок вильоту і посадки повітряних суден допускається тільки з дозволу компетентних органів України. Аеродром – це земельна чи водна ділянка, спеціально обладнана для зльоту,

посадки, руління, стоянки та обслуговування повітряних суден, а аеропорт – підприємство, що здійснює послуги з обслуговування пасажирів, багажу, вантажу та пошти, забезпечує виконання польотів і обслуговування повітряних суден, має в своєму складі і використовує для даних потреб аеродром, аеровокзал та інші наземні споруди і відповідне обладнання [4].

Перелічені вище порушення стосуються тільки повітряних суден, які здійснюють запланований або незапланований політ на міжнародних авіалініях України.

Інші, крім безпосередньо вказаних у диспозиції ст. 334, порушення правил міжнародних польотів (скажімо, міжнародний політ повітряного судна з виключеними через необережність радіозв'язком або апаратурою світлового чи радіолокаційного впізнавання, недотримання мінімуму погоди при вильоті, посадці чи польоті, самовільне скидання вантажу тощо), за відсутності підстав кваліфікувати їх як порушення правил безпеки руху повітряного транспорту (ст. 276), як порушення правил повітряних польотів (ст. 281), або як порушення порядку використання повітряного простору України (ст. 282), можуть потягти адміністративну відповідальність за ст. 113 КАП.

Такий вид порушення правил міжнародних польотів, як провіз на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин, кваліфікується за ст. 269, якщо це було вчинено пасажиром, або за ст. 276 – якщо це було вчинено членом екіпажу повітряного судна.[1]

Склад злочину, передбаченого ст. 334, у його першій формі є спеціальним (за суб'єктом і способом вчинення) стосовно складу злочину, передбаченого ст. 331. У цілому ж цей склад злочину є спеціальним (за певними елементами суспільних відносин, що становлять його безпосередній об'єкт, об'єктивною стороною і суб'єктом) стосовно складу злочину, передбаченого ст. 276: він також передбачає порушення певними категоріями працівників транспорту (а саме, членами екіпажу повітряного транспорту) правил безпеки руху, але тільки під час польотів у міжнародному сполученні.

На відміну від порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту порушення правил міжнародних польотів не передбачає як обов'язкову ознаку настання суспільне небезпечних наслідків і є злочином з формальним складом.

Перетинання державного кордону України при виконанні міжнародних польотів здійсню-

ється: а) цивільними повітряними суднами України та іноземними повітряними суднами, які виконують регулярні польоти – на підставі міждержавних домовленостей і угод;

б) цивільними повітряними суднами України та іноземними повітряними суднами, які виконують нерегулярні польоти (літаки з офіційними урядовими делегаціями, літаки сільгоспавіації тощо), – за дозволом органу управління повітряним рухом на підставі спеціальних рішень МЗС або за погодженням з ним; в) державними (тобто такими, що використовуються на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службі) повітряними суднами України – за поданням заяв міністерствами, відомствами, підприємствами, установами й організаціями, погоджених з МЗС. Екіпаж повітряного судна за 5-10 хвилин до моменту перетинання державного кордону України зобов'язаний, повідомивши певні відомості про себе, запросити у відповідного органу управління повітряним рухом України дозвіл на перетинання державного кордону [3, 5].

Таким чином, вліт в Україну або виліт з України без відповідного дозволу передбачає перетинання повітряним судном державного кордону України у повітрі без дозволу відповідного органу управління повітряним рухом України, виданого на підставі міждержавної домовленості (угоди), рішення МЗС або заяви відповідного міністерства, відомства, підприємства, установи чи організації, погодженого з МЗС, підтверджених безпосередньо перед моментом перетинання державного

Закінченим злочин у цій формі є з моменту фактичного незаконного перетинання повітряним судном лінії державного кордону України у повітрі.

Згідно з законодавством України: а) переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється у спеціально виділених коридорах перельоту, визначених документами по плануванню використання повітряного простору України і регулюванню повітряного руху та опублікованих у документах аеронавігаційної інформації. Лише при виконанні міжнародних польотів державними повітряними суднами та іншими повітряними суднами України за спеціальним завданням орган управління повітряним рухом України за погодженням з органами повітряної оборони України та з органами організації повітряного руху суміжних держав може дозволити перетинання державного кордону України поза повітряними коридорами. Цей порядок

стосується польотів у повітряному просторі України й іноземних повітряних суден, якщо при укладенні міжнародної угоди або виданні дозволу не встановлено іншого; б) виліт іноземних повітряних суден з України, а також їх посадка на території України відбувається а аеропортах (на аеродромах), відкритих для міжнародних польотів; в) при польотах заздалегідь визначеними повітряними трасами (маршрутами) відхилення за їх межі забороняється, за винятком обходу небезпечних явищ погоди, в аварійних та інших ситуаціях, які загрожують безпеці польоту; г) при виконанні польотів для надання допомоги у випадках стихійного лиха, катастрофи, аварії, аварійної ситуації та в інших випадках, що загрожують життю і здоров'ю людей, збереженню вантажів і авіаційної техніки, повітряні судна, у т.ч. іноземні, можуть здійснювати вліт у повітряний простір України і виліт із нього, виконувати польоти поза міжнародними трасами та здійснювати посадку в аеропортах (на аеродромах), заборонених для міжнародних польотів, лише з дозволу органу управління повітряним рухом; д) повітряне судно зобов'язане дотримувати наданої йому для польоту висоти польоту (ешелону), тобто відстані від земної поверхні вертикально вгору до повітряного судна [3, 4].

Таким чином, недотримання зазначених у дозволі маршрутів, місць посадки, повітряних воріт чи висоти польотів означає порушення членами екіпажу повітряного судна, яке здійснює міжнародний політ, відповідних вимог органів управління повітряним рухом України.

Закінченим злочин у цих формах є з моменту, відповідно, вильоту за межі повітряної траси, коридору перельоту або не вильоту у них, посадки у необумовленому аеропорту (на аеродромі), зниження нижче або підняття вище дозволеного ешелону [2].

Засобами вчинення злочину, передбаченого ст. 334, є повітряні транспортні засоби, що пілтуються під час здійснення міжнародних польотів (літаки, гелікоптери, дирижаблі, повітряні кулі тощо). Адже вони є речами, які знаходяться у динамічному стані і за допомогою яких суб'єкт впливає на нематеріальний об'єкт цього злочину. У разі несанкціонованого вильоту в Україну, вильоту із України, інших порушень правил міжнародних польотів космічними об'єктами або безпілотними повітряними об'єктами (безпілотними літаками, планерами, ракетами, зенітними снарядами тощо) відповідальність осіб, які керують ними із землі, може настати за ст. 282.

Місце вчинення вильоту в Україну або вильоту із України без відповідного дозволу є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони злочину у цій його формі: таким місцем може бути тільки державний кордон України (в даному випадку - вертикальна поверхня, яка проходить по відповідній лінії і визначає межі повітряного простору України) [7].

У другій формі цей злочин може бути вчинений у повітряному просторі України (ним є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, у т.ч. над її територіальними водами), а якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого, – і за межами України: у повітряному просторі іншої країни чи у відкритому повітряному просторі (використання міжнародного повітряного простору регулюється міжнародними правилами).

З суб'єктивної сторони злочин у формі вильоту в Україну або вильоту із України без відповідного дозволу може бути вчинений лише з прямим умислом. Для інших його форм характерним може бути і непрямий умисел, а також необережність.

Вліт в Україну чи виліт із України або інші умисні порушення правил міжнародних польотів, які були обумовлені несправністю літака, втратою орієнтування у зв'язку зі стихійним лихом або іншими подібними причинами, не є злочином. У Повітряному кодексі України прямо вказано, що командир цивільного повітряного судна має право відступати від правил і вимог нормативних документів, що регламентують безпеку польоту, зокрема змінити маршрут польоту, здійснювати переліт державного кордону і (або) виконувати посадку повітряного судна на аеродромі, не передбаченому завданням на політ, у випадках виникнення загрози для життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність авіації, в екстремальній ситуації, що загрожує загибеллю людей, для врятування їх життя. Відповідно до актів міжнародного законодавства, що регулює безпеку польотів, відхилення від плану польоту дозволяються в разі, коли вони були спричинені погодними умовами, що негативно впливають на безпеку польотів, технічними труднощами, пов'язаними з літаком, необхідністю падання термінової медичної допомоги будь-якій особі на борту літака або інструкціями управління повітряним рухом, що стосуються умов, які викликані форс-мажорними обставинами. Тому порушення правил міжнародних польотів за

перелічених обставин має розглядатися з урахуванням положень ст. 39 і 42 [3, 6].

Суб'єкт злочину спеціальний – член екіпажу (або пілот-одинак) іноземного чи українського повітряного судна, що здійснює політ міжнародними авіалініями, для якого правила міжнародних польотів є обов'язковими.

Пасажири такого судна, які незаконно перетнули державний кордон України у повітрі, за наявності їх умисної вини несуть відповідальність за ст. 331, а особи, які вчинили незаконний вліт в Україну або виліт із України шляхом викрадення повітряного судна, у т. ч. члени екіпажу повітряного судна – за сукупністю злочинів, передбачених ст. 331 і 278.

Порушення правил міжнародних польотів, поєднане з порушенням працівником повітряного транспорту правил безпеки руху, якщо це спричинило настання наслідків, передбачених ч.ч. 2 або 3 ст. 276, потребує кваліфікації за сукупністю злочинів, передбачених ст. 334 і ч. 2 або 3 ст. 276, оскільки у даному випадку спеціальний склад злочину (порушення правил міжнародних польотів) таких наслідків, на відміну від загального складу злочину (порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту), не передбачає. Порушення ж правил міжнародних польотів, поєднане з недотриманням працівником повітряного транспорту правил безпеки руху, якщо це завідомо створювало загрозу настання тяжких наслідків, кваліфікується тільки за ст. 334 [1].

Якщо ж порівнювати норми за порушення правил міжнародних польотів, то у Кримінальному праві на відміну від адміністративного, то головна відмінність полягає, саме за обсягом відповідальності. У кримінальному – суб'єкти злочину караються штрафом від двохсот до тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на той самий строк, із конфіскацією повітряного судна. В адміністративному – відповідальність виявляється у формі накладання штрафу від десяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [1, 2].

Отже, злочини у сфері недоторканності державного кордону України і безпеки міжнародних польотів набувають все більшого масштабу. Проблему також посилює той факт, що в світі за останні роки збільшилась кількість авіакатастроф внаслідок порушень з боку членів екіпажу.

Тому, для вирішення цього питання, було б доречним навести пропозиції, які в майбутньому допоможуть вийти із цієї складної ситуації, а саме: – розробити державну програму підготовки членів екіпажу; – створити необхідну правову базу, яка б регламентувала сферу недоторканності державного кордону України та безпеки міжнародних польотів; – збільшити кількість наукових досліджень, щодо цієї проблеми; – розмежувати норми кримінального права від адміністративного, щодо відповідальності за порушення правил міжнародних польотів; – посилити контроль нагляду за перетином державного кордону.

Список літератури

1. *Кримінальний Кодекс України*: від 05.04.2001 // ВВР України. – 2001. – № 2341-III.
2. *Кодекс України про адміністративні правопорушення*: від 07.12.1984 // ВВР України. – 1984. – № 8073-X.
3. *Повітряний Кодекс України*: від 04.05.1993 // ВВР України. – 1993. – № 3167-XII.
4. *Закон України «Про державний кордон України»*: від 04.11.1991 // ВВР України. – 1991. – № 1777-XII.
5. *Постанова КМ «Про порядок організації та забезпечення повітряних перевезень цивільною авіацією України спеціальними рейсами. вищих посадових осіб»*: від 29.07. 1994. // КМ України. – 1994. – № 513-14.
6. *Постанова КМ «Про затвердження Загальних правил відкриття та діяльності пунктів пропуску через державний кордон»*: від 19.08.1995. // КМ України. – 1995. – № 665.
7. *Постанова КМ «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України»*: від 18.12.1995 // КМ України. – 1995. – № 1017.

Науковий керівник – Хорт І.В.