

УДК 343.2/7:347.82(045)

Чайка Я. В.

Національний авіаційний університет, Київ

## УГОН І ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ЯК АКТИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ АвіАЦІЇ ТА КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗЛОЧИНИ ПРОТИ БЕЗПЕЧНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

*Стаття присвячена проблемам безпечного функціонування повітряного транспорту, зокрема таким актам незаконного втручання як угон і захоплення повітряного судна. Проведений детальний порівняльний аналіз кримінальної відповідальності за цей злочин за законодавством України і Російської Федерації. Розглянуті питання щодо можливості законодавчого визначення поняття «повітряне піратство» і кримінальної відповідальності за цей злочин.*

Забезпечення безпечного функціонування повітряного транспорту є одним із важливих завдань авіації. З соціальної точки зору безпека польотів зачіпає перш за все право на безпеку людини.

Безпека польотів – це комплексна характеристика повітряного транспорту та авіаційної діяльності, яка визначає здатність здійснювати польоти без загрози для життя і здоров'я людей. Найбільш поширеним у законодавстві є визначення авіаційної безпеки, під якою розуміється комплекс заходів, а також людські і матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її дії [1].

Особливу загрозу безпеці польотів становлять такі акти незаконного втручання як угон або захоплення повітряного судна, що зумовлено тим, що порушення встановленого порядку користування повітряним простором, містить у собі потенційно високу загрозу життю і здоров'ю пасажирів, членів екіпажів та інших осіб і може призвести до аварій і катастроф.

Актуальність теми дослідження зумовлена як більш частими спробами уgonу або захоплення повітряних суден в різних країнах світу, особливо на території Російської Федерації, так і дещо різним підходом законодавців до оцінки ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

Угон і захоплення повітряних суден є протиправними діяннями згідно із законодавством всіх країн і ці діяння потрапляють у сферу дії кримінального закону. Зауважимо, що в законодавстві більшості країн світу є спеціальні статті, які передбачають кримінальну відповідальність за спробу захоплення чи уgonу повітряного судна. Міри покарання за ці злочини були посилені відповідно до резолюцій ООН, в яких вказувалося, що міжнародна цивільна авіація є важливою ланкою у справі розвитку і підтримки дружніх

відносин між державами, а її безпечне і нормальне функціонування відповідає інтересам всіх народів.

Слід зазначити, що в різних країнах світу за угон або захоплення повітряного судна передбачається покарання у вигляді позбавлення волі строком від 3-5 до 10-20 років (у випадках наявності обтяжуючих обставин). За ті самі діяння, що стали причиною смерті потерпілого – довічне позбавлення волі або смертна кара.

Для більш детального вивчення відповідності національного законодавства щодо кримінальної відповідальності за дані злочини законодавству інших країн проаналізуємо стан чинного законодавства з питань кримінальної відповідальності за злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту в Україні за допомогою порівняння його із законодавством Російської Федерації на прикладі статей 278 Кримінального кодексу України (далі – ККУ) «Угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» і 211 Кримінального кодексу Російської Федерації (далі – КК РФ), «Угон судна повітряного, водного чи залізничного транспорту або залізничного подвижного складу».

Основним безпосереднім об'єктом даного злочину відповідно до законодавства обох держав є суспільні відносини в сфері забезпечення нормальної і безпечної роботи транспорту. Однак, родовий об'єкт даних злочинів відрізняється. Родовим об'єктом уgonу чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна російський законодавець визнав суспільні відносини у сфері забезпечення громадської безпеки, на відміну від українського, який визнав родовим об'єктом даного злочину суспільні відносини в сфері забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту. Але

суспільна небезпека даного злочину полягає, перш за все, в тому, що неконтрольоване переміщення (рух) вказаних видів транспорту створює загрозу громадській безпеці, настання тяжких наслідків, пов'язаних з аваріями, катастрофами і людськими жертвами. Тому позиція російського законодавця, на нашу думку, здається більш обґрунтованою.

Саме такий підхід зумовив те, що в українському законодавстві норма, яка передбачає кримінальну відповідальність за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна розміщена у розділі XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» ККУ [2]. В російському законодавстві не зважаючи на те, що в КК РФ є спеціальна глава 27 «Злочини проти безпеки руху і експлуатації транспорту», склад угону повітряного або водного транспорту або залізничного рухомого складу сформульований у ст. 211 КК РФ, яка розміщена у главі 24 «Злочини проти громадської безпеки»[3].

Предметом злочинного посягання є залізничний рухомий склад, повітряні і водні судна.

Об'єктивна сторона злочину згідно з ст. 278 ККУ характеризується таким діянням як угон або захоплення предметів злочинного посягання. Стаття 211 КК РФ передбачає кримінальну відповідальність за угон або захоплення, але тільки з метою угону, а при відсутності такої мети захоплення не відповідає складу даного злочину, і в залежності від певних обставин кваліфікується за іншими статтями КК РФ (наприклад, ст. 126 «Похищение человека» або ст. 127 «Незаконное лишение свободы»). Таким чином, в українському законодавстві об'єктивна сторона включає ширше коло діянь, що охоплюється складом даного злочину.

Основний склад злочинів, передбачених статтями 278 ККУ і 211 КК РФ є формальним, а особливо кваліфікований склад даних злочинів є матеріальним.

Санкція ч. 1 ст. 278 ККУ передбачає більш м'яке покарання за даний злочин – позбавлення волі на строк від 3 до 6 років, ніж санкція ч. 1 ст. 211 КК РФ (4-8 років).

Таким чином, на перший погляд складається враження, що російський законодавець розглядає даний склад злочину як більш небезпечний для суспільства, ніж він є, на думку, українського законодавця.

Однак, при більш детальному вивченні законодавства обох країн, видно, що згідно з ст. 22

ККУ кримінальна відповідальність за угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна настає з 14-річного віку [2, ч. 2 ст. 22]. Російський законодавець не включив даний злочин до переліку злочинів, за які настає кримінальна відповідальність з 14-річного віку (ст. 20 КК РФ), тому суб'єктом злочину, що кваліфікується за ст. 211 КК РФ може бути особа, що досягла 16-річного віку. Виходячи з вищевикладеного, незрозумілою є позиція російського законодавця, відповідно до якої ст. 211 КК РФ розміщена у главі 24 «Злочини проти громадської безпеки», зважаючи на суспільну небезпеку даного роду діянь, і одночасно не включена у перелік злочинів, за які передбачена кримінальна відповідальність з 14-річного віку.

Цікавим є підхід українських і російських законодавців до того, які ознаки є кваліфікуючими для угону або захоплення вищеназваних транспортних засобів. Якщо український законодавець вважає такими діяння, поєднане з насильством, яке не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого, то російський законодавець такими вважає насильство, яке є небезпечним для життя і здоров'я або погрозу застосування такого насильства. Відповідно санкція ч. 2 ст. 278 ККУ передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 5 до 8 років, ч. 2 ст. 211 КК РФ – від 7 до 12 років. Водночас український законодавець виділяє дії поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого як особливо кваліфікований склад злочину, що кваліфікуються за ч. 3 ст. 278 ККУ, санкція якої передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від 8 до 15 років.

Таким чином, українське законодавство надає більшу увагу захисту життя і здоров'я потерпілого.

Із суб'єктивної сторони злочини, передбачені ст. 278 ККУ і ст. 211 КК РФ характеризуються прямим умислом. Особливо кваліфікованим складам даних злочинів притаманна подвійна форма вини – умисел щодо діяння і необережність щодо наслідків. Стаття 211 КК РФ передбачає спеціальну мету щодо захоплення предмета злочинного посягання – захоплення з метою угону. Стаття 278 ККУ не містить вказівок на мету в даному складі злочину, вона може бути будь-якою і на кваліфікацію не впливає.

Виходячи з вищевикладеного, можна прослідкувати дещо різний підхід українського і російського законодавця до встановлення

кримінальної відповідальності за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна і покарання за цей злочин, що зумовлено різною оцінкою ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

У випадках, коли захоплення повітряного судна відбувається за межами держави його реєстрації застосовуються норми міжнародного повітряного права, які викладені у Токійській, Гаазькій і Монреальській конвенціях. У міжнародному повітряному праві часто застосовується поняття «повітряне піратство». Даний термін не є юридичним поняттям, оскільки він не закріплений у міжнародних правових джерелах. За своєю об'єктивною стороною він складається з угону або захоплення повітряного судна або інших актів незаконного втручання в діяльність авіації. В українському законодавстві також відсутній термін «повітряне піратство». Щодо угону і захоплення повітряного судна, то, як вказувалося вище, кримінальним законодавством України передбачена відповідальність за вчинення даного злочину за статтею 278 ККУ. Стосовно інших актів незаконного втручання, то, на нашу думку, до них можна віднести, наприклад, примушення екіпажу повітряного судна до здійснення певних дій під загрозою його знищення. При цьому захоплення або угон повітряного судна може не відбуватися, а погрози передаються екіпажу з іншого повітряного судна, із землі або морського судна.

Боротьба з піратством регулюється Женевською конвенцією про відкрите море 1958 р. і Міжнародною морською конвенцією 1982 р. (далі – Конвенції). Відповідно до Конвенцій, піратством визнається будь-який неправомірний акт насильства, затримання або грабежу, що чиниться з особистими цілями екіпажем чи пасажирями будь-якого приватного судна або літального апарату і направлений у відкритому морі або в іншому місці поза юрисдикцією якої б то не було держави – проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб та майна, що знаходяться на їх борту [4, ст.15].

Однак, дане визначення, на нашу думку, не відображає всіх аспектів, що можуть складати поняття «повітряного піратства» за кількома критеріями: по-перше, мова йде про дії, вчинені у відкритому морі або на території поза юрисдикцією якої б то не було держави, а піратські дії відносно повітряного судна можуть бути вчинені над територією не тільки у зоні відкритого моря або території поза юрисдикцією якої б то не було

держави, а й над територією будь-якої держави; по-друге, в Конвенціях говориться про приватні судна або літальні апарати, однак піратські дії можуть бути вчинені повітряними суднами, що належать до будь-якої форми власності.

В українському кримінальному законодавстві є стаття присвячена піратству – стаття 446 ККУ. Однак її диспозиція сформульована дещо інакше, ніж визначення піратства в Конвенціях. В ній вказується на напад на морське або річкове судно, не згадуючи про літальні апарати. Разом з тим вона не називає суб'єктів піратства та засобів, що можуть бути використані для вчинення даного злочину. Це дає підставу вважати, що можливий напад на корабель не тільки з моря, але і з суші, і з повітря. Аналогічний підхід до визначення піратства і в російського законодавця – ст. 227 КК РФ.

Таким чином, визначення «повітряного піратства» не має ні в міжнародному праві, ні в національному законодавстві. В українському законодавстві є загальне визначення піратства, однак воно не охоплює напади на літальні апарати. Крім того, у диспозиції ч. 1 ст. 446 ККУ «Піратство» чітко сформульовано мету з якою повинні бути здійснені протиправні дії для можливості їх кваліфікації за даною нормою – одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди, натомість ст. 278 ККУ «Угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» не передбачає спеціальної мети вчинення даного злочину, тому її наявність чи відсутність на кваліфікацію не впливають. Щодо кримінальної відповідальності за ці злочини, то для порівняння – санкція ч. 1 ст. 278 ККУ передбачає більш м'яке покарання за угон або захоплення повітряного судна – позбавлення волі на строк від трьох до шести років, ніж санкція ч. 1. ст. 446 ККУ за піратство – від п'яти до дванадцяти років із конфіскацією майна. Крім того, законодавець розглядає даний склад злочину як значно небезпечніший для суспільства, оскільки відносить його до злочинів проти миру, безпеки людства і міжнародного правопорядку. На нашу думку, такий підхід законодавця визначений тим, що злочини із захоплення і угону повітряних суден не характерні для території України. Проаналізувавши судові розгляди кримінальних справ, починаючи з моменту прийняття ККУ в 2001 році, можна побачити, що порушення кримінальних справ за статтею 278 ККУ за угон і захоплення повітряних не було. Однак, загострення проблеми повітряного піратства в

світі дає підстави для більш уважного її вивчення і встановлення визначення цього поняття і кримінальної відповідальності за цей злочин у національному законодавстві.

Найбільш суворе покарання за здійснення даного виду злочину зазначено в законодавстві США. Ще в 1961 році, коли на Кубу угнали літак американської компанії, у «Федеральний авіаційний акт» 1958 року була внесена поправка про «повітряне піратство». Згідно з цим законом повітряне піратство трактується як будь-яке захоплення або здійснення контролю над повітряним судном при польоті з допомогою сили або насилля із злочинними намірами. За вчинення цього злочину передбачається покарання – смертна кара або позбавлення волі строком не менш 20 років. Втручання в роботу екіпажу або обслуговуючого персоналу карається штрафом у 10 тисяч доларів США або позбавленням волі до 20 років, або тим і другим разом, якщо не була застосована смертоносна або небезпечна для життя зброя, а при застосуванні її строк ув'язнення не обмежений – до довічного [5].

Відмежування понять «угону повітряного судна» і «повітряного піратства» є у кримінальному законодавстві Тайваню. Відповідно, за ці злочини застосовуються різні санкції кримінального законодавства. Згідно з тайванськими законами особи, які винні у повітряному піратстві із застосуванням насилля можуть отримати покарання у вигляді довічного ув'язнення або смертної кари. Максимальний строк ув'язнення за угон повітряного судна складає сім років [6].

Враховуючи міжнародний досвід, вивчивши національне законодавство стосовно кримінальної відповідальності за злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту можна зробити наступні висновки:

1. Акти незаконного втручання у діяльність авіації, такі як угон або захоплення повітряного судна порушують встановлений порядок користування повітряним простором, містять в собі потенційно високу загрозу життя і здоров'я членів екіпажів і пасажирів і можуть призвести до аварій і катастроф.

2. Проаналізувавши стан чинного законодавства з питань кримінальної відповідальності за

злочини проти безпечного функціонування повітряного транспорту в Україні за допомогою порівняння його із законодавством Російської Федерації, можна відмітити дещо різний підхід українського і російського законодавця до встановлення кримінальної відповідальності за угон чи захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна і покарання за цей злочин, що зумовлено різною оцінкою ступеню суспільної небезпеки даного злочину.

3. Виходячи із визначення піратства у Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. і Міжнародній морській конвенції 1982 р., доцільно дати визначення «повітряного піратства» у кримінальному законодавстві України і визначити кримінальну відповідальність за цей злочин.

4. При розробці визначення поняття «повітряного піратства» і міри кримінальної відповідальності за цей злочин доцільно враховувати міжнародний досвід, зокрема США, і санкції статті 446 ККУ «Піратство».

#### Список літератури

1. Закон України від 20 лютого 2003 року № 545-IV «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»// Відомості Верховної Ради (ВВР). - 2003. - № 17, – С. 140. – (Бібліотека офіційних видань).
2. Кримінальний кодекс України станом на 18 січня 2011р. : Офіційний текст. – К. : Атіка, 2011. – 172 с.
3. Уголовный кодекс Российской Федерации. Текст с изменениями и дополнениями на 15 февраля 2011года. – М.: Эксмо, 2011. – 180 с.
4. Конвенція про відкрите море від 30 вересня 1962 року. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_180](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_180)
5. Federal Aviation Act of 1958. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://libraryonline.erau.edu/online-full-text/books-online/Aviationlawpt1.pdf>
6. Особенности международного уголовного законодательства по борьбе с незаконным захватом и угоном воздушного судна: (Материалы Всерос. заочн. науч. – практ. конф «Юриспруденция в современной России» 5 марта 2011г. [Електронний ресурс]. // Князева Е.А. – Режим доступу: [http://sibac.info/files/2011\\_03\\_05\\_Urispyrdenciya/Knyazeva\\_E.A.pdf](http://sibac.info/files/2011_03_05_Urispyrdenciya/Knyazeva_E.A.pdf)

Науковий керівник – Єряшов Є.К.