

С. Я. Лихова,
доктор юридичних наук,
доцент,
І. О. Рощина,
кандидат юридичних наук

СОЦІАЛЬНО НЕБЕЗПЕЧНІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (СТ. 276 КК УКРАЇНИ)

Аналізується зміст соціально небезпечних наслідків в складі злочину, який полягає в порушенні безпеки польотів та розглядаються проблеми узгодженості у розумінні нормативних конструкцій повітряного та кримінального права.

Ключові слова: безпека польотів, кримінальна відповідальність, аварія, катастрофа.

Поняття безпеки транспорту, як і поняття транспорту настільки широке, що навряд доцільно об'єднувати в одній статті всі види посягань на правила безпеки руху або експлуатації таких різних видів транспорту як залізничний, водний і повітряний транспорт. Ці види транспорту об'єднує лише те (і в той же час відрізняє від інших видів транспорту, наприклад, автомобільного), що ці види транспорту використовуються для переміщення великої кількості людей. Правила ж їх експлуатації або безпеки руху дуже відрізняються одні від інших, як і нормативна база, яка встановлює і регулює ці правила, що, на нашу думку, злочини проти безпеки авіації слід виділити в окрему групу хоча-б на рівні родового об'єкта транспортних злочинів. Практично, на рівні безпосереднього об'єкта це має місце у складах злочинів, передбачених у диспозиціях ст.ст. 276, 276-1, 277, 278, 279, 280, 281, 282 КК України. На нашу думку, очевидним є те, що в диспозиції ст. 276 КК України передбачені склади злочинів, які посягають на три безпосередні об'єкти. В даному випадку є всі підстави не погодитися із позицією В.О. Навроцького, який вважає, що об'єктивна сторона цього злочину включає в себе діяння, яке вчинюється у двох формах [1, с. 834]. Відрізняються між собою ці злочини не лише за об'єктивною стороною. Вони мають різні об'єкти і різний суб'єктний склад.

В даній статті мова йде про такий родовий об'єкт як безпека авіації, про вплив людського фактора – спеціального суб'єкта злочину на безпеку польотів, а також про зміст такої ознаки об'єктивної сторони цього складу злочину як суспільно небезпечні наслідки. Таким чином,

ми розглядаємо окремих склад злочину, передбачений серед інших в диспозиції ст. 276 КК України, який полягає у порушенні правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту.

Склад цього злочину сформульований як делікт створення небезпеки (ч. 1 ст. 276 КК України). А вже в диспозиціях ч.ч. 2 і 3 цієї статті прямо вказано на суспільно небезпечні наслідки як обов'язкову ознаку об'єктивної сторони цього злочину. Це може привести окремих дослідників до помилкового висновку щодо формального характеру складу злочину, передбаченого в диспозиції ч.1 ст. 276 КК України. Ми повністю поділяємо думку В.О. Навроцького [1, с. 835], В.І. Осадчого, які вказують на матеріальний характер цього складу злочину. Зокрема, В.І. Осадчий вказує, що склади злочинів, описані в ст. 276 КК України, побудовані як матеріальні. Тобто злочин буде вважатися закінченим, коли порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1), спричинило потерпілому середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження або заподіяли велику матеріальну шкоду (ч. 2), спричинили загибель людей (ч. 3). На погляд В.І. Осадчого, і ми вважаємо це безумовно вірним, створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків слід розцінювати як наслідок діяння. Пояснення цьому те, що створення небезпеки – це результат діяння як неналежного виконання чи невиконання взагалі своїх професійних обов'язків працівником транспорту [2,с.33]. В теорії кримінального права створення небезпеки для життя людей або

настання інших тяжких наслідків розцінюється по-різному – і як ознака (властивість) діяння, і як наслідок, і як етап у його досягненні [3, с. 60–63, 4, с. 173; 5, с. 85–87].

Слід особливо відмітити, що безпосереднім об'єктом злочину, який полягає у порушенні правил руху чи експлуатації повітряного транспорту, слід вважати саме безпеку польотів як складову безпеки авіації в цілому.

Безпека людини – це стан, в якому небезпека і обставини, які призводять до фізичної, психологічної чи матеріальної шкоди, контролюється заради збереження здоров'я і добробуту окремих індивідів і суспільства в цілому. Безпека є динамічним станом, яким створюється в процесі взаємодії людини із її фізичним, соціальним, культурним, технологічним, політичним, економічним і організаційним оточенням.

Безпека авіації – це комплексна категорія, яка охоплює всі елементи системи «людина – техніка – середовище». В широкому значенні вона розглядається як комплексна можливість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без спричинення шкоди собі самій або населенню, в інтересах якого вона розвивається. Безпека авіації складається із безпеки польотів, авіаційної безпеки і екологічної безпеки. І якщо безпосереднім об'єктом злочину, склад якого передбачений у диспозиції ст. 278 КК України, є авіаційна безпека (комплекс заходів), а також людські і матеріальні ресурси, передбачені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання, то безпосереднім об'єктом злочину, склад якого передбачений в диспозиції ст. 276 КК України є саме безпека польотів (комплексна характеристика повітряного транспорту і авіаційних робіт, яка визначає здатність виконувати польоти без загрози життю і здоров'ю людей).

Основні фактори і програми, які впливають на безпеку польотів були розроблені ICAO (International Civil Aviation Organization – Міжнародна організація цивільної авіації). До них слід віднести такі: контроль за забезпеченням безпеки польотів; людський фактор; використання глобальної навігаційної супутникової системи (GNSS – Global Navigation Satellite System) для виконання заходів при заході літаків на посадку; запобігання зіткнення справних повітряних суден із землею (CFIT – Controlled Flight Into Terrain – контроль столкновения исправных воздушных суден с землей); стандартизація фразео-

логії при керуванні повітряним рухом; глобальна організація повітряного руху; запровадження бортових систем для попередження зіткнення повітряних суден у повітрі.

Як ми бачимо, одним із факторів, які впливають на безпеку польотів є людський фактор. Як вказують спеціалісти в галузі повітряного права і, зокрема, в галузі безпеки авіації, протягом останнього десятиліття помилки людини – члена екіпажу або диспетчера – стали причиною більше ніж 70 % всіх авіаційних випадків у світі. А за останні п'ять років такі помилки як втрата керування і втрата контролю під час польоту в складній пересіченій місцевості, що може бути причиною зіткнення справних повітряних суден із землею, обумовили 60 % всіх катастроф [6, с. 32].

Безпека польотів забезпечується комплексом заходів, але ключовою фігурою в цьому процесі є людина, яка пілотує повітряне судно – член екіпажу. Саме його слід вважати одним із суб'єктів злочину, диспозиція якого передбачена в ст. 276 КК України. Член екіпажу – це особа, яка отримала призначення від експлуатанта для виконання певних обов'язків на борту повітряного судна протягом польотного часу. Відмова техніки не завжди стає причиною польотних випадків. Для зменшення кількості відмов розробляються нові технології, створюються системи дублювання і резервування приладів та апаратури, якщо їх функціонування не може бути забезпечене на належному рівні. Рівень же надійності людини в ерстатичній системі характеризується певною нестабільністю. При цьому, із-за завжди існуючої вірогідності виникнення нештатних ситуацій внаслідок сукупності мало-вірогідних обставин, в тому числі і не передбачених інструкціями і керівними вказівками і роз'ясненнями, саме на людину покладаються надії на їх благополучне подолання.

Таким чином, кримінальна відповідальність настає у випадку, коли під час польоту на борту літака сталася нештатна ситуація і члени екіпажу допустили внаслідок помилки (незалежно від виду помилки та її причин) створення небезпеки для життя людей чи інших тяжких наслідків. Мова, в даному випадку, йде про необережні дії або бездіяльність. Якщо мав місце казус, тобто члени екіпажу об'єктивно не могли відвернути настання тяжких наслідків чи відвернути небезпеку, то кримінальна відповідальність виключається.

На нашу думку, в диспозиціях як ч.1, так і чч. 2 і 3 ст 276 КК України щодо порушення безпеки польотів наслідки сформульовані занадто широко і неповно, навіть не дивлячись на їх певну конкретизацію в диспозиціях ч.ч. 2 і 3 ст. 276 КК України. При цьому слід врахувати, що диспозиція вказаної статті є бланкетною, що зумовлює тлумачення змісту її ознак складу цього злочину із врахуванням специфіки і специфіки термінології регулятивної галузі права – повітряного права, його дотриманих положень та нормативних конструкцій.

По-перше, відмічається певна неточність в термінології, викликана мовними особливостями. Наприклад, в російській мові використовуються два термінологічні звороти «авиационное событие» і «авиационное происшествие». В українській мові законодавець використовує лише один термінологічний зворот – авіаційна подія, який відповідає російському еквіваленту «Авиационное происшествие». На нашу думку, це не досить правильно. Авіаційна подія – це еквівалент російського термінологічного звороту «авиационное событие», що не завжди призводить до інциденту, катастрофи тощо. Це подія, пов'язана із використанням повітряного судна, яка мала місце в період від моменту, коли людина ступила на його борт із наміром здійснити політ, до моменту коли всі люди, які знаходяться на борту, залишили його, і обумовлена порушенням нормального функціонування повітряного судна, екіпажу, служб управління і забезпечення польотів, впливом зовнішніх факторів.

Під час авіаційної події може статися авіаційний випадок. Саме це і створює загрозу життю і здоров'ю людей, і саме про це як про наслідок йде мова у диспозиції ч. 1 ст. 276 КК України та у п. 4 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України [7].

Рівень безпеки польотів визначається вірогідністю того, що в польоті виникає така особлива ситуація як катастрофа. Безумовно, катастрофа – це найбільш суспільно небезпечний наслідок, про який йде мова у ч. 3 ст. 276 КК України. Але в результаті порушення безпеки польотів можуть виникнути і менш суспільно небезпечні ситуації. Одні із них можна розглядати як наслідки у складі злочину, передбаченого в диспозиції ст. 276 КК України, у інших випадках, на нашу думку, таких підстав немає. Тобто не всяке порушення безпеки польотів

досягає ступеня суспільної небезпеки саме злочину.

Наприклад, В.О. Навроцький пише, що оскільки заподіяння легкого тілесного ушкодження з необережності за загальним правилом не є кримінально караним, то реальне заподіяння такої шкоди внаслідок аварії на транспорті не тягне кримінальної відповідальності [1, с. 835].

Ми дозволимо собі заперечити і привести такі аргументи – якщо внаслідок порушення безпеки польотів була створена небезпека для життя людей або настання інших тяжких наслідків, але в кінцевому результаті одній людині чи декільком особам були заподіяні удари, легкі тілесні ушкодження як прояв цієї небезпеки, то, очевидно, має місце склад злочину, передбачений ч. 1 ст. 276 КК України за ознакою створення небезпеки для життя і здоров'я людей.

Наслідком порушення безпеки польотів є так звана особлива ситуація, яка може виникнути в польоті як результат впливу окремих несприятливих факторів або їх сукупності і що може призвести до зниження рівня безпеки польотів. За ступнем тяжкості особливі ситуації поділяються на: 1) ускладнення умов польоту, що характеризується незначним збільшенням психофізіологічного навантаження на екіпаж або незначним погіршенням стійкості і керованості або льотних характеристик. Така ситуація не призводить до необхідності негайної або непередбаченої зміни у плані польоту і не перешкоджає нормальному його закінченню. Таким чином, ускладнення умов польоту не досягає ступеня суспільної небезпеки злочину; 2) складна ситуація – характеризується значним підвищенням психофізіологічного навантаження на екіпаж або значним погіршенням стійкості і керованості або льотних характеристик. Це також випадок, коли один або декілька параметрів польоту виходять за експлуатаційні обмеження, але не досягають граничних обмежень і розрахованих умов. Щоб запобігти переходу складної ситуації в аварійну або катастрофічну, необхідні вчасні і правильні дії членів екіпажу, в тому числі по негайній зміні плану, профілю або режиму польоту. Ця ситуація знаходиться на межі, але сама по собі, якщо вона не перейде в аварійну чи катастрофічну не досягає ступеню суспільної небезпеки саме злочину. На цьому етапі у екіпажа є всі можливості запобігти створенню небезпеки життю і здоров'ю людей або іншим тяжким наслідкам; 3) аварійна ситуація – харак-

теризується значним підвищенням психофізіологічного навантаження на екіпаж, погіршення льотних характеристик, стійкості і керованості судна і призводить до перевищення граничних обмежень і розрахованих умов. Запобігання переходу аварійної ситуації в катастрофічну потребує високої професійної майстерності членів екіпажу. На нашу думку, під час аварійної ситуації можна говорити, що мала місце реальна загроза життю та здоров'ю людей та небезпека настання інших тяжких наслідків. Тобто, якщо буде встановлений причинний зв'язок між виникненням аварійної ситуації і помилкою в діяльності членів екіпажу або деспетчорів, то матиме місце склад злочину, передбачений в диспозиції ч. 1 ст. 276 КК України, а саме порушення правил безпеки руху повітряного транспорту у виді порушення правил безпеки польотів, що створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків; 4) катастрофічна ситуація – це тяжкий стан, при якому запобігти загибелі людей практично неможливо. Безумовно, ця ситуація є найвищим проявом суспільної небезпеки.

В залежності від наслідків особливі ситуації поділяються на авіаційні випадки і інциденти.

Авіаційний випадок – це подія, пов'язана із експлуатацією повітряного судна. Він відбувається під час авіаційної події, тобто протягом часу, коли люди не ступили на борт повітряного судна із наміром здійснити політ і до моменту, коли всі люди, які знаходяться на борту, залишили його. Авіаційний випадок викликається порушенням нормального функціонування повітряного судна, екіпажу служб управління польотами і забезпечення польотів, а також впливом зовнішніх факторів, в результаті чого мали місце такі наслідки (принаймні, один із них): хоча б одна людина, яка знаходилася на борту загинула або її здоров'ю заподіяна шкода, від якої настала смерть протягом 30 діб з моменту авіаційного випадку; повітряне судно отримало пошкодження силових елементів або здійснило посадку на місцевості, евакуація із якої технічно неможлива або недоцільна; хоча-б одна людина, із тих що знаходилася на борту, пропала безвісти і її офіційні пошуки припинилися. Таким чином, мова йде, по-суті, про катастрофи, адже саме катастрофа характеризується людськими жертвами. Такі діяння за наявності достатніх підстав слід кваліфікувати за ч. 3 ст. 276 КК України. В той-же час слід відмітити,

що в КК України наслідки сформульовані не досить повно. В тексті ч. 3 ст. 276 КК України мова йде лише про конкретну загибель людини, в той же час під катастрофою слід розуміти і ситуації, коли людина-пасажир або член екіпажу, або персонал літака зник безвісти. До катастроф відносяться випадки загибелі кого-небудь із числа осіб, які знаходилися на борту, в процесі їх аварійної евакуації з повітряного судна. Ознаки суспільно небезпечних наслідків, а саме заподіяння потерпілому тілесних ушкоджень середньої тяжкості чи тяжких є ознаками аварії (ч.2 ст. 276 КК України). Хоча слід відмітити, що в п.1 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України в понятті аварії не конкретизується, які саме тілесні ушкодження були заподіяні, а просто вказано, що аварія – це авіаційна подія без людських жертв, що призвела до серйозного пошкодження або руйнування повітряного судна (це відповідає таким наслідкам як «велика матеріальна шкода»), тілесних ушкоджень пасажирів, членів екіпажу чи третіх осіб.

Відмічаємо певні суперечливі моменти в самому повітряному законодавстві. Наприклад, в спеціальній літературі з повітряного права вказано, що авіаційний випадок без людських жертв не пов'язаний із загибеллю людей. Це випадок, при якому повітряне судно отримало пошкодження силових елементів планера або здійснило посадку на місцевості, евакуація з якої є технічно неможливою або недоцільною [6, с. 116]. Виникає питання щодо осіб, які перебували на борту такого літака і евакуація яких не проводиться. На нашу думку, такі випадки слід прирівнювати до катастроф, якщо втрачено літак та, практично, загинули всі, хто на ньому знаходиться під час такої вимушеної посадки.

Як висновок слід відмітити, що сьогодні в кримінальному праві України відсутні серйозні наукові доробки щодо дослідження проблем кримінальної відповідальності за порушення безпеки польотів, відмічається певна неузгодженість в розумінні окремих нормативних конструкцій повітряного і кримінального законодавства, що потребує подальшої розробки цієї проблематики.

Література

1. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України /за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – 9-те вид., переробл. та доповн. – К.: Юрична думка, 2012 – 1316 с.

2. Осадчий В.І. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту: Монографія. – К.: Вид-во Європейського університету 2011. – 151с.

3. Котовенко О.М. Кримінальна відповідальність за пошкодження об'єктів нафто-,газо та нафтопродуктовозів: Монографія. Ю.М. Котовенко.- Харків: Консум, 2004. – 328 с.

4. Кудрявцев В.Н. Объективная сторона преступления. – М.: Госюр – издат, 1972. – 128 с.

5. Тимейко Т.В. Общее учение об объективной стороне. – Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского университета, 1977. – 212 с.

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

7. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – ст. 536.

С. Я. Лихова, И. А. Рощина.

Общественно опасные последствия нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 276 УК Украины)

Анализируется содержание общественно опасных последствий в составе преступления, посягающего на безопасность полетов и рассматриваются проблемы согласованности в понимании нормативных конструкций воздушного и уголовного права.

S. Y. Lykhova, I. A. Roschina

Socially dangerous consequences of a breach of the rules of safety the movement and operation of air transport (article 276 of the Criminal Code of Ukraine)

This article provides an analysis of the socially dangerous consequences in the corpus delict (article 276 of the Criminal code of Ukraine). Discusses issues of conformity of the criminal and air law terminology in Ukraine.