

С.Я. Лихова,
доктор юридичних наук,
доцент
А.О. Кочнєва,
магістрант

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗДІЙСНЕННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЧЛЕНОМ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ В СТАНІ СП'ЯНИННЯ

Аналізується кримінальна відповідальність за злочин, який полягає в здійсненні професійної діяльності членом екіпажу повітряного транспорту в стані сп'яніння та розглядаються проблеми узгодженості у розумінні нормативних конструкцій повітряного та кримінального права.

Ключові слова: повітряний транспорт, кримінальна відповідальність, член екіпажу, безпека руху.

19 травня 2011 був прийнятий Повітряний кодекс України. Будучи основним нормативним джерелом у сфері повітряного права, він, в той же час, виконав невластиву йому і неординарну функцію. Повітряний кодекс України встановлює, як зазначено в його преамбулі, правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання цієї діяльності та використання повітряного простору України спрямовані на гарантування безпеки авіації, забезпечення інтересів держави, національної безпеки та потреб суспільства і економіки під час повітряних перевезень і під час авіаційних робіт.

Але в той же час, цим Кодексом внесено суттєві зміни в ряд законодавчих актів, серед яких Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП) та Кримінальний кодекс України. Що стосується змін в адміністративному законодавстві, то вони, в основному, стосуються санкцій ст.111 "Порушення правил безпеки польотів", ст.112 "Порушення правил поведінки на повітряному судні", ст.113 "Порушення правил міжнародних польотів" в напрямі посилення покарань за ці правопорушення. Так, наприклад, якщо санкція ч. 1 ст. 111 КУпАП передбачала покарання у вигляді штрафу від 3 до 5 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, то тепер розмір штрафу збільшився і становить від 50 до 400 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а на посадових осіб штраф накладається в розмірі від 60 до 500 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (раніше розмір штрафу складав від 4 до 7 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян) [3, с. 713].

Змінено редакцію і ст. 228 "Центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації", в якій передбачена згідно з новим Повітряним кодексом України компетенція центрального органу виконавчої влади з питань цивільної авіації, який утворений замість органів повітряного транспорту і який тепер розглядає справи про адміністративні правопорушення, пов'язані з порушенням правил безпеки польотів, правил поведінки на повітряному судні, правил міжнародних польотів, правил пожежної безпеки на повітряному транспорті. Від імені цього центрального органу справи розглядають і накладають штрафи уповноважені на це особи, як правило, керівники підрозділів цього органу, начальники аеропортів, інші посадові особи, перелічені в диспозиції ст. 228 КУпАП у новій редакції. Незначні зміни, пов'язані з реорганізацією управління цивільною авіацією внесені і в інші статті, де вони згадуються. Таким чином, можна констатувати, що адміністративне законодавство серйозних змін не зазнало, чого не можна сказати про кримінальне.

В Преамбулі до Повітряного кодексу України не передбачене (і не може бути передбачене) таке завдання, як зміна норм інших галузей права [2]. Але не дивлячись на це, Повітряний кодекс України не просто вказує на необхідність удосконалення інших галузей законодавства, так чи інакше пов'язаних з авіацією, а в ньому прямо сформульований в розділі "Прикінцєві та перехідні положення" склад злочину і встановлена санкція – ст. 276-1 КК України "Вчинення професійної діяльності членом екіпажу або обслу-

говування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин" [1]. Поява цієї нової норми серед транспортних злочинів викликає цілий ряд запитань і зауважень.

Загальноприйнятим способом внесення доповнень і змін в кримінальне законодавство є прийняття законів, які приймаються саме з такою метою. Наприклад, Закон України від 15 листопада 2011 р. "Про внесення змін до окремих законодавчих актів України щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності". Навіть такий нормативний акт як новий Кримінальний процесуальний кодекс України, прийнятий 13 квітня 2012 р. і який, безумовно, спричинив значні зміни в багатьох галузях законодавства, прямо не містить статей, які варто було б внести в кримінальне законодавство. Був прийнятий окремий Закон України від 13 квітня 2012 р. "Про внесення змін до окремих законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Кримінального процесуального кодексу України". Розділ XIX Повітряного кодексу України "Прикінцеві та перехідні положення", по-суті, виконує функцію окремого нормативного акта, яким внесено зміни до КУпАП, КК України, до законів "Про ліцензування окремих видів господарської діяльності", "Про дозвільну систему у сфері господарської діяльності", "Про державний ринковий нагляд і контроль несхарчової продукції". Прикінцеві та перехідні положення є сьогодні складовою частиною багатьох нормативних актів, особливо, кодексів, але ніде вони не виконують таку невластиву їм роль.

Що стосується саме змін, внесених до КК України, то, на нашу думку, ст. 276-1 (новела, внесена до КК України новим Повітряним кодексом України), є далікою від досконалості як за формою, так і за змістом. Її можна розглядати як приклад надмірної криміналізації. Текст диспозиції цієї статті носить виключно бланкетний характер і, більш того, він повністю повторює назву статті.

Якщо звернутися до тексту Повітряного кодексу України, то тлумачення окремих термінів буде складним. Так, у цій статті передбачена кримінальна відповідальність спеціальних суб'єктів – члена екіпажу або диспетчера служби руху. На-

віть користуючись текстом ст. 1 Повітряного кодексу України "Визначення термінів" не представляється можливим усвідомити, хто ж є членом екіпажу. Наприклад, В.А. Навроцький вважає, що членами екіпажу слід вважати не тільки пілотів, штурманів, бортінженерів, стюардів, офіціантів, але й додаткових фахівців, які забезпечують виконання технологічних процесів і виконання окремих видів авіаційних робіт [3, с. 525]. Безумовно, стюардеса, яка перебуває на борту в стані алкогольного сп'яніння менш суспільно небезпечна, ніж п'яний пілот. Але технік, який готує літак до польоту в стані сп'яніння, також небезпечний як і п'яний екіпаж. А про нього в диспозиції статті не йдеться. Очевидно, у відповідності з доктринальним тлумаченням терміну "член екіпажу", ним слід вважати особу, призначену експлуатантом для виконання визначених обов'язків на борту повітряного судна впродовж польотного часу. Але, з іншого боку, однією з умов криміналізації є можливість доказової бази скоєння злочину. Якщо в польоті не сталася нештатна ситуація, або якщо екіпаж з нею впорався, не давши перерости в аварійну або катастрофічну, то яким чином можна довести зв'язок між станом, наприклад, бортінженера і такою ситуацією? За аналогією з водієм автотransпортного засобу його, за наявності доказів, слід притягати до дисциплінарної відповідальності. Ми не заперечуємо того факту, що виконання своїх функцій членами екіпажу або диспетчером в стані сп'яніння значно підвищує ступінь небезпек польоту, але в той же час не впевнені в необхідності криміналізації цього діяння. По суті, ми встановлюємо кримінальну відповідальність не за саме діяння, а за стан людини [4, с. 24].

Але в той же час, не викликає сумніву соціальна обумовленість кримінальної відповідальності за керування транспортним засобом, а тим більше авіатранспортним, в стані сп'яніння.

Так, 8 січня 2007 року норвезька поліція затримала в аеропорту Флесланд, розташованому недалеко від міста Берген, сімох громадян України – членів екіпажу транспортного літака Ан-22, які збиралися вилетіти в рейс у нетверезому стані. Вантажний літак Ан-22, до складу екіпажу якого входить 17 чоловік, повинен був доставити в Баку американське нафтове устаткування. Підозри виникли у співробітника служби безпеки аеропорту, який викликав поліцію. Пе-

рєвірка показала, що сім чоловік, у тому числі командир корабля, другий пілот і штурман перебувають у стані алкогольного сп'яніння. Слід відзначити, що самі затримані українські пілоти не заперечують факту вживання спиртного перед вильотом. Суд міста Берген засудив на 5 місяців ув'язнення командира корабля [6]. На жаль, нам не вдалося отримати текст вироку, який дав би відповідь на запитання, чому засуджений лише командир українського літака і яка доля інших членів "п'яного" екіпажу.

Подібні правопорушення вчиняють не тільки українські пілоти. Так, в крові пілотів на Камчатці літака Ан-28 судмедексперти виявили етиловий спирт. 12 вересня 2012 легкомоторний літак із дванадцятьма пасажирами і двома членами екіпажу на борту, які прямували з Петропавловська-Камчатського в Палану, розбився в декількох кілометрах від пункту призначення. В результаті аварії загинули десять людей, у тому числі два пілоти і чотирирічна дівчинка. Чотири пасажирів отримали травми різного ступеня тяжкості. Наразі слідчі з'ясовують, коли пілоти вживали алкоголь. Крім того, належить дати оцінку діям осіб, які дозволили пілотам відправитися в рейс в такому стані. Кримінальну справу порушено за статтею "Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, повітряного або водного транспорту". Спеціальна норма, подібна до тієї, яка передбачена в ст. 276-1 КК України в Кримінальному кодексі РФ відсутня [7].

За останні п'ять років такі помилки як втрата керування і втрата контролю під час польоту в складній пересічній місцевості пілотами, які перебували в стані сп'яніння, що може бути причиною зіткнення справних повітряних суден із землею, обумовили близько 10 % всіх катастроф [5, с. 32].

Таким чином, слід дійти висновку, що наслідки пілотування повітряного судна у стані сп'яніння можуть призвести до тяжких наслідків, хоча в окремих випадках такі наслідки можуть і не настати. На нашу думку, в диспозиції ст. 276-1 КК України слід передбачити частину другу, в якій сформулювати кваліфікований склад злочину. Сьогодні цей злочин сформульовано лише як делікт створення небезпеки, хоча, враховуючи можливі наслідки авіакатастрофи, навіть такий підхід слід оцінити позитивно.

Позитивним у цьому плані є і досвід Російської Федерації, на який слід звернути увагу і в нашій країні.

У Росії проводиться масштабна кампанія із запобігання вживання алкоголю льотчиками. Переїнявши частими останнім часом авіаподіями, Мінтранс, Росавіація і Міждержавний авіаційний комітет (МАК) збираються розробити комплекс термінових заходів, які дозволять підвищити безпеку польотів. Одна з них стоєть боротьби з пияцтвом.

МАК пропонує ввести кримінальну відповідальність за зловживання алкоголем членами екіпажу. Крім того, для перевірки пілотів на сп'яніння пропонується закупити персональні алкотестери, які будуть встановлені прямо в кабінах екіпажів. Вартість професійного алкотестера становить близько 1 тис. 500 дол. Такий прилад здатний визначити вміст алкоголю за три секунди за коротким видихом. За даними на кінець 2010 року, російські авіакомпанії експлуатували всього 1136 літаків, без урахування декількох сотень Ан-2. Таким чином, якщо оснащувати приладами кожен літак, на закупівлю алкотестерів може знадобитися до 1,7 млн. дол.

МАК вважає за необхідне створити базу даних не тільки пілотів, але і авіатехніків, і керівників авіапідприємств. У цю базу даних повинна потрапляти інформація про всіх, хто допустив порушення, що вплинули на безпеку польотів.

Порушення льотної діяльності характерні тільки для невеликих авіакомпаній, що зазнають фінансові проблеми і тому змушені заощаджувати на безпеці. При цьому в найбільших російських авіакомпаніях за останні роки не було зафіксовано жодної авіаційної події [8].

Недолік фінансування призводить, наприклад, до того, що далеко не всі авіакомпанії на сьогодні використовують бортові засоби об'єктивного контролю під час польоту. Зараз обговорюється пропозиція запровадити у всіх авіакомпаніях обов'язковий 100% апаратний контроль польотів.

Як висновок, значимо, що загальнорозумілою і тривіальною є основна ідея законодавця щодо управління польотом повітряного судна в стані сп'яніння. Управління будь-яким видом транспорту як джерелом підвищеної небезпеки в стані сп'яніння, під впливом наркотичних і психотропних речовин є суспільно небезпеч-

ним. Але не можна в КК України передбачити подібну статтю, або, слідуючи логіці законодавця, навпаки, необхідно її передбачити, але щодо всіх видів транспорту. Тим більше, що в КК України міститься універсальна норма, передбачена в п. 13 ч. 1 ст. 67 КК України, коли вказаний стан може бути враховано судом як обтяжуюча обставина при призначенні покарання.

Література

1. *Кримінальний кодекс України* : Офіційний текст. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 188 с.
2. *Повітряний кодекс України від 19 травня 2011* // Відомості Верховної Ради України. - 2011. – № 48-49. – 112 с.
3. *Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України* / за ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – 9-те вид., переробл. та доповн. – К. : Юридична думка, 2012. – 1316 с.
4. *Лихова С.Я., Рощина І.О.* Соціально небезпечні наслідки порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту / С.Я.

Лихова, І.О. Рощина // *Юридичний вісник "Повітряне і космічне право"*. – К.: Вид-во НАУ. – 2012. – № 3. – С. 22-26.

5. *Енциклопедія безпеки авіації* / Н.С. Кулик, В.П. Харченко, М.Г.Луцкий и др.; Под ред. Н.С. Кулика. – К. : Техніка, 2008. – 1000 с.

6. *Вышедший в рейс пьяным, командир экипажа украинского Ан-22 осужден в Норвегии на 5 месяцев тюрьмы* [Електронний ресурс] // NEWSru.com : В мире. – 2007. – Режим доступу до статті: http://www.news.ru.com/world/27feb2007/5month_print.html.

7. *В крови пилотов Ан-28, упавшего на Камчатке, обнаружен алкоголь* [Електронний ресурс] // РБК daily (Ежедневная деловая газета). - 2012. – Режим доступу до статті:

<http://www.rbcdaily.ru/2012/10/15/society/562949984928922>.

8. *Самолеты в России могут оборудовать алкотестерами* [Електронний ресурс] // Известия. - 2011. – Режим доступу до статті: <http://izvestia.ru/news/504421>.

С.Я. Лиховая, А.А. Кочнева

Уголовная ответственность за осуществление профессиональной деятельности членом экипажа воздушного транспорта в состоянии опьянения.

Анализируется уголовная ответственность за преступление, которое заключается в осуществлении профессиональной деятельности членом экипажа воздушного транспорта в состоянии опьянения и рассматриваются проблемы согласованности в понимании нормативных конструкций воздушного и уголовного права.

S.Y. Lykhova, A.A. Kochneva

Criminal liability for the professional activities of air transport crew member in a state of intoxication.

This article provides an analysis of criminal responsibility for the crime, which is a member of the professional activities of the crew of air transport in a state of intoxication. Discusses issues of conformity of the criminal and air terminology in Ukraine.