

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.

Як висновок, зазначимо, що загальнозрозумілою 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 небезпечним. 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. Лихова С.Я., Рощина І.О. Соціально небезпечні наслідки порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту // Юридичний вісник "Повітряне і космічне право".– К.: Вид-во НАУ.– 2012.– № 3.– С. 22-26.

УДК 343. 3/7

Лиховая С.Я.,
д.ю.н., доцент,
Цыганый С.О.,
ассистент,

Национальный авиационный университет, г. Киев, Украина

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО В ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ВОПРОСЫ КВАЛИФИКАЦИИ)

В диспозиции ст.278 УК Украины предусмотрена ответственность за незаконные действия относительно нескольких видов транспорта, в том числе воздушного судна.

Безусловно, не всегда угон или захват воздушного судна связан с терроризмом, но в большинстве случаев это именно так. Непосредственным объектом этого преступления является авиационная безопасность – комплекс мер, а так же человеческих и материальных вопросов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Наряду с безопасностью полетов и экологической безопасностью, авиационная безопасность является составной частью безопасности авиации. Как указывают специалисты в области безопасности авиации, в 2004г. было зарегистрировано 16 актов незаконного вмешательства, в результате которых 91 человек погиб и 8 человек получили ранения. В числе актов незаконного вмешательства зарегистрировано четыре акта диверсии или попытки диверсии, два из которых были совершены одновременно 24 августа 2004г. в РФ террористами – смертниками на борту воздушных судов, находящихся в полете. В результате этих действий были полностью уничтожены два воздушных судна и погибли 90 человек. В 2004г. произошел также один удавшийся акт незаконного захвата (угона) воздушного судна (в 2003 году зарегистрировано три таких акта).

К авиационным происшествиям не относятся чрезвычайные происшествия, но в отдельных случаях, некоторые из них влекут уголовную ответственность. Одним из последствий чрезвычайного происшествия является похищение воздушного судна, которое находилось на земле или в полете, либо захват его с целью угона. Также, одним из последствий чрезвычайного происшествия следует считать самовольный вылет экипажа, отдельных его членов или других должностных лиц независимо от последствий. Такие действия являются общественно опасными и влекут уголовную ответственность по ст.278 УК Украины. По нашему мнению, если в результате таких деяний создается опасность для жизни и здоровья людей либо наступления других тяжелых последствий, то не исключена квалификация по ст.276 УК Украины, если субъектом преступления был работник воздушного транспорта.

Отдельная проблема возникает при квалификаций террористических актов, связанных с угоном либо захватом воздушного судна. Уголовный терроризм сопровождается требованиями полуполитического характера, связанными с получением транспорта для выезда в определенные зоны, освобождения заключенных, другие требования, которые, как правило, не носят частного характера. Терроризм характеризуется желанием террористов бросить вызов всей социально-политической и юридической системе, а не просто получить материальную выгоду, по этому он будет таковым лишь тогда, когда преступная организация будет

достаточно идеологизированной и структурированной общностью с характерными элементами, такими как идеологический, этнический либо религиозный характер. Тогда даже обычные материальные требования, выдвигаемые властям, имеют прагматический характер и составляют одно звено в цепи подрывных действий. У УК Украины установлена ответственность за террористический акт и иные преступления террористической направленности (ст.ст. 258-258-5 УК Украины). По нашему мнению, необходимо рассмотреть вопрос о соотношении деяния, состав которого предусмотрен в диспозиции ст.258 "Террористический акт" и ст.278 "Угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна" УК Украины. Зачастую террористические акты сопровождаются именно насильственным захватом воздушного судна. Следует, также, отметить, что принципиальной разницы в значении слов "угон" или "захват", особенно в контексте ст. 278 УК Украины, мы не видим. Террористический акт может быть совершен (например, взрыв, поджог и иные действия, которые создавали опасность для жизни и здоровья людей) в самолете, а пассажиров следует в таком случае считать заложниками. Отдельные ученые, в частности В.А. Навроцкий, рассматривает деяние, ответственность за которое предусмотрена в ст.278 УК Украины разновидностью терроризма, но не указывает, как следует квалифицировать такие деяния. 2 Акты терроризма очень часто связаны с нарушением безопасности авиации. Выделяются такие категории актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации все из которых (кроме диверсии) могут иметь характер террористического акта: диверсии против воздушных судов и аэропортов; акты и попытки захвата воздушных судов; использование воздушного судна как оружия; нападение на воздушное судно в полете; нападение на сооружение и средства аэропорта; другие акты, направленные против безопасности гражданской авиации. Впервые акт незаконного вмешательства зарегистрирован в 1931 г. Инцидент был связан с похищением в Перу легкого воздушного судна с целью распространения антиправительственных листовок с воздуха. 3 Таким образом, имеются основания для вывода, что незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации, если оно не сопровождается террористической целью и мотивом, следует квалифицировать по ст.278 УК Украины. Если же захват воздушного судна совершен с террористическим мотивом или для целей террористов-одиночек или террористических групп следует рассмотреть возможность квалификации по совокупности. По степени общественной опасности в диспозиции ст.258 УК Украины содержится состав более

тяжкого преступления (санкция ч.1 ст.258 – лишение свободы на срок от 5 до 10 лет, а санкция ч.1 ст.278 – лишение свободы на срок от 3 до 6 лет). По сути и части вторые этих статей предусматривают похожее деяние, но в ч.2 ст.258 УК Украины предусмотрено более тяжкое преступление. Даже если рассматривать диспозиции частей третьих этих статей (ст.ст. 278 и 258 УК Украины), то обязательным признаком состава являются последствия – гибель людей (ст.238), гибель людей и иные тяжкие последствия (ст.278). Но, безусловно, сравнивая санкция, следует прийти к однозначному выводу, что в диспозиции ч.3. ст.258 УК Украины предусмотрен состав более тяжкого преступления. Таким образом, мы не видим никаких оснований применить только одну статью в случае, если террористический акт сопровождался захватом воздушного судна, также, как и захват воздушного судна, совершенный как террористический акт требует квалификации по совокупности. Поэтому положение о том, что ст.278 УК Украины является специальной нормой по отношению к ст.258 УК Украины, в целом дает основания для сомнений и критики.

Література

1. Энциклопедия безопасности авиации (Н.С.Кулик, В.П.Харченко, М.Г.Луцкий и др.; Под ред. Н.С.Кулика.– К.: Техніка, 2008.– С.33.
2. Науково-практичний коментар кримінального кодексу України / за ред. М.І. Мельника, М.І.Хавроюка.– 9-е вид., переробл. та доповн.– К.: Юрична думка, 2012.– С.258.
3. Энциклопедия безопасности авиации.– С.881

УДК 343.346

Мисливий В.А.,
д.ю.н., профессор,
Ірпінська фінансово-юридична академія, м. Ірпінь, Україна

КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ОХОРОНА БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Транспортна система є показником цивілізованості країни, яка повинна забезпечуватися достатнім рівнем безпеки вітчизняної авіаційної галузі. Хоча 2012 рік був одним з відносно безпечних для світової цивільної авіації, оскільки відбулося лише 22 авіакатастрофи з 470 жертвами проти 28 аварій в 2011 році і 34 катастроф з 770 жертвами [1], проте стан безпеки повітряного транспорту відчуває вплив різних