

*Усатий Григорій Олександрович,  
кандидат юридичних наук, доцент,  
старший науковий співробітник*

## **КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ: ШЛЯХИ УДОСКОНАЛЕННЯ**

*Наукову статтю присвячено дослідженню проблем кримінально-правового забезпечення безпеки на транспорті (насамперед, авіаційному). Автор, з врахуванням зарубіжного досвіду, надає обґрунтовані пропозиції з удосконалення відповідних норм XI розділу Особливої частини КК України (зокрема, ст. ст. 276, 277, 281 КК України тощо) з метою підвищення ефективності їх застосування в майбутньому.*

Сучасний транспорт є важливою складовою інфраструктури української економіки. Проте, не менш важливим фактором є те, що від його правильної експлуатації залежить життя, здоров'я та власність багатьох громадян, а також довкілля. Саме тому, триваюча негативна практика непоодиноких подій (аварій та катастроф), що детерміновані людським чинником, специфіка повітряного судна як джерела підвищеної небезпеки та інші обставини ставлять перед законодавцем, вченими і юристами-практиками проблему пошуку та розробки нових ефективних засобів попередження авіаційних злочинів через взаємодію кримінології, кримінального права з авіаційними техніко-психологічними науками [1]. При цьому зокрема, розробка проблем боротьби з авіатранспортною злочинністю не може обмежуватись лише кримінально-правовими чи кримінологічними дослідженнями, вона вимагає з'ясування більш широкого кола питань, що охоплюються предметами соціологічних, психологічних, ергономічних та інших наук.

І хоча, в цілому, за останнє десятиліття в країнах СНД спостерігалось зниження небезпеки польотів, на жаль, найнеблагополучнішими державами серед них виявились Україна і Казахстан. Так, лише за перших дев'ять років незалежності, в Україні сталося 45 авіаційних подій, з них 13 катастроф (159 загиблих). У Казахстані за аналогічний період мало місце 39 авіаційних подій, з

них 7 катастроф (57 загиблих) [2].

У законодавстві і практиці країн з розвиненішими, ніж в Україні, авіаційними потужностями, виокремлюють до трьох десятків складів злочинів, що посягають на безпеку міжнародної цивільної авіації, поділяють на три групи залежно від способу вчинення. До першої групи належить незаконне захоплення повітряного судна або набуття контролю над ним. До другої - акти саботажу або диверсії, спрямовані на пошкодження чи знищення повітряного судна, екіпажу, пасажирів, вантажу. До третьої - атаки снарядами типу «земля-повітря». До четвертої - збройні атаки на аеропорти і пасажирів авіаліній, що знаходяться в терміналах аеропортів і офісах авіакомпаній, які примикають до терміналів.

Важливою і дуже небезпечною особливістю більшості вищезазначених злочинів, що вчиняються на повітряному транспорті, є їх насильницький характер, пряма або прихована загроза життю людей, включаючи прямі терористичні акції.

Окремою категорією необхідно визнавати так звані необережні авіатранспортні злочини. Хоча зазначимо, що подальше сприйняття необережних злочинів на повітряному транспорті за аналогією з автотранспортними злочинами безпідставне, адже умови діяльності людини при управлінні авіаційною технікою істотно відрізняються від роботи водіїв: по-перше, за характером середовища діяльності (непередбачувана стихія повітряного простору); по-друге, складність пілотування повітряних суден обумовлює вплив на авіафахівця набагато більшої кількості небезпечних чинників, здатних призвести до помилки і трансформації аварійної ситуації у катастрофічну; по-третє, обмеженість можливостей людини обумовлює існування психофізіологічних небезпечних чинників, які поки мало відомі правознавцям.

Характерною рисою цих злочинів є також те, що тяжкі наслідки можуть бути викликані будь-яким, навіть незначним потуранням або невірним рішенням членів екіпажу, диспетчерів, авіатехніків, працівників інших експлуатаційних служб (паливно-мастильних матеріалів, радіотехніків і ін.), а

також осіб, які організовують польоти. Це обумовлено високою відповідальністю за результат польоту і, як наслідок, підвищеною психічною напругою.

Крім того, потрібно мати на увазі, що у даній категорії злочинів є безліч криміногенних чинників, які впливають на поведінку винного та істотно ускладнюють розвиток ланцюга причинності. Головною детермінантою необережних авіаційних злочинів є людський чинник (він став причиною 60-80% авіаційних подій) [3,4], і він же в кримінології і кримінальному праві все ще залишається маловивченим.

Саме тому, існуюча система забезпечення безпеки на транспорті (у т.ч. цивільній авіації) української держави потребує посилення уваги відповідних державних органів та інституцій, удосконалення її організації і структури, модернізації у матеріально-технічному забезпеченні, взаємодії зі штатними службами. Безперечно, потрібні також ефективні законодавчі рішення з метою подальшого зміцнення всеосяжного протистояння небезпекам на транспорті з боку світової спільноти, перш за все в межах співдружності незалежних держав, і впорядкування та підвищення ефективності вітчизняного кримінального закону (розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»), зокрема:

1. Уважно ознайомившись зі змістом ст. 276 КК України можна дійти цілком обґрунтованого висновку про те, що окремі протиріччя, спірні положення, які містяться у цій статті, потребують або додаткової аргументації, або спеціальних роз'яснень з боку законодавця.

Оскільки диспозиція ст. 276 КК України бланкетна, щоб з'ясувати, які правила руху чи експлуатації транспорту були порушені, треба звертатися до нормативних актів, чинних на транспорті (наприклад, Повітряного кодексу України, Закону України “Про транспорт”, Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня

2003 року № 293 тощо). Проте, звернувшись до регулятивного законодавства і порівнявши його з кримінальним, не важко помітити, що термінологія, яка використовується ними для позначення одних і тих же об'єктів не є єдиною, а дещо відрізняється (наприклад, у ст. 21 ЗУ “Про транспорт” йдеться про авіаційний транспорт, а у ст. 276 КК України про повітряний транспорт). І хоча відсутність єдиної термінології не є чимось надзвичайним, проте очевидно, що і надалі такий підхід не йтиме на користь ефективному правозастосуванню.

Авторами одного з перших науково-практичних коментарів Кримінального кодексу України [5] зазначається, що “наслідки у вигляді створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків (ч. 1 ст. 276) — це такі зміни в навколишньому світі, насамперед в технічному стані транспортних засобів та інших об'єктів транспортної інфраструктури, в обстановці руху (зокрема взаємному розташуванні транспортних засобів), в стані, в якому перебувають особи, що керують транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди - настання авіаційних аварій чи катастроф. Створення небезпеки, як наслідок злочину, передбачає виникнення не абстрактної, а реальної можливості заподіяння шкоди. Про реальність загрози можуть свідчити, скажімо, такі дані, як відстань, на яку зблизилися в процесі руху транспортні засоби, розмір перевищення дозволеної в даних умовах швидкості тощо.

Небезпека повинна загрожувати не будь-яким цінностям, а прямо названим в диспозиції ч. 1 ст. 276 КК України. Тобто, порушення має бути таким, внаслідок якого можуть статися загибель людей або настали інші тяжкі наслідки (зокрема тяжкі тілесні ушкодження, велика матеріальна шкода, перерва у роботі транспорту)”.

Характерно, що безпосередньо у самому ККУ не роз'яснюється, як треба розуміти вираз „створило небезпеку” (в ч. 1 ст. 276, ч. 1 ст. 277, ч. 1 ст. 279, ч. 1 ст. 281), „створило загрозу” (в ч. 1 ст. 282), „могло спричинити аварію” (в ч. 1 ст. 277). Слід погодитись з думкою вчених [5; 6], що вислів „створило небезпеку” треба розуміти як створення реальної небезпеки, оскільки

гіпотетично небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків становлять практично будь-які порушення правил безпеки польотів, оскільки можуть спричинити авіаційну катастрофу. В.О. Навроцький говорить про „високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди”. М.В. Косюта та В.А. Мисливий висловлюються ще ясніше: вони говорять про створення небезпеки як про створення „такої обстановки, за якої настання відповідних наслідків було б неминучим, але не сталося внаслідок втручання інших осіб або обставин”. Останньому формулюванню, на наш погляд, слід надати перевагу, як більш чіткому і точному. Те саме, на погляд автора, стосується і аналогічних за змістом висловів „створило загрозу” та „могло спричинити аварію”. Отже проблема залишається – адже ні думка юристів, ані судовий прецедент не є в Україні джерелом права. Подібна невизначеність законодавства створює неоднозначність розуміння і застосування правової норми судами та іншими державними органами, що відкриває можливості для різних зловживань і підриває авторитет закону в цілому. Дане питання потребує роз’яснення або в самому ККУ, або в офіційному тлумаченні Конституційного Суду [7]. На думку А.В. Філіппова, необхідно внести зміни до законодавства: або записати в ч. 1 ст. 281 ККУ „створило *реальну* небезпеку”, або виключити ч. 1-3, 5 ст. 111 КУпАП, встановивши за ці діяння виключно кримінальну відповідальність. Можливим варіантом видається також формулювання законодавцем об’єктивної сторони злочину, який передбачений ст. 276 КК України таким чином, щоб кримінальна відповідальність наступала лише у випадку необережного спричинення особою реальних наслідків (для цього необхідно виключити з диспозиції статті слова - «створення небезпеки для життя»).

Оскільки, ймовірнісний характер відповідних наслідків суттєво ускладнює застосування даної норми на практиці. За результатами аналізу судово-слідчої практики А.А. Ейсман і Н.А. Коровіна узагальнюють, що ознаці "виникнення загрози", що стосується вторинних, менш очевидних наслідків, належної уваги не приділяється. На практиці ознака "виникнення загрози" настання вказаних вище так званих "неочевидних" наслідків підміняється посиланням на наслідки,

що реально настали [8].

Отже, очевидним фактом є те, що нагальною залишається потреба в роз'ясненні цих питань на законодавчому рівні, шляхом внесення відповідних змін і доповнень до ККУ та КУпАП.

Враховуючи вищезазначене, на нашу думку, вітчизняному законодавцеві при удосконаленні редакції ст. 276 КК України надалі варто звертатися до вивчення позитивного зарубіжного досвіду (зокрема, найближчого сусіда - Російської Федерації) та більш активно використовувати порівняльно-правовий метод при конструюванні відповідних норм.

<p><b>Стаття 276 КК України «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту»</b> (Кримінальний кодекс України - <a href="http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?user=a&amp;find=1&amp;typ=21">http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?user=a&amp;find=1&amp;typ=21</a>).</p>	<p><b>Статья 263 КК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»</b> (Уголовный кодекс РФ – <a href="http://www.d-sign.com/uk/uk.htm">http://www.d-sign.com/uk/uk.htm</a>).</p>
<p>1. Порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, <b><u>якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків, -.....</u></b></p>	<p>Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если это деяние <b><u>повлекло по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба,</u></b> - наказується....</p>

Саме тому, як варіант, можна запропонувати наступну редакцію диспозиції статті 276 КК України “Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту”:

1. Порушення працівником залізничного, водного або повітряного транспорту правил безпеки руху або експлуатації транспорту, а також недоброякісний ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку, **якщо це спричинило з необережності середньої тяжкості чи тяжкі тілесні ушкодження потерпілому або заподіяло великої матеріальної шкоди,-**  
караються ...

2. Діяння, передбачені частиною першою цієї статті, якщо вони спричинили загибель людини чи інші тяжкі наслідки, -

караються ...

Примітка. 1. У статтях ...цього Кодексу великою матеріальною шкодою визнається...

2. У статтях ...цього Кодексу до інших тяжких наслідків відносяться...

2. У диспозиції ч. 2 ст. 276 КК України «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту» згадується про такий злочинний наслідок як велика матеріальна шкода, який по своїй суті є оціночною категорією, що залежить від фактичних обставин окремо взятої справи і, нажаль, її критерії (ні вид, ні розміри) не конкретизуються законодавцем. І хоча практика правозастосування переконує, що це можуть бути катастрофа чи аварія, пов'язані з зіткненням суден, і, як результат, вони тягнуть за собою знищення або істотне пошкодження і руйнування основних частин повітряного транспорту, тривале порушення роботи авіатранспорту тощо. Але разом з тим, ми переконані, що законодавець при конструюванні кримінально-правових норм має уникати будь-яких оціночних категорій задля запобігання можливого суб'єктивізму правозастосувача при здійсненні кримінально-правової кваліфікації.

У певній мірі вищезазначене стосується також штучно створеного співвідношення (дублювання) наслідків злочину передбачених у частинах першій та другій ст. 276 КК України. Адже, оціночна категорія «інші тяжкі наслідки», що використовується у ч. 1 ст.276 КК України, окрім іншого, включає спричинення середньої тяжкості або тяжких тілесних ушкоджень потерпілому, чи заподіяння великої матеріальної шкоди, про що дослівно згадується у ч.2 тієї ж статті.

Зазначимо, що у разі необережного порушення певних правил, яке лише створило загрозу настання тяжких наслідків (ч.1 ст.276 КК України), а також в інших випадках, з урахуванням характеру порушення і загрози, доцільно брати до уваги положення ч.2 ст.11 і ст.44 КК України.

Злочин, передбачений ст. 276 КК, слід відмежувати також від адміністративних проступків, передбачених ст. 111 КУпАП «Порушення правил безпеки польотів».

Більше того, підвищення рівня ефективності запобігання порушенням правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту навряд чи можна пов'язувати лише з наявністю (чи підсиленням) кримінальної відповідальності за такі злочини. Тому не виключено, що з часом законодавець перегляне усталені позиції щодо можливостей декриміналізації ч. 1 ст. 276 КК України. Адже, репресія сама по собі не є, конструктивним фактором суспільного порядку та стабільності, а служить скоріше дезорганізуючою силою. Тим паче коли це стосується надлишкової репресії, застосування якої протирічить не тільки ідеї правової держави, але й загальновизнаним правам і свободам особи. А тому, провівши певні аналогії можна цілком погодитись з відомим російським класиком Володимиром Короленко, який влучно зазначав: «Нема нічого помилковішого, ніж думка про те, що стратами можна регулювати ціни або відучити від хабарництва».

Можливо протидія необережним авіатранспортним правопорушенням, у широкому розумінні, повинна здійснюватись, насамперед, не кримінально-правовими, а саме адміністративно-правовими, цивільно-правовими, та економічними засобами, за обов'язкової умови жорсткого дотримання відомого правового принципу - невідворотності відповідальності винних осіб.

3. На окрему увагу заслуговують санкції ст. 276 КК України, адже як правильно зазначають вітчизняні дослідники-правники «межі покарання, визначені у деяких статтях, є настільки широкими, що з однієї межі не видно другої, протилежної. Такі широкі межі в санкціях цих статей призводять до того, що покарання за злочин встановлює не законодавець, а суд. Не можна вважати виправданим такий широкий простір для судового розсуду. Судовий розсуд необхідно обмежити. Для цього було б достатньо встановити відстань між нижчою та верхньою межею санкції 2–3 роки (а може і 1–2 роки) позбавлення волі. Взагалі варто було б обговорити і таке питання: а чи потрібно,



доцільно встановлювати в КК України такі занадто невизначені санкції? Такий великий розрив між нижньою і верхньою межею санкції загрожує гуманності правосуддя, оскільки за таких умов тяжкий злочин може бути покараний м'якше, ніж злочин, який до тяжких не належить. Санкція втрачає своє призначення складової частини кримінально-правової норми”[9].

Саме тому вважаємо, що такі широкі межі санкцій (значний розрив між нижньою та верхньою межею покарання у виді позбавлення волі) у ст. 276 КК України не відповідають правильній оцінці суспільної небезпеки порушення правил безпеки руху або експлуатації повітряного транспорту, а тому можуть сприяти зловживанням при постановленні судом вироку та провокувати суддівське свавілля. Зазначена ситуація призводить до того, що передбачений ч. 3 ст. 276 КК України злочин, вчинений за особливо тяжких обставин, може каратися м'якше, ніж злочин з кваліфікуючими ознаками - частина друга тієї ж статті (зокрема, у першому випадку суд може призначити винному п'ять років позбавлення волі, а в другому – сім років позбавлення волі).

Окрім того, нелогічно видається позиція законодавця, який у ст. 281 КК України, на відміну від ст. 276 КК України, передбачає більш суворе покарання за порушення правил безпеки польотів повітряних суден не для спеціального, а для загального суб'єкту злочину - осіб, які не є працівниками повітряного транспорту. На нашу думку, якщо особа є працівником повітряного транспорту і перебуває у трудових відносинах з відповідним транспортним підприємством для неї у випадку вчинення необережного транспортного злочину має передбачатися більш сувора відповідальність. І, насамперед тому, що діяльність такої особи напряму пов'язана з виконанням обов'язків по безпеці руху чи експлуатації авіаційного транспорту. Переконані, що саме такий підхід дозволить у подальшому належним чином диференціювати кримінальну відповідальність загального та спеціального суб'єкту за вчинення подібних злочинів.

У зв'язку з цим надзвичайно важливим залишається вирішення цієї проблеми через гармонізацію відповідних санкцій.

4. У диспозиції ч.1 ст. 277 КК України «Пошкодження шляхів сполучення

і транспортних засобів» на відміну від назви статті використовується більш широка за змістовним навантаженням термінологія. Мова йдеться про використання законодавцем терміну «руйнування» транспортних засобів у розумінні «повного або часткового їх знищення, тобто приведення їх у непридатність до подальшого цільового використання (наприклад, знищення злітних смуг тощо)» [6].

Певною мірою ускладнює правозастосування ст. 277 КК України не цілком коректне використання специфічної транспортної термінології при побудові термінологічних конструкцій. Так, наприклад, у коментарі до чинного КК України за редакцією М.І. Мельника, М.І. Хавронюка зазначається, що "створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків - це такі зміни в навколишньому світі, насамперед у технічному стані транспортних засобів та інших об'єктах транспортної інфраструктури, в обстановці руху ... в стані, в якому перебувають особи, котрі керують транспортними засобами, за яких створюється високий ступінь ймовірності заподіяння реальної шкоди - настання залізничних, воднотранспортних, авіаційних аварій і катастроф". Таким чином, по суті такі два самостійні альтернативні наслідки як "створення небезпеки для життя або здоров'я людей або настання інших тяжких наслідків" зводиться до іншого самостійного альтернативного наслідку - "аварії". В свою чергу "аварія" як один з можливих наслідків руйнування, пошкодження в коментарі визначається як "подія, пов'язана з пошкодженням рухомого складу або шляхів сполучення (зіткнення, сходження з рейок, затоплення)", що видається явною тавтологією. В цілому така нечіткість термінології вносить певний "термінологічний хаос" та ускладнює правозастосування статті 277 КК України [5].

До того ж, недиференційований підхід законодавця, який в межах однієї ч.1 ст.277 КК України розмістив абсолютно різні за ступенем та характером суспільно-небезпечні наслідки злочину (з одного боку – аварія судна, як пошкодження літальних апаратів, аеродромного обладнання, засобів сигналізації та зв'язку, вантажів тощо, а з іншого – загроза (лише створення

небезпеки) для життя людей чи настання інших тяжких наслідків) потребує, якнайшвидшого виправлення. Оскільки, на сьогодні, на кваліфікацію злочину не впливає той факт, чи настала аварія чи лише ймовірно могла статися.

Встановлено, що по-перше, уникнути аварій, порушень нормальної роботи транспорту, середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, великої матеріальної шкоди, загибелі людей на транспорті здебільшого вдається завдяки вчасному виявленню таких пошкоджень транспортною міліцією та відновленню відповідного обладнання працівниками ремонтно-відновлювальних бригад, по-друге, відповідні дії, як правило, не одержують належної кримінально-правової оцінки [11].

Ми розуміємо, що злочин, передбачений статтею 277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів), є спеціальним видом злочину, передбаченого статтею 194 (умисне знищення та пошкодження майна) та розмежовується з останнім за ознаками предмета посягання та характеру наслідку. Специфічність предмета та наслідків обумовили розміщення ст. 277 КК України в розділі "Злочини проти безпеки руху й експлуатації транспорту".

Проте недоліком ст.277 КК України вбачається те, що суттєво відрізняються санкції, встановлені за злочини, які майже не відрізняються ні за своїм характером, ні за фактичним ступенем суспільної небезпеки. За формальною ознакою (ступенем тяжкості) ці злочини віднесені навіть до різних категорій. Наприклад, умисне знищення шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, якщо воно спричинило загибель людей (ч.3 ст.277), карається позбавленням волі на строк від семи до п'ятнадцяти років (особливо тяжкий злочин), а умисне знищення військового майна, якщо воно вчинене загальнонебезпечним способом або спричинило загибель людей (ч.2 ст.411), - позбавленням волі на строк від трьох до восьми років (тяжкий злочин). Відповідно до п.3 ч.1 ст.65 КК, цей факт треба враховувати при призначенні покарання за злочин, передбачений ч.3 ст.277 КК. Злочин, передбачений ст.277 КК, слід відмежовувати від адміністративних проступків, передбачених: ч.3 ст. 111 (пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних

суден та їх устаткування); ч.3 ст.114 (пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку); ч.1 ст.115 (пошкодження внутрішнього обладнання суден); ч.2 ст. 116-2 (знищення, пошкодження засобів навігаційного обладнання, зв'язку і сигналізації) КпАП [10].

5. 15 квітня 2008 року до розділу XI Особливої частини КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» законодавцем були внесені відповідні зміни. Проте, не зважаючи на багатообіцяючу назву закону, яким вони вносились - “Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексу України щодо гуманізації кримінальної відповідальності”, законодавець проявляє певну непослідовність, адже окремі статті навпаки навіть розширили межі своєї дії. Наприклад, диспозиція частини третьої статті 281 КК України “Порушення правил повітряних польотів”, яка передбачає особливо-кваліфікуючі (обтяжуючі) ознаки злочину, була доповнена словами “...або інші тяжкі наслідки”.

6. Незаконне захоплення та угон літаків, (гелікоптерів), створюють істотну загрозу безпеці польотів, життю, здоров'ю пасажирів і членів екіпажів повітряних суден, викликають тривогу і невпевненість у людей, що користуються послугами цього виду транспорту.

Статистика фактів захоплення та угону літаків показує, що даний вид злочинів представляє найбільш поширену форму злочинності на повітряному транспорті. У такої ситуації є наступні передумови: реальність захоплення і угону за кордон літака представляє мінімальну небезпеку для злочинця і велику загрозу для життя пасажирів та екіпажу; захоплення та угон літака розцінюється злочинцем як один із реально здійснених засобів досягнення задуманої ним мети; літак представляє значну матеріальну цінність, легко поступитися якою не бажає жодна держава; ускладнення діяльності правоохоронних органів, оскільки здійснимість теракту з боку злочинця можлива навіть при використанні мінімальних зусиль і його загроза може відігравати вирішальну роль: у разі катастрофи більшість пасажирів гине, а злочинець залишається

анонімною особою. Подібні передумови роблять літак мало не ідеальним об'єктом для злочинних посягань .

Угон повітряного судна і його захоплення пов'язані між собою. Проте при цьому обидві форми незаконного втручання у діяльність авіації не втрачають своєї самостійності.

Угон із застосуванням насильства - це по суті угон у поєднанні із захопленням, взагалі ж, поняття "захоплення повітряного судна" ширше за поняття "угон повітряного судна". Для нього може бути і не властивим подальше переміщення транспортного засобу в яку-небудь географічну точку. На практиці зустрічалися випадки, коли злочинці, вилучивши у пасажирів матеріальні цінності або отримавши викуп, приземлялися до пункту призначення повітряного судна і потім з території аеропорту за сприяння його корумпованих співробітників зникали у невідомому напрямку. Або інший приклад, коли злочинець, отримавши необхідну суму, виплигував з літака на парашуті. У вказаних випадках фактично угону не було, оскільки транспортний засіб самовільно не переміщався. У той же час такі акти, з позицій міжнародного права, підпадають під поняття "незаконного захоплення", оскільки за допомогою сили здійснювався контроль над повітряним судном у польоті, створювалася загроза його безпеці [11].

7. Суттєвою прогалиною вітчизняною кримінального закону є, на наш погляд, відсутність компромісних норм у цілому ряді умисних злочинів, які охоплюються розділом XI Особливої частини КК України (особливо це стосується ст.ст. 278-280), що вочевидь не йде на користь реальному виконанню основних завдань кримінального судочинства. Разом з тим, наша негативна позиція до ідеї безкомпромісної боротьби із злочинністю зовсім не означає, що ми закликаємо до допустимості компромісу зі всім масивом злочинів, що посягають на безпеку руху та експлуатацію цивільного авіатранспорту. Йдеться про те, щоб безкомпромісна боротьба велася не із злочинністю, а строго вибірково з окремими видами злочинів, з якими інша форма боротьби не узгоджується з суспільною моральністю і інтересами безпеки держави.

У решті ж випадків безкомпромісна боротьба нерідко призводить до обтяження шкідливих наслідків здійснюваних злочинів. Повчальною ілюстрацією вищезазначеному є інцидент, який пов'язаний з озброєним захопленням сім'єю Овечкиних пасажирського літака, що здійснював рейс по маршруту Іркутськ-Курган-Ленінград. У процесі польоту вони, під загрозою вибуху літака, зажадали від екіпажу змінити курс і летіти до Лондону. Враховуючи, що палива було недостатньо для такого перельоту, Овечкини погодилися на посадку в найближчому фінському аеропорту. Проте наземні служби, по вказівці правоохоронних органів, заборонили екіпажу виконувати ці вимоги і літак зробив посадку на аеродромі під Выборгом, після чого була введена в дію група захоплення. Терористи, переконавшись, що їх ошукали, привели в дію вибуховий пристрій і п'ятеро з них покінчили життя самогубством. У результаті ж пожежі і невмілих дій групи захоплення три пасажири загинули, 35 отримали тілесні ушкодження різної тяжкості. Повністю прийшов в непридатність літак вартістю 1,4 млн. рублів, були знищені особисті речі пасажирів на десятки тисяч рублів. Така була ціна «безкомпромісної боротьби» у даному конкретному випадку. Тим часом, цієї трагедії могло б і не бути. Для цього у такій екстремальній ситуації було досить виходити з базових цілей кримінальної права як системи, орієнтованої на охорону законних прав і інтересів громадян, і керуючись саме такою позицією дозволити екіпажу виконати вимоги терористів. Адже згідно Гаагської конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (1970 р.) і Монреальської конвенції про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації (1971 г), фінська сторона зобов'язана була б повернути державі і літак, і осіб, що його захопили, або притягати їх до кримінальної відповідальності на своїй території за повітряне піратство [12].

Підтвердимо зазначене посиланням на епізод із захопленням групою Якшиянца в Орджонікідзе як заручників 30 школярів і їх вчительки. Як і в попередньому прикладі, терористи вимагали вильоту за кордон. Причому, на відміну від сім'ї Овечкиних, банда Якшиянца висунула куди жорсткіші умови:

надання автоматів з боєприпасами, декілька мільйонів іноземної валюти, великої кількості наркотиків і т.д. З метою забезпечення безпеки заручників і їх звільнення, а також враховуючи непередбачуваність вирішення цієї екстремальної ситуації силовими методами, було ухвалено рішення у точній відповідності з інститутом крайньої необхідності укласти угоду зі злочинцями, задовольнивши висунуті ними вимоги в обмін на звільнення заручників. Завдяки правильній оцінці виниклої ситуації, розумному визначенню пріоритету цінностей у даному конфлікті, точному обліку шкали інтересів суспільства, причому не методами брехні або імітації «рівності», а з позицій принципового підходу, всі заручники були звільнені. Злочинці ж після того, як прилетіли до Ізраїлю, через добу були видані Радянському Союзу. Були повернені також літак, валюта, зброя, наркотики, інші захоплені речі та цінності.

Як бачимо, і у першому, і у другому випадках мета правоохоронних органів у вирішенні виниклих конфліктів кінець кінцем була досягнута. У першому випадку злочинці фактично самі ухвалили собі вирок і «привели його до виконання», заподіявши при цьому величезні збитки суспільству, а у другому випадку вони були передані до рук правосуддя. Різниця ж полягає, насамперед, у методах їх досягнення. І якщо у першому випадку вона була досягнута ціною людських жертв і величезних матеріальних витрат, то у другому конфлікті, завдяки розумному компромісу, мета була досягнута без цих суспільно-небезпечних наслідків [12].

*Висновок:* Існуюча система забезпечення безпеки на транспорті потребує посилення уваги державних органів, удосконалення її організації та структури, матеріально-технічного забезпечення, взаємодії зі штатними службами. Окрім цього, потрібні також невідкладні ефективні законодавчі рішення по удосконаленню національного кримінального законодавства.

### **Використані джерела:**

1. Нуртаев Р.Т. Борьба с неосторожными видами преступлений: проблемы эффективности. – Алма – Ата, - 1990. – С.5.
2. Теймуразов Р.А. Состояние безопасности полётов в гражданской авиации государств – участников «Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» за десятилетний период (1992 – 2001 г.г.) // Труды общества исследователей авиационных происшествий (далее ОРАП). – Выпуск 14. – М., - 2002. – С.20.
4. Гринберг М.С. Технические преступления. – Новосибирск, - 1992. – С.131.
- Козлов В.В. Человеческий фактор: история, теория и практика в авиации. – М., - 2002. – С.8.
5. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / А.М.Бойко, Л.П.Брич, В.К.Грищук та ін. ; за ред.: М.І.Мельника, М.І.Хавронюка. — 3-е вид., перероб. і допов. — К. : Атіка, 2003. — 1054 с.
6. Науково-практичний коментар до КК України (2-е вид., перероб. та доп.) / За заг. ред. П.П. Андрушка, В.Г. Гончаренка, Є.В. Фесенка. – К.: Дакор, 2008. – 961 с.
7. Філіппов А.В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Філіппов Артем Валерійович. – Ірпінь, 2010. – 246 с.
8. Якимова С.В. Деякі проблемні аспекти правозастосування ст.277 КК України (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів) // Матеріали МНПК «КК України 2001р.».- Львів. – С. 235.
9. Воробей П. А. Завдання і дія кримінального закону / Воробей П. А., Коржанський М. Й., Щупаковський В. М. – К., 1997. – 156 с.
10. Хавронюк М.І. Довідник з Особливої частини КК України. – К.: Істина, 2004. – С.305.
11. Нурадинов Ш.М. Организованная преступность в транспортной системе сферы: Дис... д-ра юрид. наук 12.00.08. – М., РГБ, 2003.
12. Аликперов Х.Д. Преступность и компромисс. – Баку, - 1992. – с.28-30.