

КРИМІНАЛЬНО ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА СУЧАСНИХ АВІАКАТАСТРОФ (НА ПРИКЛАДІ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ)

Динаміка повітряно транспортних злочинів в останні роки досить неблаготворуча. Спостерігається стійка тенденція кількісного зростання злочинних порушень правил безпеки та експлуатації повітряного транспорту. Вони визивають катастрофи, авіакатастрофи, пожежі та інші тяжкі наслідки, які несуть тисячі людських життів, завдають великої матеріальної шкоди і болісно відображаються на стані суспільства.

20 червня 2011 зазнав катастрофи літак Ту-134А в Республіці Карелія поблизу аеропорту Бесовец під Петрозаводськом (загинуло 47 осіб). Літак здійснював захід на посадку в умовах низької хмарності й обмеженої видимості, при цьому відхилився від розрахункового вертикального профілю зниження і садивного курсу. Незабаром літак зіткнувся з деревами, а потім з поверхнею землі. Після цього літак почав руйнуватися, загорівся, пробороздив близько 150 метрів лісової галявини і зупинився лише в 20 метрах від житлових будинків селища Бесовец. Причиною катастрофи літака стало неприйняття екіпажем указу диспетчера про відхід на друге коло і зниження літака нижче встановленої мінімальної безпечної висоти при відсутності візуального контакту з вогнями наближення і наземними орієнтирами [2].

7 вересня 2011 під Ярославлем в районі Туношна зазнав катастрофи пасажирський літак, марки Ян-42 (44 загинуло). У літаку летів основний склад команди "Локомотив" Ярославль. Літак зіткнувся з антенною системою курсового радіомаяка, потім з інтенсивним лівим креном зіткнувся з підставою вогнів підходу (світлосигнальна система аеродрому) і деревами, вдарився об поверхню землі, а основна частина фрагментів літака розкидана на відстані 800-900 м від торця ЗПС. Факторами сприяли катастрофі були, помилки і невиконання технологічних процедур, допущені екіпажем при підготовці та розрахунку параметрів зльоту, а також в процесі розбігу. Також неузгоджені, нескоординовані дії екіпажу в заключній фазі розбігу. Міждержавний авіаційний комітет зазначив, що дії другого пілота не відповідали його фактично посадковим обов'язкам. По суті, в екіпажі було присутнє два лідери, при цьому

авторитет другого пілота був вище [2]. За фактом катастроф було порушено кримінальні справи за ч.3 ст.263 КК РФ [1с.123] "Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту".

1 липня 2011 на півночі Томської області в 63 км від Нижньовартовська при вимушеній посадці поблизу берега Обі зазнав катастрофи літак Ан-24. Загинули 7 осіб, четверо госпіталізовані з травмами. Причиною катастрофи літака стала пожежа лівого двигуна. Екіпаж приступив до зниження і, за погодженням з диспетчером аеродрому Нижньовартовськ, прийняв рішення здійснити посадку на аеродромі. У процесі зниження виникла пожежа лівого двигуна. Дві черги пожежогасіння не загасили пожежу. Екіпаж доповів про це авіадиспетчерів, зафлюгировал обидва двигуни і здійснив вимушену посадку на мілководну акваторію поблизу берега річки Об. Встановлено, що оперативне технічне обслуговування зазначеного повітряного судна здійснювалося з порушеннями вимог законодавства про безпеку польотів [2].

2 квітня 2012 під Тюменню зазнав катастрофи літак ATR 72, на борту якого перебували 43 людини з них 31 людина загинула. При падінні літак розвалився на частини і загорівся. Незабаром після зльоту повітряне судно зникло з екранів радарів, екіпаж перестав відповідати на запити диспетчерів. Розшифровка чорного ящика показала те що лайнер втратив керованість через обмерзання. Лід забився в елерони це не дало можливість зробити екіпажу жодного маневру. Помітити обмерзання в щілинах простим оком нереально, а усунути її можливо лише обробивши літак особливою протизаморожуючою рідиною "Арктика". Рішення про обробку лайнера приймає командир фрегата 28-річний КВС Сергій Анцін відмовився від обробки "Арктикою" [2], його дії кваліфікували за ч.1 ст.263.1 КК РФ [1 с.123] (невиконання вимог щодо забезпечення транспортної безпеки на об'єктах транспортної інфраструктури і транспортних засобах).

Таким чином за останні два роки в Росії відбулося 34 авіакатастрофи в них загинуло 259 чоловік, ще 128 отримали тяжкі тілесні ушкодження [2]. З чим все ж таки пов'язані всі ці катастрофи? Проаналізувавши їх я можу зробити висновок, що проблема не лише в серйозних недоліках фактичного рівня підготовки екіпажу, але й в тому що екіпаж керується не стільки своїми професійними навиками, як покладається на свою самовпевненість, а саме передбачують можливість настання суспільно небезпечних наслідків своїми діями або бездіяльністю, але легковажно розраховують на їх відвернення. Також за статистикою попадання в аварійну ситуацію відбувається літаків які знаходяться в експлуатації вже більше 35 років, і їх технічний стан не відповідає прави-

лам сертифікації експлуатантів, що здійснюють експлуатацію цивільних повітряних суден з метою виконання комерційних транспортних перевезень.

Література:

1. Кримінальний кодекс Російської Федерації від 13 червня 1996 року N 63-ФЗ.

2. Міністерство РФ зі справ цивільної оборони, надзвичайних ситуацій і ліквідації стихійних лих [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.mchs.gov.ru/>

УДК 344.7 (043.2)

Кузнецов В.С.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник : Лихова С.Я., д.ю.н., доцент

ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПОЛЬОТІВ ТА ПІДГОТОВКИ ДО НИХ ЕКІПАЖЕМ ВІЙСЬКОВОГО АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ: ЮРИДИЧНИЙ СКЛАД

Згідно статті 416 Кримінального кодексу України суб'єктом злочину можуть бути військовослужбовці та військовозобов'язані під час проходження зборів, а також члени екіпажу військового повітряного судна (командир судна, штурман, бортінженер тощо), та інші особи, на яких відповідними нормативно-правовими актами покладені обов'язки по забезпеченню правил польотів чи підготовки до них (керівник польотів, технік літака, механік, диспетчер тощо).

Основний безпосередній об'єкт злочину – порядок здійснення польотів та підготовки до них, а також порядок експлуатації літальних апаратів, у тому числі військових [1, ст.416]. Це передбачено у Постанові "Про затвердження Положення про використання повітряного простору України" від 29 березня 2002 р., Керівництві по проведенню польотів 1993 р., Організації по проведенню польотів 1993 р., наказах Командуючого Військово-Повітряних сил України та подібних актах нормативного характеру. Додатковим об'єктом злочину може виступати життя та здоров'я людини і право власності.

З об'єктивної сторони злочин характеризується суспільно небезпечним діянням (діями або бездіяльністю), суспільно небезпечними на-

слідками у вигляді катастрофи або інших тяжких наслідків, причинним зв'язком між вказаними діянням та наслідками, і може виражатися у порушенні правил: 1) польотів; 2) підготовки до польотів; 3) експлуатації літальних апаратів. Під катастрофою у ст. 416 КК слід розуміти зруйнування або пошкодження військового повітряного судна, яке було поєднане з загибеллю хоча б однієї особи із числа членів екіпажу або інших осіб. До інших тяжких наслідків відноситься аварія – це суттєве пошкодження повітряного апарата чи його серйозну поломку, зруйнування чи суттєве пошкодження інших об'єктів (будинків, споруд, аеродрому чи інших шляхів сполучення), заподіяння великої матеріальної шкоди, заподіяння середньої тяжкості чи тяжких тілесних ушкоджень, зрив виконання бойового завдання тощо. Літальний апарат – це пристрій для польотів в атмосфері чи космічному просторі [2; п.54, ст.1]. До військових літальних апаратів належать літаки, у т.ч. безпілотні, гелікоптери, планери, аеростати, які належать Збройним Силам України, Військово-повітряним силам, а також ті, які зареєстровані у реєстрі державних повітряних суден.

Порушення правил польотів може полягати в порушенні правил пілотування (ухилення від завданого ешелону польоту, порушення встановлених норм і схем набору висоти, виходу із зони аеродрому, зниження чи заходу на посадку), проведення різних повітряних операцій (десантування, бомбардування, будівництва інженерних споруд за допомогою вертольотів тощо), або інших правил польотів (взяття на борт судна кількість пасажирів, яка перебільшує встановлені нормативи, політ з виключеним радіозв'язком, несанкціоноване світлове чи інше електромагнітне випромінювання, вліт без дозволу в заборонені зони, передача управління літальним апаратом сторонній особі, політ літерного рейсу гелікоптером за правилами візуальних польотів у гірській місцевості вночі) тощо. Порушення правил підготовки до польотів полягає у недоброякісному плановому або неплановому ремонті і технічному обслуговуванні літальних апаратів, тобто в ремонті (технічному обслуговуванні) з відступом від стандартів, норм і правил, які визначають технологію їх проведення (наприклад, залишення тих вад, які треба було усунути, встановлення зіпсованих деталей) [3, с. 553].

Взагалі ж порушення правил польотів, підготовки до них і експлуатації літальних апаратів передбачає порушення встановленого порядку організації, виконання і забезпечення польотів, здійснення нагляду і контролю за їх безпекою, забезпечення безпеки польотів та її профілактику тощо. Указані правила можуть бути порушені під час як бойової підготовки, так і виконання випробувальних, демонстраційних, спе-