

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ УГОЛОВНОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В СФЕРЕ АВИАТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ

Глобализация международного сообщества, увеличение объемов международной торговли, рост зарубежного туризма, развитие международного сотрудничества – процессы, требующие развития инфраструктуры, и в первую очередь транспортной. Наиболее перспективными и быстро развивающимися являются авиаперевозки. В связи с особенностями, присущими этому виду транспорта, первоочередным и основополагающим вопросом является безопасность авиаперевозок [1]. Именно поэтому в законодательстве ряда государств (США, Великобритании и др.) авиатранспортные преступления выделены в самостоятельную группу.

В УК РФ понятие авиатранспортных преступлений не сформулировано. В уголовно-правовой науке под авиатранспортными преступлениями обычно понимается несколько групп преступлений, образующих данное понятие. При этом следует различать авиатранспортные преступления и преступления, местом совершения которых могут выступать воздушные суда (ст. 205 УК РФ – террористический акт, ст. 211 УК РФ – угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, ст. 214 УК РФ – вандализм, и т.д.).

К авиатранспортным преступлениям относятся:

1) преступления, предметом которых являются воздушный транспорт и (или) транспортные коммуникации, а основным непосредственным объектом – безопасность движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. ст. 263, 263.1, 266, 267, 268 УК РФ);

2) преступления, основным непосредственным объектом которых является безопасность полетов (ст. 271 УК РФ – нарушения правил международных полетов, ст. 271.1 УК РФ – нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации) [2]. Из этой классификации видно, что в УК РФ закреплены лишь два состава, которые в полной мере могут быть названы авиатранспортными преступлениями – это составы, предусмотренные ст. ст. 271 и 271.1 УК.

Другие из названных статей предусматривают ответственность за транспортные преступления в общем. Так, например, ст. 263 УК РФ устанавливает ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного транспорта и метрополитена, которое повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо крупный ущерб (ч. 1), либо повлекло по неосторожности смерть человека (ч. 2) или двух или более лиц (ч. 3). Полагаем, что объединение в рамках одного состава нарушений применительно к сфере авиатранспорта с нарушениями на иных видах транспорта ошибочно по следующим основаниям.

Авиаперевозки подразумевают движение воздушного судна как замкнутого изолированного пространства на значительной высоте, над поверхностью земли, а поэтому любая малейшая ошибка в действиях обслуживающего персонала либо непродолжительный отказ техники может привести в конечном итоге к авиакатастрофе и гибели множества людей. Так, результаты анализа авиационных происшествий в США показали, что в случаях крушения авиалайнеров число погибших составляет в среднем 50 % от числа всех лиц, находящихся на борту [3]. Кроме того, судна, однажды побывавшие в авиакатастрофе, по общему правилу не подлежат дальнейшему восстановлению. В связи с этим, последствия, предусмотренные в ст. 263 УК РФ, а именно: причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека либо крупный ущерб (ч. 1), причинение по неосторожности смерти человеку (ч. 2) либо двум и более лицам (ч. 3), не отвечают реалиям авиатранспортных преступлений, последствия которых не сопоставимы с таким вредом.

Полагаем, что необходимо выделить из транспортных преступлений, предусмотренных ст. ст. 263, 263.1, 266, 267, 268 УК РФ, все криминализированные в них нарушения в сфере авиаперевозок (безопасности движения, эксплуатации, обслуживания и т.д.), сформулировав их в отдельной статье.

Анализ ст. ст. 263, 263.1, 266, 267, 268, 271, 271.1 УК РФ показывает, что сделать это возможно путем объединения в едином составе всех альтернативных действий (бездействий). В зависимости от субъекта совершения преступления в ч. 1 предлагаемой статьи криминализировать действия (бездействия), которые в силу выполняемой работы и (или) занимаемой должности являются для лица противоправными, а в ч. 2 – действия (бездействия) любого лица независимо от должности, профессии и т.д.

В ч. 3 статьи предусмотреть такие квалифицирующие признаки как: причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека и крупного ущерба, а в ч. 4 – такое не упоминающееся в УК РФ последствие, характерное только для данного вида преступлений как авиационное происшествие (авиакатастрофа), приведшее к гибели или пропаже без вести одного или более человек, находящихся на борту воздушного судна (пассажиров или членов экипажа) [4].

В целом, предлагаемая норма ст. 271.2 УК РФ может быть сформулирована следующим образом.

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, в том числе правил международных полетов и правил использования воздушного пространства Российской Федерации, неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах воздушной транспортной инфраструктуры и воздушных транспортных средствах, в том числе их недоброкачественный ремонт, – наказывается...

2. Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние воздушных транспортных средств либо объектов воздушной транспортной инфраструктуры и их элементов, а равно нарушение пассажиром правил безопасности движения либо эксплуатации воздушных транспортных средств, – наказывается...

3. Деяние, предусмотренное ч. 1 или ч. 2 настоящей статьи, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба, – наказывается...

4. Деяние, предусмотренное ч. 1 или ч. 2 настоящей статьи, повлекшее по неосторожности авиационное происшествие (авиакатастрофу), приведшее к гибели или пропаже без вести одного или более человек, находившихся на борту воздушного судна, – наказывается...

Введение предлагаемой нами статьи позволит объединить и обобщить однородные деяния, которые в настоящее время являются элементами различных составов преступлений, что нередко приводит к возможному "выпадению" отдельных нарушений из числа противоправных. Кроме того, компоновка состава единого авиатранспортного преступления по типу формально-материального, думается, является более правильным и обоснованным решением. Любое из перечисленных в предлагаемой статье нарушений создает потенциальную угрозу гибели множества людей, крушения воздушного судна, что само по себе должно быть признано преступным.

Литература:

1. Статистика авиакатастроф. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.sta-t.ru/katastrofa/statistika_aviakatastrof/.

2. Комментарии к Уголовному кодексу Российской Федерации / отв. ред. В.М. Лебедев. – 12-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2012. – 1359 с. С. 1004.

3. Самый безопасный вид транспорта. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tutu.ru/2read/thinking/safe_transport/.

4. Словарь юридических терминов. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://audit-by.narod.ru/aduc/jurist/dictionary/d-1a.htm>.

УДК 343.34 : 347.82 (043.2)

Ібрагімова Г.М.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

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

ВЧИНЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗЛОЧИНІВ В СТАНІ АЛКОГОЛЬНОГО СП'ЯНІННЯ

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 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, 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. 276, 276-1, 277, 278, 279, 280, 281, 282 КК України. В даній статті мова йде про здійснення професійної діяльності членом екіпажу або обслуговування повітряного руху диспетчером управління повітряним рухом (диспетчером служби руху) у стані алкогольного сп'яніння або під впливом наркотичних чи психотропних речовин. Повітряний кодекс України від травня 2011 року [2]. (далі – ПК України) встановлює, як вказано у його преамбулі, правові основи діяльності в галузі авіації. Державне регулювання діяльності в галузі авіації та