

УДК 342.1

DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2022.06.49>

БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ЯК ОБ'ЄКТ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Мошняга Л.,

кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінального права та кримінології
Донецький державний університет внутрішніх справ
<https://orcid.org/0000-0002-9565-735X>

Єрмоленко-Князева Л.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри права та соціально-гуманітарних дисциплін
Льотна академія Національного авіаційного університету кандидат юридичних наук, доцент
<https://orcid.org/0000-0003-0305-7494>

Мошняга Л., Єрмоленко-Князева Л. Безпека цивільної авіації як об'єкт кримінально-правового регулювання.

У статті досліджено проблеми кримінально-правового регулювання безпеки цивільної авіації. Вивчено та проведено системний аналіз чинного Кримінального кодексу України, що дозволяє виділити самостійну підсистему кримінально-правового забезпечення охорони авіаційної безпеки від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Системний аналіз норм чинного Кримінального кодексу показує, що вказаний нормативний акт не передбачає єдиного розділу, що визначає конкретний перелік кримінальних правопорушень, що посягають на авіаційну безпеку. Кримінальна відповідальність за вчинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації передбачена статтями, що розташовані у різних розділах Особливої частини Кримінального кодексу. Проте, це зовсім не означає, що авіаційна безпека позбавлена кримінально-правового забезпечення її охорони. Загальноприйнятним вважається, що підставою об'єднання кримінальних правопорушень у розділі Особливої частини Кримінального кодексу слугує родовий об'єкт кримінального правопорушення. В науці кримінального права розроблені різні підходи до класифікації об'єкта кримінального правопорушення (злочину). У більшості наукових джерел, присвячених питанням об'єкта, класифікація об'єктів включає: загальний, родовий (груповий) та безпосередній об'єкти (основний і додатковий). Як відомо, основний безпосередній об'єкт кримінального правопорушення, як частина родового об'єкту, визначає внесення кримінального правопорушення в той або інший розділ Кримінального кодексу.

Так, відповідно до тлумачного словника, безпека – це стан, коли комусь або чомусь ніщо не загрожує, не викликає занепокоєння. Онтологічний аспект цього поняття визначає «безпеку» як певну якість буття людини, що визначає мету та результат діяльності людини щодо захисту від загрозових чинників, подій та явищ. Конституція України виокремлює три головні різновиди безпеки: «безпека громадянина», «громадська безпека», «безпека держави». Оскільки безпека має багато видів (авіаційна, виробнича, внутрішня, громадська, демографічна, економічна, екологічна, соціальна, національна, пожежна, радіаційна, руху, техногенна, транспорту, фінансова, харчових продуктів, ядерна тощо), поняття «безпека» в кожній галузі знання трактується порізно. Але, загалом, розуміння змісту категорії «безпека» включає відсутність небезпеки та наявності стану захищеності життєво важливих інтересів індивіда, суспільства, держави від внутрішніх та зовнішніх загроз. Дослідження нормативних характеристик актів незаконного втручання дозволяє стверджувати, що до них належать суспільно небезпечні, протиправні діяння, пов'язані з посяганням на нормальну діяльність цивільної авіації та авіаційних об'єктів, що визначені нормами міжнародного та національного законодавства як акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Отже, авіаційна безпека, як об'єкт кримінальних правопорушень, це нормальна діяльність цивільної авіації та авіаційних об'єктів, відсутність небезпеки та наявності стану захищеності життєво важливих інтересів індивіда, суспільства, держави (життя, здоров'я, громадської безпеки, власності тощо) від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Ключові слова: авіаційні безпека, цивільна авіація, акти незаконного втручання, міжнародне законодавство, національне законодавство, об'єкт кримінальних правопорушень, суспільно небезпечні, протиправні діяння, кримінально-правового регулювання безпеки цивільної авіації.

Moshnyaga L., Yermolenko-Knyazeva L. Safety of civil aviation as an object of criminal law regulation.

The article examines the problems of criminal regulation of civil aviation security. A systematic analysis of the current Criminal Code of Ukraine has been studied and conducted, which allows to identify the independent subsystem of criminal law protection of aviation security from acts of illegal interference in the activities of civil aviation.

A systematic analysis of the norms of the current Criminal Code shows that this normative act does not provide for a single section that defines a specific list of criminal offenses that encroach on aviation security. Criminal liability for acts of unlawful interference with the activities of civil aviation is provided by articles located in various sections of the Special Part of the Criminal Code. However, this does not mean that aviation security is deprived of criminal law. It is generally accepted that the basis for combining criminal offenses into sections of the Special Part of the Criminal Code is the generic object of a criminal offense. In the science of criminal law, different approaches have been developed to the classification of the object of a criminal offense (crime). In most scientific sources on object issues, object classification includes: general, generic (group) and direct objects (primary and additional). As you know, the main direct object of a criminal offense, as part of a family object, determines the introduction of a criminal offense in one or another section of the Criminal Code.

Yes, according to the interpretative dictionary, security – is a condition where someone or something is not threatened or disturbed. The ontological aspect of this concept defines «security» as a certain quality of human existence, which determines the purpose and outcome of human activities to protect against threatening factors, events and phenomena. The Constitution of Ukraine distinguishes three main types of security: « citizen security», «public safety», « state security». Because safety has many types (aviation, production, domestic, public, demographic, economic, environmental, social, national, fire, radiation, traffic, man-made, transport, financial, food, nuclear, etc.), the concept of «security» in each field of knowledge is interpreted differently. But, in general, understanding the content of the category

«security» includes the absence of danger and the existence of a state of protection of vital interests of the individual, society, the state from internal and external threats. The study of the normative characteristics of acts of unlawful interference suggests that they include socially dangerous, illegal acts related to encroachment on the normal activities of civil aviation and aviation facilities, defined by the norms of international and national legislation as acts of unlawful interference with the activities of civil aviation.

Thus, aviation security, as the object of criminal offenses, is the normal activity of civil aviation and aviation objects, the absence of danger and the existence of a state of protection of vital interests of the individual, society, state (life, health, public safety, property, etc.) from acts of unlawful interference with civil aviation.

Key words: aviation security, civil aviation, acts of illegal interference, international law, national law, the object of criminal offenses, socially dangerous, illegal acts, criminal regulation of civil aviation security.

Вступ. У законодавстві України авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [1; 2]. У літературі наголошуються, що поняття авіаційної безпеки визначається через поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [3, с. 245]. Стаття 86 Повітряного кодексу України та п.п. 6) п. 2 Розділу II Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації від 21 березня 2017 року визначають акти незаконного втручання як акти або спроби вчинення актів, що створюють загрозу безпеці цивільної авіації та включають до них незаконне захоплення повітряних суден; руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів

або підрозділу цивільної авіації [1;2]. Узагальнені результати системного аналізу чинного КК дозволяють виділити самостійну підсистему кримінально-правового забезпечення охорони авіаційної безпеки від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Аналіз наукових досліджень. Вказане питання розглядалося в наукових працях вітчизняних та зарубіжних авторів: І. Карпец, М. Баймуратов, М. Черкес, С. Яценко, І. Лукашук, А. Наумов, С. Лихова, М. Свистуленко та інші, праці яких свідчать про певну увагу до даної проблематики, але вони не висвітлюють усю її складність.

Загальні теоретичні основи угод держав із забезпечення безпеки цивільної авіації досліджувалися в роботах іноземних науковців: О.Дж. Лісіціна, Хуга Джефанга, Рувантіса Абейранте, Пола Стівена Демпсі та ін., фрагментарно певні проблеми щодо угод України по забезпеченню цивільної авіації, були предметом досліджень вітчизняних науковців: Рижого В.І., Задорожного О.В., Буроменського М.В., Білоцького С.Д., Раскаля М.О., Філіпова А.В., Григорова О.В..

Мета та завдання. Мета – на основі аналізу результатів загальнотеоретичних та галузевих досліджень, нормативно-правової бази національного та міжнародного законодавства дослідити та проаналізувати кримінально-правове регулювання безпеки цивільної авіації.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення таких завдань:

- 1) дослідити поняття авіаційної безпеки;
- 2) визначити поняття «актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації»;
- 3) дослідити теоретичні та практичні аспекти з метою обґрунтування практичних рекомендацій щодо вдосконалення законодавства щодо безпеки цивільної авіації як об'єкта кримінально-правового регулювання.

Виклад основного матеріалу. У законодавстві України авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів. Поняття авіаційної безпеки визначається через поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Глава 1 Додатку 17 «Безпека: захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року дає визначення акту незаконного втручання як акту або спроби його, що створює загрозу безпеці цивільної авіації і включає: 1) незаконне захоплення повітряних суден; 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; 4) насильницьке

проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації.

Застосування таких близьких за звучанням і далеких за значенням термінів «безпека цивільної авіації» та «авіаційна безпека» в законодавстві неминуче призведе до непорозумінь при їх використанні. Дані терміни з лінгвістичної точки зору є тотожними і відрізняються лише порядком слів у словосполученні. Саме по собі різне тлумачення в законодавстві таких схожих, навіть лінгвістично рівнозначних термінів є небажаним. Замість терміна «авіаційна безпека» можна запропонувати рівноцінний йому за змістом, зате набагато точніший за формою термін «захищеність авіації від актів незаконного втручання в її діяльність», а замість «забезпечення авіаційної безпеки» – «захист від актів незаконного втручання в діяльність авіації», який дійсно повною мірою відповідає визначенню «комплекс заходів, призначений для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність», що застосовується чинним українським законодавством до терміна «авіаційна безпека». До того ж і чинний Повітряний кодекс України (ст. 3) використовує термін «захист від актів незаконного втручання в діяльність авіації» наряду з терміном «забезпечення авіаційної безпеки». В Положенні про Міністерство транспорту та зв'язку України в п. 3 взагалі вживався вислів «забезпечення захисту авіації від актів незаконного втручання» замість терміна «забезпечення авіаційної безпеки».

Виходячи з такого визначення, забезпечення безпеки цивільної авіації треба розуміти, як забезпечення нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єктів, або, конкретизуючи термін «забезпечення»: здійснення комплексу заходів, призначених для забезпечення нормальної і безпечної діяльності авіації і авіаційних об'єктів.

Виходячи з аналізу законодавства і наукової літератури, поняття «цивільна авіація» цілком ідентичне поняттям «повітряний транспорт» та

«авіаційний транспорт» в тому значенні, в якому вони вживаються в нормативно-правових актах. Так, ст. 32 Закону України «Про транспорт» [4] визначає склад авіаційного транспорту шляхом встановлення переліку об'єктів, які до нього входять. Поняттю «безпека цивільної авіації» національне законодавство не дає визначення. Повітряний кодекс України, зокрема стаття 3-1 [5] містить термін «безпека авіації», не роз'яснюючи прямо його зміст. Концепція розвитку цивільної авіації [6] також не містить такого визначення, в розділі 9 визначає «забезпечення безпеки цивільної авіації» як комплексний процес, який передбачає забезпечення безпеки польотів, захист цивільної авіації від актів незаконного втручання (авіаційна безпека) та захист навколишнього середовища від шкідливого впливу з боку авіації (екологічна безпека).

З цього логічно випливає, що безпека цивільної авіації включає безпеку польотів, авіаційну безпеку, екологічну безпеку. Розуміння безпеки цивільної авіації як комплексного поняття (яке складається з безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки) знайшло своє відображення і в ст. 11 проекту Повітряного кодексу України, де в ч. 1 безпека авіації визначається як стан, при якому відсутня загроза для життя і здоров'я людей, сторонніх об'єктів та навколишнього природного середовища від наслідків діяльності авіації [7]. Спроби дати науково обґрунтоване визначення поняттю «безпека цивільної авіації» здійснювалися в науково-технічній літературі. Так, цілком правомірним, є тлумачення безпеки авіації, яке пропонують В.П. Бабак та його співавтори: «комплексна властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається» [8, с. 17]. Поряд з термінами «авіаційна безпека», «безпека авіації» у Повітряному кодексі України використовується термін «авіаційна безпека», який також прямо не визначається. Треба зазначити, що поняття «безпека авіації» і «авіаційна безпека», виходячи з аналізу законодавства, не рівні за обсягом, і їх ні в якому разі не можна ототожнювати. Однак, чи не єдине наукове визначення авіаційної безпеки має широке тлумачення та є фактично ототожнюючим з безпекою авіації [9, с. 207]. Ю.М. Малєєв пропонує більш універсальну категорію «обеспечение безопасности полетов» [10, с. 41]. В.І. Рижий, замість закріпленого в вітчизняному законодавстві терміна «забезпечення авіаційної безпеки», пропонує набагато більш точний - «убезпечення цивільної авіації від актів незаконного втручання» [11, с. 470]. Також він користується за-

гальноприйнятим у повітряному праві терміном «боротьба з актами незаконного втручання в діяльність цивільної авіації» [12, с. 463]. Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації в п. 3 визначає термін «авіаційна безпека» як «комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність» [13]. Таке тлумачення терміна ідентичне закріпленому в Угоді про співробітництво по забезпеченню захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання (ст. 1) [14] та в багатьох підзаконних актах. Але це визначення також дослівно повторює ч. 2 ст. 71 Повітряного кодексу України [5], яка визначає термін «забезпечення авіаційної безпеки», таким чином фактично їх ототожнюючи, що саме по собі не є юридично коректним. Перевагу з наукової точки зору треба віддати термінології у Повітряному кодексі України, як більш грамотній з лінгвістичного та юридичного погляду. Як правило, як комплекс заходів, дій, засобів чи умов науковці визначають категорію «забезпечення» [15, с. 25]. А тлумачення безпеки як комплексу заходів, людських та матеріальних ресурсів, яке пропонує Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації, є простим запозиченням з Додатка 17 до Чиказької конвенції [16], де в главі 1 дається визначення терміна «безпека» для цілей Додатка 17, де термін «безпека» пов'язується лише з захистом від актів незаконного втручання. Комплексом заходів може бути лише забезпечення безпеки, що і закріплено в Повітряному кодексі України. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті в п. 1.9 визначає безпеку, як відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з травмуванням або загибеллю людей, заподіянням збитків навколишньому середовищу [17]. У п. 1.5 Положення про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху безпека визначена ще точніше - як стан, при якому ризик шкоди чи ушкодження обмежений до прийнятного рівня [18]. (Додатки 1-5) Переважна більшість вчених розглядають безпеку як стан захищеності від небезпеки, певну властивість системи. Цікаве розуміння безпеки пропонується в науково-технічній літературі [5, с. 15]: безпека людини визначається як «стан, за якого небезпеки та умови, що призводять до фізичного, психологічного й матеріального збитків, контролюються заради збереження здоров'я й добробуту окремих індивідів і суспільства», заперечується проти поширеного в науці тлумачення безпеки як відсутності небезпеки, говорячи, що це «контроль рівня небезпек на певному, наперед визначеному рівні», підкреслюється, що безпека - це

динамічний стан, який потребує постійного підтримання, тобто забезпечення. Конкретно безпека авіації визначається, як «комплексна властивість авіаційної транспортної системи виконувати свої функції без завдання збитків (чи з мінімальними збитками) самій системі або населенню, в інтересах якого вона розвивається» [5, с. 17]. Отже, хоча в науці існують різні підходи до розуміння категорії безпека, але вони єдині в тому, що безпека є станом відсутності або контрольованості небезпеки, а не комплексом заходів чи ресурсами. Як виняток у науковій літературі зустрічається визначення безпеки водночас і як стану, і як комплексу заходів [19, с. 207], однак така точка зору є хибною з точки зору формальної логіки, оскільки одне і теж явище не може бути одночасно станом і засобами, призначеними цей стан забезпечувати. Якщо безпека є метою, то очевидно, що комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси є засобами для її досягнення. Логічно зробити висновок, що якщо безпека це стан захищеності об'єкта від несприятливих чинників, то авіаційна безпека - це стан захищеності цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність. Таке визначення звужує значення забезпечення авіаційної безпеки до запобігання актам незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, тобто окремим злочинам на авіаційному транспорті. Тому для глибшого розуміння змісту поняття «авіаційна безпека» в законодавстві, необхідним є визначення поняття «акт незаконного втручання в діяльність авіації», яке в нормативно-правових актах визначається двома способами. Чинний Повітряний кодекс України (ч. 2 ст. 72) визначає акт незаконного втручання в діяльність авіації як «протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, унаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викрадення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків». За такі дії Кримінальним кодексом України (ст.ст. 236, 258, 259, 261, 269, 270, 276-282) передбачає кримінальну відповідальність [20, 21]. Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає відповідальність за дії, які не призвели і не могли призвести до вказаних наслідків, тобто юридично не є актами незаконного втручання в діяльність авіації (ст.ст. 111-113, 137, ч. 2 ст. 120, ч. 3 ст. 133). Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації визначає акт незаконного втручання в діяльність авіації у інший спосіб - пункт 3 містить перелік діянь, до яких застосовується цей термін.

Таким чином, можна стверджувати, що всі акти незаконного втручання в діяльність авіа-

ції є злочинами і за їх вчинення передбачена кримінальна відповідальність. Це означає, що забезпечення авіаційної безпеки - це захист цивільної авіації лише від злочинних посягань, але не від адміністративних проступків. Можна констатувати, що в Державній програмі авіаційної безпеки цивільної авіації, авіаційна безпека тлумачиться вузько. Повітряний кодекс України пропонує категорії «безпека авіації», яка розуміється широко (зокрема, повністю охоплює авіаційну безпеку) та «авіаційна безпека» в вузькому значенні (комплекс заходів, спрямованих на забезпечення захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність), як складова категорії «безпека авіації». Однак людські і матеріальні ресурси, які Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації називає авіаційною безпекою, а Повітряний кодекс України - забезпеченням авіаційної безпеки, не можуть вважатись ні тим, ні іншим. Вони, як і всі інші (зокрема, інформаційні) ресурси, є засобами забезпечення авіаційної безпеки.

У законодавстві України авіаційна безпека визначається як захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується шляхом здійснення комплексу заходів із залученням людських та матеріальних ресурсів [1]. Поняття авіаційної безпеки визначається через поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації [2, с. 245]. Глава 1 Додатку 17 «Безпека: захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року дає визначення акту незаконного втручання як акту або спроби його, що створює загрозу безпеці цивільної авіації і включає: 1) незаконне захоплення повітряних суден; 2) руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації; 3) захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах; 4) насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби; 5) розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинних цілей; 6) використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи навколишньому природному середовищу; 7) повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу, інших осіб в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації [22].

Слід вказати, що Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до між-

народної цивільної авіації від 10.09.2010 року розширює перелік таких актів і додатково визнає замах, погрозу, організацію чи допомогу (співучасть) вчинення незаконних актів по відношенню до міжнародної цивільної авіації [23]. Регулювання відносин щодо актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації передбачено національним законодавством. Зокрема, ст. 86 Повітряного кодексу України та п.п. 6) п. 2 Розділу II Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації від 21 березня 2017 року визначають акт незаконного втручання та включають до них ті самі дії, що визначені Додатком 17 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року. Серед правових заходів забезпечення авіаційної безпеки від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації важливе значення мають заходи кримінально-правового впливу. Кримінальний кодекс України не передбачає відповідного розділу, що визначає перелік кримінальних правопорушень проти авіаційної безпеки.

Узагальнені результати системного аналізу чинного КК дозволяють виділити самостійну підсистему кримінально-правового забезпечення охорони авіаційної безпеки від актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

Так, залежно від ознак складу кримінального правопорушення кримінальна відповідальність за вчинення актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації передбачена: ст. 278 КК «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» (незаконне захоплення повітряних суден); ст. 147 КК «Захоплення заручників» (захоплення заручників на борту повітряних суден або на аеродромах); ст. 296 КК «Хуліганство», ст. 257 «Бандитизм» тощо (насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційного засобу чи служби); ст. 277 КК «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів» (руйнування повітряного судна, що перебуває в експлуатації); ст. 263 КК «Незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами або вибуховими речовинами», ст. 265 КК «Незаконне поводження з радіоактивними матеріалами», ст. 267 КК «Порушення правил поводження з вибуховими, легкозаймистими та їдкими речовинами або радіоактивними матеріалами», ст. 269 КК «Незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин» (розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалу, призначених для досягнення злочинної мети); 258 КК «Терористичний акт» (використання повітряного судна, що перебуває в експлуатації, з метою заподіяння каліцтва, інших ушкоджень здоров'ю, смерті фізичній особі або значної шкоди майну чи довкіллю); ст.

195 КК «Погроза знищення майна», ст. 259 КК «Завідомо неправдиве повідомлення про загрозу безпеці громадян, знищення чи пошкодження об'єктів власності» (повідомлення навмисно неправдивої інформації, що ставить під загрозу безпеку повітряного судна під час польоту або на землі, безпеку пасажирів, членів екіпажу, наземного персоналу або громадськості в аеропорту чи в розташуванні засобів або підрозділу цивільної авіації) тощо.

У Кримінальному кодексі УРСР 1960 р. законодавець не виділяв злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту в окрему групу, а відносив їх до глави «Службові злочини» за ознакою наявності у складах цих злочинів спеціального суб'єкта.

Чинний Кримінальний кодекс України містить окремий Розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» Особливої частини КК України, що складається з 18 статей, які передбачають відповідальність за кримінальні правопорушення у сфері транспорту.

Слід звернути увагу на той факт, що у ст. 276, 277, 278, 279, 280 та 291 КК України передбачена відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації різних видів транспорту (залізничного, водного чи повітряного, а також автомобільного), які становлять різний ступінь. Відповідальними за кримінальні правопорушення, передбачені ст. 276, 276-1, 281, 282, 284, 285, 287, 288 КК України, можуть бути лише особи, наділені додатковими ознаками, тобто спеціальні суб'єкти.

Також до цієї групи злочинів можна віднести кримінальне правопорушення, передбачене ст. 269 КК України (незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин). Цікавим є порівняння ст. 269 КК України із редакцією Кримінального кодексу УРСР 1960 р. Обидві передбачають відповідальність за незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин. У диспозиції статті КК в редакції 1960 р. визначений суб'єкт злочину – пасажир. Тобто відповідальність за вчинення цього злочину міг нести лише спеціальний суб'єкт. У ст. 269 КК України вказівки на суб'єкта злочину відсутні, що дозволяє дійти висновку, що відповідальність за таке кримінальне правопорушення може нести будь-яка фізична осудна особа, яка досягла віку кримінальної відповідальності, тобто загальний суб'єкт злочину.

Кримінально-правове забезпечення охорони авіаційної безпеки встановлюється статтями Особливої частини Кримінального кодексу України, що розташовані залежно від родового об'єкту у різних його розділах.

Проект Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України (щодо під-

вищення ефективності забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту)» був розроблений з урахуванням положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, документів Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), Модельного Кримінального кодексу, а також позитивного зарубіжного досвіду країн пострадянського простору (Балтії, Росії, Білорусії тощо), високорозвинених держав Європи (Болгарії, Голландії, Данії, Швеції, Швейцарії).

Метою законопроекту було приведення законодавства України про кримінальну відповідальність з питань забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту у відповідність до загальноновизнаних норм, принципів міжнародного права та міжнародних стандартів, підвищення ефективності запобігання та протидії злочинним порушенням правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту з врахуванням позитивного зарубіжного досвіду країн пострадянського простору та високорозвинених європейських держав.

Згідно законопроекту кримінальна відповідальність за статтею 276 Кримінального кодексу України повинна наставати не за будь-яке абстрактне створення небезпеки, а лише за реальне заподіяння шкоди життю або здоров'ю людини з необережності. Адже, згідно з нині чинною редакцією диспозиції ч. 1 ст. 276 Кримінального кодексу України, небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків гіпотетично становлять практично будь-які порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (як джерела підвищеної небезпеки), оскільки вони можуть спричинити аварію чи катастрофу.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють зазначене питання, є Кримінальний кодекс України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Правила польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16 квітня 2003 року N 293.

Висновки. Верховна Рада України 21.03.2017 р. ухвалила Закон «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» № 1956-VIII. У преамбулі закону зазначено, що програма розроблена відповідно до Концепції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 7 грудня 1994 року), Додатку 17 до неї та угод, що впливають із участі України в ряді конвенцій про запобігання актам незаконного втручання в безпеку цивільної авіації та керівництва ІКАО з авіаційної безпеки (ІКАО Doc. 8973), а також інших міжнародних актів (Резолюції РБ ООН №13730 та актів законодавства України).

Однак вітчизняній доктрині міжнародного повітряного права, на підставі статті 12 Чиказь-

кої конвенції про міжнародну цивільну авіацію, до його джерел віднесено міжнародний договір, стандарти щодо польотів над відкритим морем, у той же час технічні стандарти, практика та керівництва, ухвалені Міжнародною організацією цивільної авіації, не є джерелами міжнародного повітряного права [24]. На противагу вказаному, зарубіжна доктрина до джерел міжнародного повітряного права відносить: національне законодавство, договори між державами та авіакомпаніями, договори між авіакомпаніями та загальні принципи міжнародного права. [25, с. 3].

Україна бере участь у більш як 70-ти двосторонніх міжнародних договорах про повітряне сполучення, а також з 1992 року є учасником Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), з 1999 року – Європейської конференції з цивільної авіації (ЄКЦА) та з 2004 року – Європейської організації з безпеки аеронавігації «Євроконтроль» [26]. Поряд з наведеними вище угодами, Україна є учасником угоди про «Відкрите небо» (Open Sky), Угоди про створення спільного авіаційного простору (Угода САП), Угоди України з ЄС про певні аспекти повітряного сполучення, бере участь в Угоді в рамках СНД «Про повітряні сполучення».

Таким чином, до кримінальних правопорушень проти авіаційної безпеки слід відносити кримінальні правопорушення, діяння яких містять ознаки актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Узагальнені результати системного аналізу чинного Кримінального кодексу України дозволяють виділити самостійну підсистему кримінально-правового забезпечення охорони авіаційної безпеки, що реалізується на загальному і особливому рівнях.

На загальному рівні правове забезпечення охорони авіаційної безпеки здійснюється опосередковано в процесі вирішення закріпленого у ст. 1 Кримінального кодексу України завдання правового забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки, довілля, конституційного устрою України від кримінально-протиправних посягань, забезпечення миру і безпеки людства, а також запобігання кримінальним правопорушенням.

На особливому рівні – як встановлення кримінальної відповідальності за кримінальні правопорушення, діяння яких містять ознаки актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Повітряний кодекс України: Закон України від 19.05.2011 № 3393-VI / База даних (БД) «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/>.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України; Програма від 21.03.2017 № 1965-VIII / БД «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/>.
3. Філіппов А.В. Поняття авіаційної безпеки: новели вітчизняного та міжнародного права, проблеми гармонізації / Юридичний науковий електронний журнал. 3/2018. URL: <http://lsej.org.ua/>.
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р., № 232/94-ВР / Відомості Верховної Ради України. 1994. № 51. С. 446.
5. Закон № 3716 «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації».
6. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 28 грудня 1996 р. № 1587 / Єдиний державний реєстр нормативно-правових актів № 19/1997.
7. Повітряний кодекс України: проект закону України від 10 серпня 2004 р. № 6028 / офіційний сайт Державіаадміністрації http://www.avia.gov.ua/pr_pku.htm.
8. Безпека авіації / В.П. Бабак, В.П. Харченко, В.О. Максимов та ін.; За ред. В.П. Бабака. К.: Техніка, 2004. 58 4 с.
9. Юридична енциклопедія: в 6 т. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. К.: Укр. енцикл., 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.
10. Малеев Ю.Н. Международное воздушное право: Вопросы теории и практики. М.: Международные отношения, 1986. 238 с.
11. Міжнародне право: Основні галузі: Підручник / За ред. В.Г. Буткевича. К.: Либідь, 2004. 816 с.
12. Баймуратов М.А. Международное публичное право: Учебник. Київ: Істина, 2004. 552 с.
13. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV / Відомості Верховної Ради України. 2003. № 17. Ст. 140.
14. Соглашение о сотрудничестве по обеспечению защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. Совершено в городе Минске 26 мая 1995 г. / Дипломатический вестник. 1995.
15. Інформатизація управління соціальними системами: Орг.-правові питання теорії і практики: Навч. посібник / В.Д. Гавловський, Р.А. Калюжний, В.С. Цимбалюк та ін.; За заг. ред. М. Швеця, Р.А. Калюжного. – К.: МАУП, 2003. 336 с.
16. Авиационная безопасность: Международные конвенции и Приложение 17 / Сост.: А.Г. Корченко, С.В. Корпенко, Е.В. Пацира. К.: НАУ, 2004. 166 с.
17. Про затвердження Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25.11.2005 р. № 895 / Офіційний вісник України. 2005. № 51. С. 3230.
18. Про затвердження Положення про нагляд за безпекою польотів при організації повітряного руху: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 05.12.2005 р. № 917 / Офіційний вісник України. 2005. № 52. С. 3377.
19. Популярна юридична енциклопедія / Кол. авт.: В.К. Гіжевський, В.В. Головченко, В.С. Ковальський (кер.) та ін. К.: Юрінком Інтер, 2002. 528 с.; Юридична енциклопедія: в 6 т. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (відп. ред.) та ін. К.: Укр. енцикл., 1998. Т. 1: А-Г. 672 с.
20. Бандурка І.О. Об'єкт злочину як кримінально-правова категорія // Право. ua. 2015. № 2. С. 70-75.
21. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21.03.2017 № 1965-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1965-19> (дата звернення: 26.01.2020).
22. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10.09.2010. БД «Законодавство України» / ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013#Text.
23. Філіппов А.В. Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації у міжнародному та вітчизняному праві. Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2019. № 4. С. 65-68.
24. Войціховський, А.В. Міжнародне право: підручник / А.В. Войціховський; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 544 с. ISBN 978-966-610-108-5.
25. An introduction to Air Law / prof. Dr. I.H. Ph. Diederiks-Verschoor. 7-th revised edition. Kluvert law international, 2001. P. 261.
26. Перелік договорів про міжнародне сполучення / Державна авіаційна служба. URL: <https://avia.gov.ua/pro-nas/mizhnarodna-diyalnist/ugodi-pro-povitryane-spoluchennya>.