

С. Я. Лихова,
доктор юридичних наук, професор
А. О. Кочнєва,
асистент

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА УГОН АБО ЗАХОПЛЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА (СТ. 278 КК УКРАЇНИ)

У статті розкривається кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна згідно КК України. В статті також визначаються суспільна небезпека, елементи складу даного злочину, характеризуються зміст поняття «авіаційна безпека» та нормативні акти, які спрямовані на її забезпечення.

Ключові слова: угон, кримінальна відповідальність, захоплення повітряного судна, цивільна авіація, авіаційна безпека.

Постановка проблеми та її актуальність.

Суспільна небезпека даного злочину полягає в порушенні авіаційної безпеки в частині порушення авіаційної безпеки. Авіаційна безпека – це захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, який забезпечується комплексом заходів із залученням людських і матеріальних ресурсів. Захоплення повітряного судна, що перебувало на землі чи в польоті, або намагання захоплення такого судна та інші акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації вважається наслідком надзвичайної події. До надзвичайних подій, окрім захоплення повітряного судна відносяться події, пов'язані із використанням повітряного судна, під час якого, окрім захоплення, настав один із наслідків:

- загибель або тілесні ушкодження особи під час її перебування на борту повітряного судна внаслідок необережних або умисних дій самого потерпілого або інших осіб, не пов'язаних із порушенням функціонування повітряного судна та його систем;

- загибель або тілесні ушкодження особи, яка без достатніх підстав або документів самовільно проникла за межі зон у повітряному судні, куди доступ пасажиром або членам екіпажу заборонений;

- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала на борту повітряного судна, внаслідок впливу зовнішнього середовища після вимушеної посадки повітряного судна за межами аеропорту;

- загибель або тілесні ушкодження особи, яка перебувала поза межами повітряного судна, внаслідок безпосереднього контакту із повітряним судном або його елементами;

- руйнування або серйозне пошкодження повітряного судна на землі, що призвело до порушення міцності його конструкції або погіршення льотно-технічних характеристик внаслідок впливу зовнішнього середовища або порушення технології обслуговування, правил зберігання і транспортування.

Основні нормативні акти, спрямовані на забезпечення авіаційної безпеки, діють на трьох рівнях:

- глобальний рівень (Міжнародна Організація Цивільної Авіації (ІКАО), основні документи: Конвенція про злочини та деякі інші акти, які вчинюються на борту повітряних суден (Токіо, 1963 р.); Конвенція про боротьбу із незаконним захопленням повітряних суден (Гаага, 1971 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (Монреаль, 1971 р.); Протокол про боротьбу із актами насильства в аеропортах, які обслуговують цивільну авіацію (Монреаль, 1988 р., доповнює Монреальську Конвенцію 1971 р.); Конвенція про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення (Монреаль, 1991 р.); Конвенція про боротьбу із незаконними актами стосовно Міжнародної цивільної авіації (Пекін, 2010 р.);

- регіональний рівень (Європейське агентство безпеки авіації (EASA), Європейська Конференція Цивільної Авіації (ECAC), Європейське і Північноатлантичне бюро ІКАО (Париж), основні документи – Політика Європейської конференції цивільної авіації в сфері авіаційної безпеки;

- національний рівень – Державна авіаційна адміністрація (САА), основні документи: Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., Закон

України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р., Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України № 390 від 11.05.2007 р., Інструкція по оцінці рівня загрози безпеці цивільної авіації України.

Мета даної статті – дослідження кримінальної відповідальності за угон або захоплення повітряного судна згідно КК України, а також визначення суспільної небезпеки, елементів складу даного злочину, характеристика змісту поняття «авіаційна безпека».

Виклад основного матеріалу. Акти незаконного втручання – це акти або спроби вчинення актів, які створюють загрозу безпеці цивільної авіації і повітряного транспорту.

До них відносяться: незаконне захоплення повітряного судна; руйнування повітряного судна, яке знаходиться в експлуатації; захоплення заручників на борту повітряних суден або в аеродромах; насильницьке проникнення на борт повітряного судна, в аеропорт або в розташування аеронавігаційних засобів або служб; розміщення на борту повітряного судна або в аеропорту зброї, небезпечного пристрою або матеріалів, які призначені для злочинних цілей; використання повітряного судна, яке знаходиться в експлуатації з метою заподіяти смерть, тілесні ушкодження або значну шкоду майну або довкіллю.

Безпосереднім об'єктом складу злочину є безпека авіації в частині протидії таким актам незаконного втручання як угон або захоплення повітряного судна.

В ст. 278 КК України міститься норма, відповідно до якої передбачена кримінальна відповідальність за здійснення двох, найбільш суспільно небезпечних актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, а саме – угон або захоплення повітряного судна.

Злочин, склад якого передбачений у диспозиції ст. 278 КК України, є конвенційним злочином, тобто це передбачене міжнародною угодою суспільно небезпечне посягання в міжнародно-правовій сфері, караність якого має бути встановлена у національному законодавстві.

Першим кроком ІКАО відносно створення міжнародно-правової бази в галузі авіаційної безпеки стала Токійська (1963 р.) конвенція про злочини і деякі інші акти, які вчиняються на борту повітряних суден. Сфера дії цієї конвенції дуже обмежена, тому що вона стосується лише актів або злочинів, які вчиняються на повітряному судні в польоті. В цій Конвенції йдеться лише про злочини, які вчиняються у певний час – під час знаходження повітряного судна в польоті або

на поверхні у відкритому морі, або на поверхні у будь-якому іншому районі поза межами території будь-якої держави (мова йде про територію держав, які приєдналися до цієї Конвенції).

Важливим, в даному випадку, є тлумачення термінологічного звороту «повітряне судно, яке знаходиться в польоті». Відповідно до ч. 3 ст. 1 Конвенції повітряне судно вважається таким, що знаходиться в польоті з моменту включення двигунів з метою зльоту до моменту закінчення пробігу при посадці. В ч. 3 ст. 5 зміст цього термінологічного звороту деталізується – «повітряне судно вважається таким, що знаходиться в польоті у будь-який час з моменту закриття всіх його зовнішніх дверей після посадки до моменту відкриття будь-яких із цих дверей для висадки» [2].

У ст. 11 Конвенції йдеться про те, що командир судна та інші пасажирів, будь-який член екіпажу мають право протидіяти незаконному захопленню повітряного судна. А саме: «Якщо особа, яка знаходиться на борту за допомогою сили або погрози застосувати силу незаконно вчинює акт втручання, захоплення або іншого незаконного здійснення контролю над повітряним судном в польоті або якщо особа готується до вчинення такого акту, держави, які є учасниками цієї Конвенції, застосовують всі належні заходи для відновлення контролю законного командира над повітряним судном» [2].

В кінці 1960 років збільшилася кількість актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації у більшості авіаційних держав. Хвиля насильства на повітряному флоті змусила ІКАО в терміновому порядку розробити і ввести в дію Гаазьку (1970 р.) конвенцію про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна. Ця Конвенція була більш сучасною і нею вводилася низка нових важливих положень: а) незаконне захоплення повітряного судна є міжнародним злочином і зобов'язує держави встановити за цей злочин суворе покарання; б) положення Конвенції застосовуються незалежно від того, здійснювало судно міжнародний політ або політ на внутрішніх авіалініях; в) злочином вважаються діяння, які полягають у такому: незаконне, шляхом насильства або погрози застосувати насильство, або шляхом іншої форми залякування, захоплення повітряного судна або здійснення над ним контролю [3]. Злочином вважається замах на вчинення таких дій та співучасть у вчиненні такого злочину.

Зразу після Гаазької, у 1971 р. набула чинності Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки

цивільної авіації. Відповідно до положень цієї Конвенції, яка виробляла концепцію «повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації» часом вчинення злочинів та інших незаконних актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації, вважається не лише політ, а і період передполітної підготовки повітряного судна персоналом і 24 години після будь-якої його посадки. В цьому міжнародному нормативному акті дається визначення диверсії на повітряному судні, яке знаходиться на землі. В ст. 1 Монреальської (1971 р.) конвенції про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації вказано, які дії щодо порушення безпеки цивільної авіації вважаються злочинами. Особа вчинює злочин, якщо вона незаконно і умисно: а) вчиняє акт насильства стосовно особи, яка знаходиться на борту повітряного судна в польоті, якщо такий акт може загрожувати безпеці цього повітряного судна. (На нашу думку, саме цей вид злочинної діяльності і охоплює випадки захоплення і угону повітряного судна); б) руйнує повітряне судно, яке знаходиться в експлуатації, або спричиняє цьому повітряному судну пошкодження, яке виводить його із ладу або може загрожувати його безпеці у польоті; в) розміщує або вчиняє дії, що призводять до розміщення на повітряному судні, яке знаходиться в експлуатації, будь-яким способом пристрій або речовину, яка може зруйнувати таке повітряне судно або спричинити йому ушкодження, яке може загрожувати його безпеці у польоті та ін. [4]. Диверсія визначається як незаконний акт стосовно особи в міжнародному аеропорту, що спричиняє або може спричинити травму, викликати смерть, а також бути причиною руйнувань або серйозного пошкодження засобів аеропорту та повітряного судна, яке не знаходилося в експлуатації і розміщене на території аеропорту, або тягне порушення функціонування служб цього аеропорту.

Об'єктивна сторона у складі злочину проявляється у формі двох альтернативних дій – угон і захоплення.

Угон – це протиправне переміщення повітряного судна.

Захоплення – це протиправний вплив на особу (осіб), які керують повітряним судном, внаслідок чого суб'єкт (суб'єкти) злочину отримують панування над повітряним судном. Угон вважається закінченим, коли повітряне судно знаходиться в польоті, тобто коли двері повітряного судна закриті перед польотом і до моменту їх відкриття після приземлення.

Якщо угон вчиняється членами екіпажу, то закінчення його слід вважати з моменту відхилення від маршруту або відмови виконувати вказівки осіб, які керують польотом. Якщо угон повітряного судна здійснюється із аеропорту, де повітряне судно знаходиться на стоянці, то угон починається із моменту запуску двигунів і початку руху повітряного судна.

Захоплення повітряного судна – це протиправне заволодіння повітряним судном із застосуванням насильства чи погроз застосувати насильство. Захоплення повітряного судна, як правило, є початковим етапом для його угону. Злочин вважається закінченим з моменту захоплення судна. Якщо незапланований політ здійснює екіпаж судна, то дії екіпажу слід вважати захопленням. Якщо екіпаж здійснює плановий політ і протягом цього моменту відхиляється від курсу, то такі дії слід вважати угоном.

Предметом злочину є повітряне судно цивільної авіації, а також вертоліт, дирижабль та інший літальний апарат, який підтримується в атмосфері завдяки його взаємодії із повітрям.

Норми, які передбачені в ст. 278 КК України, не застосовуються щодо повітряних суден, які зайняті на військовій та митній службах.

Місцем вчинення злочину є повітряне судно в польоті, а також повітряне судно, яке проходить передполітну підготовку або знаходиться на стоянці в аеропорту.

Способом вчинення злочину є застосування насильства або погрози застосувати насильство щодо пасажирів та членів екіпажу (погрози вчинити вибух, заподіяти смерть тощо). Насильницький спосіб вчинення цього злочину характерний у випадках, коли суб'єктами злочину є сторонні особи, а не члени екіпажу.

В ч. 2 ст. 278 КК України передбачена кримінальна відповідальність за угон або захоплення повітряного судна, вчинені за обтяжуючих обставин. Суспільна небезпека діяння значно підвищується, якщо угон або захоплення повітряного судна вчиняється у співучасті та із застосуванням насильства. Співучасть та насильство як обтяжуючі обставини передбачені і в ч. 2, і в ч. 3 цієї статті. Але значну роль відіграє ступінь суспільної небезпеки вказаних обтяжуючих обставин. В ч. 2 передбачені такі обтяжуючі обставини, як група осіб за попередньою змовою та спосіб – насильство, що не є небезпечним для життя і здоров'я потерпілого. Очевидно, що в даному випадку слід вести мову не про потерпілого, а про потерпілих, адже, як правило, потерпілими

виступають значна кількість осіб – пасажирів та члени екіпажу повітряного судна.

Групи осіб за попередньою змовою – це форма співучасті, за якої дві та більше особи заздалегідь, до початку виконання дій, які складають об'єктивну сторону злочину, домовилися про його виконання.

Фізичне насильство, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, як правило, має вираз у нанесенні ударів, побоїв, зв'язуванні, утримуванні тощо. Психічне насильство виражається у погрозі застосувати фізичне насильство. Але для виникнення цього злочину саме щодо повітряного судна такі обтяжуючі обставини є нехарактерними.

Як правило, при угоні або захопленні повітряного судна мають місце обтяжуючі обставини, описані у ч. 3 ст. 278 КК України.

Угон або захоплення повітряного судна, як правило, вчинюється у співучасті. У ч. 3 ст. 278 КК України передбачена така форма співучасті як організована група.

Під організованою групою розуміється декілька осіб (три і більше), які попередньо зорганізувалися у стійке об'єднання для вчинення цього злочину. Для організованої групи характерним є розподіл функцій учасників групи (ч. 3 ст. 28 КК України).

Угон або захоплення повітряного судна може набувати виду авіаційного тероризму, тобто вчиняється як терористичний акт. В цьому випадку такі дії слід кваліфікувати за ст. 258 КК України як «Терористичний акт» і за наявності підстав за ст. 258-3, 258-4, 258-5 КК України [1].

Характерною кваліфікаційною ознакою для вчинення угону або захоплення повітряного судна є застосування насильства, яке є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілих, адже, як правило, цей злочин супроводжується застосуванням вогнепальної зброї та вибухових речовин, що і зумовлює характер насильства. У будь-якому випадку, якщо під час злочину застосовується зброя або існує погроза її застосування, такі дії слід кваліфікувати як дії, поєднані із насильством, що є небезпечним для життя і здоров'я потерпілих.

Окрім співучасті та способу застосування насильства, що є небезпечним для життя і здоров'я потерпілих, в ч. 3 ст. 278 КК України передбачена така кваліфікуюча ознака як наслідок – загибель людей чи інші тяжкі наслідки. Під загибеллю людей слід розуміти смерть хоча б однієї людини – пасажирів або члена екіпажу, а також осіб, які після посадки захопленого судна беруть участь у його звільненні. Під іншими тяжкими

наслідками слід розуміти заподіяння потерпілим тілесних ушкоджень різного ступеня тяжкості.

Суб'єктивна сторона угону або захоплення повітряного судна виражається у прямому умислі. Особа усвідомлює фактичні ознаки вчинюваного діяння, розуміє його суспільно небезпечний характер і бажає досягти конкретного суспільно небезпечного наслідку – захопити літак з метою його угону. Мотив і мета є обов'язковими ознаками у цьому складі злочину, вони можуть бути різними: корисливими, політичними, можуть мати терористичний характер, але на кваліфікацію не впливають і враховуються лише при призначенні покарання.

В окремих випадках вчинення угону або захоплення повітряного судна кваліфікується за сукупністю із тяжкими злочинами як державна зрада (ст. 111 КК України), диверсія (ст. 113 КК України), бандитизм (ст. 257 КК України), незаконне перетинання державного кордону (ст. 331 КК України), незаконне переправлення осіб через державний кордон України (ст. 332 КК України), порушення правил міжнародних польотів (ст. 334 КК України), незаконне поводження зі зброєю, бойовими припасами або вибуховими речовинами (ст. 263 КК України).

Висновки. В окремих випадках на борту повітряного судна може діяти недисциплінований пасажир. Це пасажир, який не дотримується правил поведінки в аеропорту або на борту повітряного судна або не виконує вказівок персоналу аеропорту або членів льотного екіпажу, порушуючи тим самим порядок і дисципліну в аеропорту чи на борту повітряного судна. Дії таких пасажирів за наявності відповідних ознак слід кваліфікувати як хуліганство (ст. 296 КК України) або адміністративне правопорушення.

Література

1. *Кримінальний кодекс України* від 05.04.2001 № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131 (із змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>.

2. *Токійська конвенція про злочини і деякі інші акти, які вчиняються на борту повітряних суден* від 14.09.1963 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_244.

3. *Гаазька конвенція про боротьбу із незаконним захопленням повітряного судна* від 16.12.1970 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_167.

4. Монреальська конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації від 23.09.1971 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_165.

С. Я. Лиховая, А. А. Кочнева

Уголовная ответственность за угон или захват воздушного судна (ст. 278 УК Украины).

В статье раскрывается уголовная ответственность за угон или захват воздушного судна согласно УК Украины. В статье также определяются общественная опасность, элементы состава данного преступления, характеризуются содержание понятия «авиационная безопасность» и нормативные акты, направленные на ее обеспечение.

Ключевые слова: угон, уголовная ответственность, захват воздушного судна, гражданская авиация, авиационная безопасность.

S. Lykhova, A. Kochneva

Criminal liability for hijacking or seizure of aircraft (Article 278 of the Criminal Code of Ukraine).

In the article determine the criminal liability for hijacking or seizure of an aircraft according to the Criminal Code of Ukraine. In the article also identify the social danger, the elements of this crime, characterize by the concept of «aviation security» and regulations, aimed at its software.

Key words: hijacking, criminal liability, seizure of aircraft, civil aviation, aviation safety.