



УДК 343.8

DOI 10.32782/2523-4269-2024-86-60-64

**Мошняга Любов Володимирівна,**

кандидат юридичних наук

*(Льотна академія Національного авіаційного університету, м. Кропивницький)*ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9565-735X>**Єрмоленко-Князева Лілія Станіславівна,**

кандидат юридичних наук, доцент

*(Льотна академія Національного авіаційного університету, м. Кропивницький)*ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0305-7494>

## АКТИ НЕЗАКОННОГО ВТРУЧАННЯ В ДІЯЛЬНІСТЬ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ

*Статтю присвячено визначенню актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації. Проведено правовий аналіз національного та міжнародного законодавства на предмет визначення понять «авіаційна безпека» та «акти незаконного втручання в діяльність цивільної авіації». Проведено порівняння кримінального законодавства в старій редакції та в існуючій з врахуванням змін та доповнень. Вивчено та проаналізовано кримінально-правове забезпечення охорони авіаційної безпеки, що встановлено статтями Особливої частини Кримінального кодексу України. На підставі узагальнених результатів системного аналізу чинного Кримінального кодексу України, до кримінальних правопорушень проти авіаційної безпеки слід відносити кримінальні правопорушення, діяння яких містять ознаки актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.*

*Оскільки 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, то поняття авіаційної безпеки визначається через поняття акту незаконного втручання в діяльність цивільної авіації.*

*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 підвищення 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, високорозвинених держав Європи (Голландії, Данії, Швеції, Швейцарії).*

*Метою законопроекту було приведення законодавства України про кримінальну відповідальність з питань забезпечення безпеки руху та експлуатації транспорту у відповідність до загальновизнаних 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.*

**Ключові слова:** авіаційна, безпека, акти незаконного втручання, цивільна авіація, злочини проти безпеки руху, громадський порядок, кримінально-правове забезпечення, кримінально-правовий захист.

**Постановка проблеми.** 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 [3].

Слід вказати, що Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної 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 [4]. Регулювання відносин щодо актів незаконного втручання в діяльність цивільної авіації передбачено національним законодавством. Зокрема, ст. 86 Повітряного кодексу України [5] 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.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** 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.

**Мета** – на основі аналізу результатів загальнотеоретичних та галузевих досліджень, нормативно-правової бази національного та міжнародного законодавства дослідити та проаналізувати кримінально-правове регулювання безпеки та захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

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 від актів незаконного втручання, як об'єкта кримінально-правового регулювання.

**Виклад основного матеріалу.** 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 Кримінального кодексу 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. Умовно цю групу суб'єктів можна поділити на два види.

Особи, які є працівниками транспортної інфраструктури, але безпосередньо не керують транспортним засобом: ст. 276 (особи, які здійснюють ремонт транспортних засобів, колій, засобів сигналізації та зв'язку), ст. 276-1 (диспетчер управління повітряним рухом), ст. 282 (особа, відповідальна за пуск ракет, проведення стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, а також особа, відповідальна за дотримання правил техніки безпеки на певній ділянці роботи), ст. 287 (особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів), ст. 288 (особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію ремонт чи утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, інших дорожніх споруд, або особа, яка виконує такі роботи) Кримінального кодексу України.

Особи, які безпосередньо керують транспортним засобом: ст. 276 (працівники залізничного, водного або повітряного транспорту), ст. 276-1 (член екіпажу).

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

Недотримання правил безпеки руху та експлуатації транспорту призводить до значних матеріальних втрат, людських жертв та тяжких екологічних наслідків. І хоча чинним законодавством передбачено адміністративну та кримінальну відповідальність за такі правопорушення, однак окремі положення законодавства України, зокрема стаття 276 Кримінального кодексу України, вступають у протиріччя зі світовою практикою та порушують права людини. З диспозиції частини першої статті 276 Кримінального кодексу України вбачається, що кримінальна відповідальність настає на ранніх стадіях, а саме з моменту хоча б створення небезпеки настання негативних наслідків. При цьому законодавцем практично не визначено конкретних меж створення такої небезпеки, що в окремих випадках унеможливає притягнення до кримінальної відповідальності осіб фактично за будь-які порушення технологічного процесу незалежно від настання наслідків. Подібна невизначеність законодавства створює неоднозначність розуміння і застосування правової норми судами та іншими державними органами, що відкриває можливість для різних зловживань, корупційних діянь, що в свою чергу підриває авторитет закону в цілому.

До цього часу, в транспортних галузях також не вирішено питання уніфікації правил безпеки руху та експлуатації транспорту, що дозволяє в окремих випадках регламентувати їх окремими відомчими підзаконними нормативно-правовими актами (зокрема, інструкціями для певних категорій працівників тощо), невиконання ж їх іншими категоріями працівників незалежно від підстав може кваліфікуватись як злочинна недбалість.

Основними нормативно-правовими актами, які регулюють зазначене питання, є Кримінальний кодекс України, Кримінальний процесуальний кодекс України, Авіаційних правил України «Обслуговування повітряного руху», затверджені Наказом Державної авіаційної служби України від 16.04.2019 року № 475.

Стаття 147 Кримінального кодексу України включена до Кримінального кодексу України відповідно до Міжнародної конвенції, прийнятої Генеральною Асамблеєю ООН у 1979 р., до якої у 1987 р. приєдналася й Україна.

Обов'язковою ознакою складу захоплення заручників, що відрізняє вказаний злочин від незаконного позбавлення волі або викрадення людини, є спеціальна мета, з якою вчиняється суспільно небезпечне діяння – спонукання родичів затриманого, державної або іншої установи, підприємства чи організації, фізичної або службової особи до вчинення чи утримання від вчинення будь-якої дії як умови звільнення заручника. Слід, таким чином, підкреслити, що саме по собі захоплення або тримання особи як заручника виступає не метою винного, а засобом досягнення мети.

Аналіз судової практики засвідчує, що іноді має місце ситуація, при якій обов'язкова для аналізованого складу злочину мета виникла уже в ході вчинення злочину.

Важливою ознакою, яка дає змогу розмежувати захоплення заручників та незаконне позбавлення волі або викрадення людини, є те, що при захопленні або триманні особи як заручника мета спонукання до вчинення чи утримання від вчинення будь-якої дії стосу-

ється адресатів, коло яких визначене у ч. 1 ст. 147 Кримінального кодексу України.

Аналіз матеріалів кримінальних проваджень засвідчує поширеність ситуації, за якої особа реалізує наявну в неї мету, що є обов'язковою ознакою розглядуваного злочину, – висуває певні вимоги до вказаних у ч. 1 ст. 147 Кримінального кодексу України адресатів в якості умови звільнення заручника.

Звертає на себе увагу також той факт, що науковці, які схильні відносити розглядуване посягання до злочинів проти громадської безпеки, виходять із найбільш резонансних і широко відомих випадків захоплення заручників.

Водночас аналіз доступної емпіричної бази дозволяє зробити висновок, що абсолютна більшість розглядуваних злочинів характеризується менш тяжкими формами прояву і навряд чи дозволяє говорити про їх «суцільну» спрямованість проти громадської безпеки. Очевидним, зокрема, видається той факт, що захоплення заручників не завжди створює небезпеку для невизначеного великого кола осіб.

Не можна визнати вдалим також визначення вітчизняним законодавцем кола адресатів, яких стосується вимога вчинити будь-яку дію чи утриматися від її вчинення як умови звільнення заручника. Як відомо, мета спонукання до вчинення чи утримання від вчинення будь-якої дії як умови звільнення заручника у ч. 1 ст. 147 Кримінального кодексу України стосується родичів затриманого, державної або іншої установи, підприємства чи організації, фізичної або службової особи. Варто, утім, відзначити, що у ст. 1 Міжнародної конвенції про боротьбу із захопленням заручників серед адресатів вимоги згадуються держава, міжнародна міжурядова організація, будь-яка фізична, юридична особа або група осіб. Коло адресатів у диспозиції ч. 1 ст. 147 КК України слід привести у відповідність до положень Конвенції, вказавши у ній на державу, міжнародну організацію, фізичну чи юридичну особу або групу осіб. Відповідним чином коло адресатів визначене, наприклад, у ч. 1 ст. 227 Кримінального кодексу Киргизької Республіки та у ч. 1 ст. 181 КК Республіки Таджикистан.

Здійснений аналіз кримінального законодавства низки зарубіжних держав дозволив дійти висновку про чималі можливості подальшої диференціації відповідальності за захоплення або тримання особи як заручника у національному кримінальному законі. Існують цілком достатні підстави для посилення кримінальної відповідальності за вчинення вказаних дій: групою осіб за попередньою змовою; із застосуванням насильства, небезпечного для життя або здоров'я потерпілого; із застосуванням зброї або предметів, використовуваних в якості зброї; щодо жінки, яка завідомо для винного перебувала у стані вагітності; щодо особи, яка завідомо для винного перебувала в безпорадному стані; щодо двох або більше осіб.

Доцільним видається також закріпити у ст. 147 Кримінального кодексу України особливо кваліфіковані види розглядуваного діяння, до яких слід віднести вчинення даного діяння організованою групою та спричинення тяжких наслідків (на сьогодні це кваліфіковані види захоплення чи тримання особи як заручника).

Об'єктом злочину є не тільки суспільні відносини, що забезпечують особисту волю людини, а й такі, що забезпечують безпеку особи, захопленої як заручника. Об'єктивна сторона полягає в захопленні або триманні особи як заручника. Вчинення одного із зазначених

діянь є достатнім для її встановлення. Захоплення заручника – це його викрадення, яке може бути таємним або відкритим; воно може бути вчинене шляхом обману; супроводжуватися насильством, у тому числі із застосуванням зброї, або може обійтися без такого насильства. Оскільки викрадення людини є одним із способів захоплення заручників, то дії винної особи при застосуванні нею такого способу достатньо кваліфікувати лише за ст. 147 Кримінального кодексу України. Тримання заручника – це, як правило, логічний наслідок його захоплення, хоча тримання може здійснюватися і особою, яка не брала участі у захопленні. Також тримання може бути здійснене і без попереднього захоплення заручника. Тримання – це позбавлення заручника волі, коли йому забороняють залишати певне місце або унеможливають це зробити. Як і при викраденні людини, тримання заручника може супроводжуватися обтяжуючими обставинами, що зазначені в ч. 2 ст. 146 Кримінального кодексу і не передбачені ст. 147 КК.

22 листопада 2018 р. Верховною Радою України було ухвалено Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення досудового розслідування окремих категорій кримінальних правопорушень» № 2617–VIII, який набрав чинності з 1 липня 2020 р. (п. 2 розділу II Прикінцеві та перехідні положення) (далі – Закон № 2617–VIII).

#### Список використаних джерел

1. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України; Програма від 21.03.2017р. № 1965-VIII: офіційний текст станом на 1 липня 2022 року. Офіційний вебпортал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення 16.02.2023).
2. Філіппов А. Поняття авіаційної безпеки: новели вітчизняного та міжнародного права, проблеми гармонізації. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2018. №3. URL: <http://lsej.org.ua/> (дата звернення 16.02.2023).
3. Конвенція про боротьбу з незаконними актами по відношенню до міжнародної цивільної авіації від 10.09.2010р. № 995\_886: офіційний текст станом на 6 жовтня 2016 року. Офіційний вебпортал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення 16.02.2023).
4. Філіппов А. Поняття акту незаконного втручання у діяльність авіації у міжнародному та вітчизняному праві. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2019. № 4. С. 65–68.
5. Проект Закону №3716 «Про внесення змін до Повітряного кодексу України щодо удосконалення законодавчого врегулювання у сфері безпілотних повітряних суден цивільної авіації» – Інформаційне управління Апарату Верховної Ради України. – Опубліковано 02 лютого 2021 року. Офіційний вебпортал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/> (дата звернення 16.02.2023).

#### References

1. Pro dergavnu program aviazhiynoy bezpeki zhivilnoy aviazhiy: Zakon Ukrayni; Programa vid 21.03.2017 № 1965-VIII: ofizhiyniy tekst stanom na 1 lipnya 2022 roku [On the State Program of Aviation Safety of Civil Aviation: Law of Ukraine; Program from 03/21/2017 No. 1965-VIII: official text as of July 1, 2022]. Ofizhiyniy vebportal Verhovnoy Radi Ukraini. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/> (data zvernennya 16.02.2023) [in Ukrainian].
2. Filippov, A. (2018). Ponyattya aviazhiynoy bezpeki: noveli vitchezhnyanogo ta mignarodnogo prava, problemi garmonizhatii [The concept of aviation security: domestic short stories. and international law, problems of harmonization]. *Yuridichnie naukoviy elektronniy zhurnal – Legal scientific electronic journal*, 3, Retrieved from: <http://lsej.org.ua/> (data zvernennya 16.02.2023) [in Ukrainian].
3. Konvenzhiya pro borotbu z nezakonnimi aktami po vidnoshennoy do mignarodnogo zhivilnoy aviazhiy vid 10.09.2010. № 995\_886: ofizhiniy tekst stanom na 6 zhovtynya 2016 roku [Convention on combating illegal acts in relation to international civil aviation dated September 10, 2010. No. 995\_886: official text as of October 6, 2016]. Ofizhiyniy vebportal Verhovnoy Radi Ukraini. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_013#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013#Text). (data zvernennya 16.02.2023) [in Ukrainian].
4. Filippov, A.V. (2019). Ponyattya aktu nezakonnogo vtruchannay v diyalnist aviazhiy v mignarodnomu ta vitchezhnyanomu pravi [The concept of the act of illegal interference in aviation activities in international and domestic law]. *Yuredychnyi Visnyk. Povitryane i kosmichne pravo*. №4. S. 65–68 [in Ukrainian].
5. Proekt Zakonu №3716 «Pro vnesennay zmin do Povitryanogo kodeksu Ukrayni chodo udoskonalennay zakonodavchogo vreguluyvannya u sferi bezhpilotnix povitraynix suden zhivilnoy aviazhiy» – Informaxhine upravlinnya Aparatu Verhovnoy Radi Ukraini. Opublikovano 2 lyutogo 2021 roku [Draft Law No. 3716 "On Amendments to the Air Code of Ukraine on Improving Legislative Regulation in the Field of Unmanned Civil Aviation Aircraft" – Information Department of the Apparatus of the Verkhovna Rada of Ukraine. Published on February 2, 2021]. Ofizhiyniy vebportal Verhovnoy Radi Ukraini. Retrieved from: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954\\_013#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954_013#Text). (data zvernennya 16.02.2023) [in Ukrainian].

**Moshnyaga Lyubov,**

PhD in Law

*(Flight Academy of the National Aviation University, Kropyvnytskyi)*

ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9565-735X>

**Yermolenko-Kniazieva Liliia,**

PhD in Law, Associate Professor

*(Flight Academy of the National Aviation University, Kropyvnytskyi)*

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0305-7494>

## ACTS OF ILLEGAL INTERFERENCE IN CIVIL AVIATION ACTIVITIES: THEORETICAL AND LEGAL ANALYSIS

*The article is devoted to the definition of acts of illegal interference in the activities of civil aviation. A legal analysis of national and international legislation was carried out in order to define the concepts of "aviation security" and "acts of illegal interference in the activity of civil aviation". A comparison of the criminal legislation in the old edition and in the existing one, taking into account changes and additions, was made. The criminal-legal protection of aviation security established by the articles of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine has been studied and analyzed. Based on the generalized results of the systematic analysis of the current Criminal Code of Ukraine, criminal offenses against aviation security should include criminal offenses whose actions contain signs of acts of illegal interference in the activities of civil aviation. Since in the legislation of Ukraine, aviation security is defined as the protection of civil aviation from acts of illegal interference, which is ensured by implementing a set of measures involving human and material resources, the concept of aviation security is defined through the concept of an act of illegal interference in the activity of civil aviation.*

*Criminal legal protection of aviation security is established by the articles of the Special Part of the Criminal Code of Ukraine, which are located depending on the generic object in its various sections. The draft Law of Ukraine "On Amendments to the Criminal Code of Ukraine (on improving the efficiency of ensuring traffic safety and operation of transport)" was developed taking into account the provisions of the Convention on International Civil Aviation, documents of the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Model Criminal Code, as well as positive foreign experience of post-Soviet countries, highly developed European states (Holland, Denmark, Sweden, Switzerland).*

*The purpose of the draft law was to bring the legislation of Ukraine on criminal liability on the issues of traffic safety and transport operation into compliance with generally recognized norms, principles of international law and international standards, to increase the effectiveness of prevention and countermeasures against criminal violations of traffic safety rules or the operation of railway, water or air transport, taking into account positive foreign education of the countries of the post-Soviet space and highly developed European states.*

**Key words:** *aviation, security, acts of illegal interference, civil aviation, crimes against traffic safety, public order, criminal legal support, criminal legal protection.*

Надіслано до редколегії 26.02.2024