

**Гревцов О.В. К вопросу об ужесточении уголовной ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства / ПЯТАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ВОЗДУШНОМУ ПРАВУ. Научно-практическая конференция, 16 октября 2015 года, Санкт-Петербург: Сборник докладов/ Университет ГА. С.-Петербург, 2015. - С.14-17.**

В целях совершенствования мер по обеспечению безопасности полетов и ужесточения ответственности за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта некоторыми авторами предлагается отдельные деяния, связанные с нарушением правил безопасности при использовании воздушного пространства, которые повлекли или могли повлечь причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, выделить в самостоятельный состав преступления и увеличить пределы уголовной ответственности путем внесения изменений в статью 271.1 Уголовного кодекса Российской Федерации<sup>1</sup>. В частности, авторами одного из законопроектов предлагается изложить ст. 271.1 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ) в следующей редакции:

«Статья 271.1. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации

1. Нарушение правил безопасности при использовании воздушного пространства связанное с умышленным пересечением границ запретных зон и зон ограничения полетов в воздушном пространстве Российской Федерации; использованием воздушного пространства без разрешения, если такое разрешение требуется в соответствии с законодательством; пересечением полосы воздушных подходов без соответствующего разрешения, если это могло повлечь смерть человека, -

наказываются штрафом в размере до четырёхсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет или без такового.

2. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, -

наказывается лишением свободы на срок от одного года до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более человек, -

наказывается лишением свободы на срок от трех до девяти лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет».

Такой подход авторов законопроекта вызывает ряд существенных возражений.

Во-первых, ужесточение ответственности непосредственно не обуславливает увеличение эффективности уголовной политики. В большинстве случаев принцип неотвратимости уголовной ответственности играет значительно более весомую роль, а

именно реализация этого принципа будет затруднительна в предложенной редакции ст. 271.1 УК РФ.

*Эффективность уголовной политики* – это интегрированное слагаемое воздействия всех её составляющих на преступность, причины и условия последней, обеспечивающего меру и степень защиты личности, общества, государства от преступных посягательств<sup>2</sup>. Существенными признаками эффективности уголовной политики являются её связь и обусловленность состоянием преступности, количественными и качественными характеристиками всех составляющих этой политики. Характер, структура политико-правовых отношений, мера адекватности отражения последних в соответствующих юридических нормах, внутренняя логика, взаимосвязь юридических норм, характер, социальная направленность, уровень научности правовых идей и взглядов, идейно-теоретический и профессиональный уровень субъектов этой политики, единство и взаимообусловленность направлений, форм и способов их деятельности, пространственно-временные рамки, глубина, сила и интенсивность воздействия на антисоциальные, преступные проявления – необходимые внутренние параметры и критерии эффективности уголовной политики.

Таким образом, предлагаемый законопроект *целесообразно подвергнуть криминологическому обоснованию*, тщательной криминологической экспертизе, а уже по её результатам внести соответствующие изменения и дополнения в УК РФ.

Во-вторых, криминализация отдельных умышленных деяний, нарушающих правила безопасности при использовании воздушного пространства, которые только *могут* повлечь смерть человека, *вызовет противоречие между административно-правовым и уголовно-правовым способом регулирования* рассматриваемой сферы общественных отношений и ряд криминологических проблем.

К криминологическим проблемам будут относиться проблемы доказывания:

1) прямого умысла на пересечение границ запретных зон и зон ограничения полетов в воздушном пространстве Российской Федерации;

2) прямого умысла на пересечение полосы воздушных подходов без соответствующего разрешения;

3) реальной (а не умозрительной, абстрактной) возможности наступления смерти человека в результате всех указанных в диспозиции действий.

Сложность доказывания причинно-следственных связей, *которые только лишь могли наступить в действительности, но не наступили*, не позволит эффективно использовать эту уголовно-правовую норму в практике борьбы с преступностью. Такая ситуация *создаст условия для проявления коррупции*, а рассматриваемое положение законопроекта следует признать *коррупциогенным фактором*.

Кроме того, в широком смысле любое нарушение правил безопасности полетов может повлечь тяжкие последствия, в том числе смерть человека. В качестве аналогии можно привести примеры нарушения правил безопасности дорожного движения: выезд на полосу встречного движения или проезд на запрещающий сигнал светофора не влекут уголовную ответственность даже в случае возникновения аварийной ситуации, но когда тяжких последствий удалось избежать (ст. 264 УК РФ). *Лишь в случае причинения по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерти человеку виновное лицо привлекается к уголовной ответственности.*

Принципиальных отличий между причинением указанных последствий (смерть, тяжкий вред здоровью) в результате дорожно-транспортного происшествия или авиационного происшествия, влияющих на их социальную, уголовно-правовую, криминологическую, криминалистическую, судебно-медицинскую, моральную, нравственно-психологическую оценку, не существует. Следовательно, необоснованным является включение в диспозицию анализируемой правовой нормы выражения «если это могло повлечь смерть человека» (формальный состав), вместо «если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека» (материальный состав преступления в действующей редакции), как и предлагаемое ужесточение уголовного наказания.

В-третьих, в соответствии с территориальным принципом действия уголовного закона в пространстве, действие ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» распространяется на *всю территорию Российской Федерации, включая воздушное пространство Российской Федерации* (ч. 2 ст. 11 УК РФ), в связи с чем дополнительной статьи «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации» вообще не требуется. Диспозиция предлагаемой нормы вызовет трудности в квалификации деяния, практике назначения наказания, соблюдении принципа социальной справедливости.

С позиций теории уголовного права, специальная норма (ст. 271.1 УК РФ), призванная регулировать сходные с охраняемыми общей нормой (ст. 263 УК РФ) общественные отношения, должна отличаться от общей:

- или специальным субъектом преступления,
- или особым предметом преступления, влекущим изменение объекта посягательства,
- или специфическими признаками объективной стороны,
- или особыми признаками субъективной стороны в рамках одной формы вины,
- или сочетанием отдельных указанных признаков<sup>3</sup>.

Анализируя ст. 263 УК РФ и ст. 271.1 УК РФ, можно сделать выводы:

- субъект преступления в ст. 271.1 УК РФ – член летного экипажа воздушного судна, ответственный за соблюдение правил полетов, – входит составной частью в субъект преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, – лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации конкретного вида транспорта;

- основной непосредственный объект преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ, – общественные отношения, обеспечивающие установленный порядок использования воздушного пространства Российской Федерации – входит составной частью в объект преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, – общественные отношения по поводу обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, водного транспорта. Дополнительные непосредственные объекты рассматриваемых преступлений полностью совпадают – это общественные отношения, обеспечивающие жизнь и здоровье человека;

- по конструкции объективной стороны рассматриваемые составы преступлений

материальные: необходимы последствия в виде причинения смерти или тяжкого вреда здоровью человека; данные преступления будут окончены в момент наступления указанных последствий;

- принципиальной разницы для потерпевшего, его близких, для общества в вопросе о том, в результате каких конкретно нарушений правил безопасности движения воздушного транспорта наступили указанные преступные последствия, нет. Поэтому неубедительной является попытка авторов законопроекта обосновать увеличение пределов уголовной ответственности именно за *отдельные* деяния, связанные с нарушением правил безопасности при использовании воздушного пространства, повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека. *В общественном сознании это будет рассматриваться как нарушение принципа социальной справедливости, т.к. двум виновным лицам, причинившим смерть двум другим лицам в результате нарушения различных правил безопасности движения воздушного транспорта, при прочих равных условиях и обстоятельствах судом будет назначаться разное наказание.* А ведь в каждом из этих случаев имеется смерть человека в качестве последствия и нарушение правил полетов – в качестве деяния. Как уже указывалось выше, для признания именно отдельных деяний наиболее общественно опасными в конкретный период развития общества необходимо проведение криминологической экспертизы;

- психическое отношение виновного к преступным последствиям рассматриваемых деяний характеризуется неосторожной формой.

Таким образом, не было оснований для самостоятельного закрепления ст. 271.1 в действующем уголовном законе России (эта статья введена Федеральным законом от 7 ноября 2011 г. № 304-ФЗ), т.к. ст. 263 УК РФ уже регулировала соответствующую сферу общественных отношений.

В-четвертых, ничем не обосновано столь значительное увеличение размера и срока наказания за данное преступление, предлагаемое авторами законопроекта, по сравнению с санкциями близких по содержанию статей главы 27 УК РФ: деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 271.1 рассматриваемого законопроекта (по своей сути – административные правонарушения!), предлагается наказывать штрафом в размере до четырёхсот тысяч рублей или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до восемнадцати месяцев, либо ограничением свободы на срок до двух лет, либо арестом на срок от трех до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до двух лет или без такового. Деяния, предусмотренные частью второй и третьей рассматриваемой статьи, предлагается наказывать лишением свободы на срок до семи и девяти лет соответственно. Указанные санкции не согласуются с санкциями за сходные преступления, предусмотренные УК РФ, нарушают логику уголовного закона.

*К замечаниям формального характера, отражающим низкий уровень подготовки законопроекта, относится наличие в проекте федерального закона пунктуационной ошибки в ч. 1 ст. 271.1 и неточностей юридического языка в частях 1 и 3 ст. 271.1 УК РФ.* В анализируемом проекте ч.1 ст. 271.1 говорится о нарушении правил безопасности при использовании воздушного пространства, связанном с умышленным пересечением границ *запретных зон и зон ограничения полетов* в воздушном пространстве Российской Федерации. Авторы законопроекта использовали соединительный союз «и», вместо разделительного «или», что говорит о *необходимости одновременного пересечения*

*пользователем воздушного пространства как запретной зоны, так и зоны ограничения полетов. Однако, в одно и то же время совершить данные действия физически невозможно, так как речь идет о двух самостоятельных элементах структуры воздушного пространства Российской Федерации<sup>4</sup>. В ч. 3 ст. 271.1 авторы законопроекта употребляют выражение «...смерть двух и более человек, - ...» вместо «... смерть двух или более лиц, - ...».*

Таким образом, данный законопроект является попыткой поспешного внесения изменений в механизм уголовно-правового регулирования самостоятельной сферы общественных отношений – обеспечения безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта, он не учитывает методологические основы и логику современной уголовной политики России, нарушает логическую систему уголовного закона, вносит в него противоречия и тем самым затрудняет применение уголовного закона на практике. Рассматриваемый законопроект не способствует достижению задач по обеспечению безопасности полетов в Российской Федерации.

Предлагаемое авторами законопроекта значительное усиление уголовной репрессии за отдельные виды нарушений правил безопасности движения воздушного транспорта является завуалированной попыткой возложить социальную, в том числе юридическую ответственность за обеспечение нормального функционирования воздушного транспорта с соответствующих органов и должностных лиц государства на частных лиц, перенести акцент с усилий по разрешению организационно-правовых, административно-управленческих и иных проблем организации воздушного движения на карательное воздействие на лиц, участвующих в воздушном движении.

#### **Сведения об авторе:**

**Гревцов Олег Вальтерович.** Заведующий кафедрой гражданского и уголовного права Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, к.ю.н., доцент.