

УДК 347.826

СОВРЕМЕННАЯ СУДЕБНАЯ ПРАКТИКА ОБ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ

С.С. ЮРЬЕВ

В статье на основе анализа конкретного уголовного дела раскрыты признаки состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ. Изложены предложения по совершенствованию уголовного законодательства.

Ключевые слова: нарушения правил, международные полеты, уголовная ответственность.

Уголовным кодексом Российской Федерации предусмотрена ответственность за нарушение правил международных полетов. Небезынтересно, что история становления и развития юридических норм, касающихся ответственности за данные деяния, уходит своими корнями в правовую доктрину, зародившуюся на заре становления авиации. В частности, один из первых исследователей юридических проблем воздухоплавания Л.И. Шиф писал в 1912 году: «С развитием воздухоплавания создастся новая обширная область для проявления преступной воли человека. Следует различать три категории преступлений, связанных с воздухоплаванием: во-первых, преступления, совершаемые *в пределах* судов; во-вторых, преступления, исходящие из судов и направленные *против объектов*, находящихся *вне данных судов*; в-третьих, преступления, направленные *против судов извне*. Помимо того уголовное право должно будет ведаться с нарушениями специальных правил передвижения в воздухе»¹.

Такого рода специальные акты принимались первоначально для обеспечения обороны и безопасности. Как указывал в «Курсе общего международного права» Н.А. Захаров, «большинство этих постановлений запрещает полеты над известными территориями в целях государственной обороны, ввиду легкости топографических съемок с воздухоплавательных аппаратов, таковы, напр. великобританский акт 1913 г. и постановления, изданные в Германии 15 августа 1913 г. и Франции 24 октября 1913 г. Русские распоряжения, касающиеся запрета полетов без разрешения, были изданы: 18 июня 1914 г. о запрещении полетов над районом западной пограничной полосы; 13 июля 1914 г. о запрещении полетов над территорией Петербургского, Виленского, Варшавского, Киевского и Одесского военных округов; 27 июня 1914 г. о воспрещении полетов по побережью Финского залива. Еще ранее этого – 28 декабря 1912 г. – было опубликовано постановление Совета Министров о предоставлении военному министру по соглашению с министром иностранных дел запретить перелет нашей западной границы иностранным воздухоплавателям до 1 июля 1913 г.»².

Первый многосторонний международный договор о воздушном передвижении от 13 октября 1919 года («Парижская конвенция» или «Конвенция Лиги Наций») в ст. 3 устанавливал: «Каждое Договаривающееся Государство имеет право воспретить, по соображениям военным или в интересах общественной безопасности, воздушным судам, принадлежащим к другим Договаривающимся Государствам, полеты над определенными зонами своей территории, под страхом ответственности, установленной его законодательством, и при условии, что в этом отношении не будет делаться никакого различия между частными воздушными судами этого государства и таковыми же воздушными судами, принадлежащими к другим Договаривающимся Государствам.

¹ Шиф Л.И. Воздухоплавание и право. - СПб.: Изд. «Воздухоплавание», 1912. - С. 87. См. также: Вейсман Р.Л. Воздухоплавание в его отношении к праву вообще и к уголовному праву в особенности // Труды Юридического общества при Императорском СПб ун-те. Т. 2. – СПб., 1911. – С. 90-123.

² Захаров Н.А. Курс общего международного права. - Пг., 1917. - С. 160.

В этом случае местонахождения и пространство запретных зон должны быть предварительно опубликованы и сообщены другим Договаривающимся Государствам». В соответствии со ст. 15 Парижской конвенции 1919 г. «всякое воздушное судно, принадлежащее к одному из Договаривающихся Государств, имеет право пересекать воздушное пространство другого государства без спуска. В этом случае оно обязано лететь по маршруту, установленному государством, над которым производится полет. Во всяком случае, по причинам государственной и общественной безопасности и порядка, оно обязано произвести посадку, если оно получит соответствующее приказание посредством сигналов, предусмотренных в приложении «Д». Всякое воздушное судно, производящее полет из одного государства в другое, должно, если правила этого последнего государства содержат соответствующее требование, произвести посадку на один из аэродромов, указанных этим государством. Сведения об этих аэродромах будут сообщены Договаривающимися Государствами в Международную Комиссию по воздушному Передвижению, которая передает эти сведения всем Договаривающимся Государствам. Установление международных воздушных путей производится с согласия государств, над которыми пролегают эти пути». Ст. 25 Парижской конвенции 1919 г. предписывала: «Каждое из Договаривающихся государств обязано принять меры, обеспечивающие выполнение всеми воздушными судами, совершающими полеты над его территорией, а равно воздушными судами, носящими знак его национальности, где бы последние ни находились, правил Приложения «Д». Каждое из Договаривающихся государств обязуется обеспечить преследование и наказание лиц, нарушивших указанные правила»³.

РСФСР не являлась участником Парижской конвенции 1919 г. и установила правила полетов, вводящие разрешительный порядок использования воздушного пространства, специальным декретом СНК от 17 января 1921 года. Однако УК РСФСР 1922 г. не предусматривал специальных норм, наказывающих за нарушение правил международных полетов.

Особая ответственность за нарушение правил международных полетов предусматривалась ст. 59-3д УК РСФСР (в редакции от 1 декабря 1935 г.), которая гласила: «Нарушение правил о международных полетах (влет в Союз ССР и вылет из Союза ССР без разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полетов и т.п.) при отсутствии признаков измены родине или иных контрреволюционных преступлений влечет за собой лишение свободы на срок не ниже одного года или штраф в размере до 10000 рублей с конфискацией или без конфискации воздушного судна». В комментариях отмечалось, что преступные действия, предусмотренные данной статьей, «могут причинить значительный ущерб нормальным взаимоотношениям между СССР и иностранными государствами, могут быть причиной международного конфликта и отнесены к особо опасным для Союза ССР преступлениям против порядка управления. <...> Действия, описанные в ст. 59-3д, могут быть совершены как умышленно, так и неосторожно. В тех случаях, когда эти действия совершаются с контрреволюционным умыслом ... уголовная ответственность для виновного должна наступить по статьям о контрреволюционных преступлениях»⁴.

25 декабря 1958 года Верховным Советом СССР был принят Закон «Об уголовной ответственности за государственные преступления», согласно которому нарушение правил международных полетов расценивалось как «иное государственное преступление»⁵. Статья 21 Закона СССР «Об уголовной ответственности за государственные преступления» (ст. 84 УК РСФСР) гласила:

³ Цит. по тексту Парижской конвенции, опубликованной в кн.: Перетерский И.С. Международные соглашения о воздушном передвижении (воздушные конвенции). С приложением перевода Конвенции Лиги Наций о воздушном передвижении 13 октября 1919 г. – М.: Издание журнала «Вестник Воздушного Флота», 1923. – С. 31-32, 36.

⁴ Вышинская З., Меньшагин В., Трайнин А. Уголовный кодекс РСФСР. Комментарий. – М.: Юридическое издательство НКЮ СССР, 1944. – С. 88.

⁵ Ведомости Верховного Совета СССР. – 1959. – № 1.

«Нарушение правил международных полетов

Влет в СССР и вылет из СССР без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полетов или иное нарушение правил международных полетов –

наказываются лишением свободы на срок от одного года до десяти лет или штрафом в размере до десяти тысяч рублей с конфискацией воздушного судна или без конфискации».

Статья 84 УК РСФСР являлась бланкетной (этим она повторяла аналогичные нормы ранее действовавшего советского законодательства); объективная сторона преступления состояла в нарушении любых правил международных полетов. Объектом преступления прежде всего являлись отношения, связанные с неприкосновенностью государственной границы СССР, а также общественные отношения в сфере международных воздушных сообщений.

Субъект преступления не был прямо указан в ст. 84 УК РСФСР и для выяснения круга лиц, которые могли быть привлечены к уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов, необходимо было обращаться к тем нормам, которые содержали правила таких полетов и определяли категорию граждан, которые были обязаны соблюдать указанные правила. Советская уголовно-правовая доктрина определяла субъекта этого преступления как специального субъекта. Так, видные отечественные ученые С.В. Дьяков, А.А. Игнатъев и М.П. Карпушин, выражая единое мнение по этому вопросу, указывали, что субъектом данного преступления являются «только члены экипажа воздушного судна, от которых зависит управление кораблем и которые несут ответственность за соблюдение правил полетов»⁶. Советский ученый А.А. Порк, анализируя ст. 84 УК РСФСР, писал: «Субъектом рассматриваемого преступления могут быть как граждане СССР, так и иностранные граждане и лица без гражданства, но только члены экипажа воздушного судна»⁷. Аналогичная позиция изложена и в Комментариях к Уголовному кодексу РСФСР под редакцией первого заместителя министра юстиции РСФСР Ю.Д. Северина: субъектом преступления, предусмотренного ст. 84 УК РСФСР, «может быть гражданин СССР, иностранный гражданин и лицо без гражданства, вменяемое и достигшее 16-летнего возраста, являющееся членом экипажа воздушного судна и ответственное за соблюдение правил международных полетов»⁸.

Субъективная сторона преступления могла проявляться как в форме умысла, так и неосторожности.

В условиях «холодной войны» между двумя военно-политическими блоками нормы об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов практически не действовали: воздушные суда-нарушители уничтожались, а к задержанным членам экипажей гражданских воздушных судов каких-либо мер ответственности, как правило, не применялось.

Небезызвестный случай с пилотом-любителем М. Рустом (сумевшим без каких-либо разрешений и препятствий в мае 1987 года на легкомоторном самолете «Сессна-172» пересечь границу СССР, долететь до Москвы и совершить посадку на Красной площади) наряду с прочими последствиями привел к изменениям советского законодательства: Законом СССР от 29 октября 1990 г. были внесены изменения в союзный закон 1958 года о государственных преступлениях, который был дополнен ст. 22-1 «Нарушение порядка использования воздушного пространства СССР». В частности, по данной статье нарушение порядка использования воздушного пространства СССР при полетах воздушных судов, пилотируемых лицами, не являющимися работниками воздушного транспорта, повлекшее несчастные случаи с людьми или иные тяжкие последствия, подлежали наказанию на срок от двух до десяти лет; те же деяния, если они не повлекли, но заведомо создавали угрозу наступления указанных последствий, наказывались лише-

⁶ Дьяков С.В., Игнатъев А.А., Карпушин М.П. Ответственность за государственные преступления / Общ. ред. и введение Л.И. Баркова. – М.: Юрид. лит., 1988. – С. 87, 156.

⁷ Клименко Б.М., Порк А.А. Территория и граница СССР. – М.: Межд. отн., 1985. – С. 190.

⁸ Комментарий к Уголовному кодексу РСФСР / Под ред. Ю.Д. Северина. – М.: Юрид. лит., 1984. – С. 174.

нием свободы на срок до одного года или исправительными работами на срок до двух лет, или штрафом до трехсот рублей⁹.

Уголовным кодексом Российской Федерации 1996 г. нарушение правил международных полетов не включено в число преступлений против государственной власти (раздел X УК РФ), а помещено в главу 27 («Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта») раздела IX («Преступления против общественной безопасности и общественного порядка») УК РФ. В этой связи из диспозиции ст. 271 УК РФ было изъято указание на влет (вылет) «без установленного разрешения» как признак объективной стороны данного состава преступления; одновременно указанный признак был включен в ст. 322 УК РФ. Значительное изменение претерпела и санкция уголовно-правовой нормы: лишение свободы заменено более мягкими видами наказания, исключена конфискация воздушного судна как дополнительное наказание, предусматривавшееся ст. 84 УК РСФСР. В силу п. 2 ст. 15 УК РФ деяние, предусмотренное ст. 271 УК РФ, относится к преступлениям небольшой тяжести.

Ст. 271 УК РФ гласит: «Несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов – наказываются штрафом в размере до двухсот 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 трех лет или без такового»¹⁰.

Предусматривая ответственность за нарушение правил международных полетов, ст. 271 УК РФ является бланкетной нормой и, в частности, не раскрывает понятие «международный полет». Официальное определение данного термина содержится в пункте 1 ст. 79 Воздушного кодекса Российской Федерации (ВК РФ): «Международный полет воздушного судна – полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства».

Важно, что в России отсутствует единый акт, именуемый «правила международных полетов», поэтому для установления признаков объективной стороны состава преступления надлежит исследовать все имеющие значение для дела международные и национальные акты, регулирующие международные полеты.

В разделе GEN 1.6 Сборника аэронавигационной информации РФ указано, что «все лица, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве Российской Федерации, должны руководствоваться Стандартами, Рекомендуемой практикой и правилами ИКАО, международными соглашениями, подписанными страной, а также соответствующими законами и правилами, действующими в Российской Федерации»; при этом в п. 1.1 GEN 1.6.1 указаны авиационные акты – ВК РФ, Федеральные правила использования воздушного пространства и Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. В пункте 2.1 GEN 1.6.1 отмечено, что при международных полетах иностранных воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации действуют общие положения, регулирующие полеты и эксплуатацию воздушных судов, с изменениями и дополнениями, указанными в ВК РФ и «правилах полетов иностранных воздушных судов, издаваемых компетентными органами» (какие это органы, в Сборнике не раскрывается)¹¹.

Ст. 271 УК РФ связывает нарушение правил международных полетов с разрешением, выдача которого (в той или иной форме) предусмотрена и Конвенцией о международной гражданской авиации, и национальным законодательством Российской Федерации. Регулярные полеты

⁹ Ведомости Верховного Совета СССР. - 1990. - № 45. - Ст. 946.

¹⁰ Действующий Уголовный кодекс Российской Федерации (Федеральный закон № 63-ФЗ от 13.06.2006) вступил в силу с 01 января 1997 г.

¹¹ Сборник аэронавигационной информации Российской Федерации и стран СНГ. В 3 т. 5-е издание. – М.: Служба аэронавигационной информации, 2005.

производятся при наличии расписания полетов, оформленного по форме «Р», нерегулярные полеты – после получения разрешения на основе формализованной заявки по форме «Н». Небезынтересно, что юридическим фактом, влекущим разрешение на выполнение регулярных полетов, является, как указано в пункте 2.7 раздела GEN 1.2 Сборника аэронавигационной информации РФ, «телекс по каналам «SITA» или «AFTN» об утверждении формы «Р» проекта расписания регулярных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации и принятый ГЦ ШВД план полета FPL в соответствии с процедурами, изложенными в разделах ENR 1.9 – ENR 1.11 настоящего АИР». Однако осуществление международного полета при отсутствии разрешения на него подпадает под признаки состава преступления, предусмотренного не ст. 271 («Нарушение правил международных полетов») УК РФ, а ст. 322 («Незаконное пересечение государственной границы Российской Федерации»).

Представляется, что **объективной стороной** данного состава преступления являются конкретные действия, влекущие несоблюдение указанных в официальном разрешении условий:

- изменение номера рейса в период выполнения полетов;
- осуществление полета не в тот день недели;
- отклонение от аэропортов вылета и посадки, времени прибытия и отправления в каждом пункте (в том числе относящемся к участкам рейса с коммерческими правами, пунктам технических посадок и посадок с правом «Stop-over»);
- отклонение от маршрута полета в воздушном пространстве Российской Федерации, в том числе от точки входа, расчетного времени входа (UTC), скорости полета и эшелоне в точке входа в воздушное пространство Российской Федерации, а равно от точки выхода, расчетного времени выхода (UTC), скорости полета и эшелоне в точке выхода из воздушного пространства РФ.

Необходимо также указать на нарушения правил поддержания постоянной связи с органом обслуживания воздушного движения (вытекающих из требований приложения 2 к Чикагской конвенции), так как в связи с уведомлением, направленным Российской Федерацией в ИКАО, все воздушное пространство России является контролируемым.

В литературе имеются самые разнообразные взгляды на **объект преступления**, предусмотренного ст. 271 УК РФ¹². Думается, что родовым объектом этого преступления являются общественные отношения в сфере международной аэронавигации. Непосредственным объектом противоправного деяния является порядок совершения международного полета.

Проблема **субъекта преступления**, предусмотренного ст. 271 УК РФ, является дискуссионной. В отличие от советской правовой доктрины (однозначно относившей к субъекту нарушения правил международных полетов только членов экипажа воздушного судна, ответственных за соблюдение правил международных полетов), встречаются взгляды о том, что субъектами этого преступления могут быть авиадиспетчеры (А.И. Коробеев, П.С. Яни) и даже пассажиры (А.И. Коробеев). Большинство ученых (к которым принадлежит и автор данной статьи) придерживаются мнения, что субъектом данного преступления могут быть только члены экипажа воздушного судна; такую точку зрения разделяют В.И. Селиверстов, А.И. Чучаев, А.В. Наумов¹³.

¹² По этому вопросу: Жулев В.И. Транспортные преступления. – М.: Спарк, 2001. – С. 161; Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Изд-во Юридический центр Пресс, 2003. – С. 61-62; Уголовное право. Особенная часть: учеб. – М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. – С. 443; Российское уголовное право: в 2 т. Т. 2. Особенная часть: учеб. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – С. 453; Наумов А.В. Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий судебной практики и доктринальное толкование. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – С. 719. Анализ указанных взглядов содержится в работе «Уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов: Историко-правовой и доктринальный анализ». – С. 73-75.

¹³ Анализ взглядов ученых по проблеме субъекта преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ, см. в работе «Уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов: Историко-правовой и доктринальный анализ» / Отв. ред. д-р юрид. наук С.С. Юрьев – М.: Национальная ассоциация воздушного права, Изд-во ФОРУМ, 2006. – С. 76-79.

Характеризуя **субъективную сторону** состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ, А.В. Наумов определяет ее как прямой умысел; лицо осознает, что нарушает правила международных полетов и желает этого. Данную позицию разделяют А.И. Чучаев и В.И. Селиверстов¹⁴.

А.И. Коробеев указывает: «С субъективной стороны преступление предполагает вину в форме только умысла. Конструкция нормы такова, что исключает неосторожное отношение субъекта к нарушению правил международных полетов»; одновременно А.И. Коробеев отмечает, что некоторые ученые (И.Я. Козаченко, Н.И. Ветров, В.П. Малков) допускают и неосторожную вину при совершении данного преступления¹⁵.

В силу ст. 26 УК РФ, неосторожность, как форма вины, предполагает психическое отношение лица к общественно опасным последствиям своих действий. Однако любое нарушение правил международных полетов происходит осознанно. Выше уже раскрывались особенности объективной стороны данного преступления. Невозможно совершить посадку на неустановленный аэродром или прервать радиосвязь с диспетчерским органом без осознания того факта, что совершается нарушение (мы не берем случаи крайней необходимости или невиновного поведения). На этом основании представляется правильным говорить о том, что субъективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ – прямой умысел.

Существенно, что официальные публикации о состоянии преступности в стране не содержат сведений о таких уголовных делах. Основываясь на работе А.И. Коробеева, можно сделать вывод о том, что в период с 1 января 1997 г. по 31 декабря 2002 г. (то есть в течение семи лет с момента вступления в силу нового УК РФ) ни одного уголовного дела по ст. 271 УК РФ не возбуждалось¹⁶. В официальных изданиях Верховного Суда Российской Федерации за 2003-2008 гг. и первый квартал 2009 г. также нет информации о делах данной категории¹⁷.

Исходя из этого, большой интерес представляет конкретное уголовное дело (возбужденное в июле 2005 г. и завершившееся приговором суда в декабре 2006 г.), которое тогда же привело автора к мысли о необходимости научного анализа состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ¹⁸.

Фабула дела такова. 12 июля 2005 г. воздушное судно «Боинг-777-200» авиакомпании «Вьетнамские авиалинии» выполняло рейс ХЖН-525 по маршруту Ханой-Домодедово. Однако разрешение на использование воздушного пространства в соответствующие центры Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД), органы ВВС и ПВО Минобороны России не поступило. В ночь на 12.07.2005 г. пассажирский самолет пересек границу между Казахстаном и Россией и был принят на управление российскими авиадиспетчерами первоначально в зоне ответственности Самарского РЦ ЕС ОрВД, а затем – Пензенского РЦ. При этом авиадис-

¹⁴ Наумов А.В. Практика применения Уголовного кодекса Российской Федерации: комментарий судебной практики и доктринальное толкование. – М.: Волтерс Клувер, 2005. – С. 720; Российское уголовное право. – С. 455; Уголовное право. Особенная часть: учеб. / Под общ. ред. первого заместителя Председателя Верховного Суда РФ В.И. Радченко. – М.: ЗАО «Юстицинформ», 2004. – С. 446.

¹⁵ Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Изд-во Юридический центр Пресс, 2003. – С. 195.

¹⁶ Д-р юрид. наук А.И. Коробеев пишет, что «в 1993 г. в России было зафиксировано 3 случая преступных нарушений правил международных полетов, в 1995 г. – 6, в последующие годы – ни одного». См.: Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб.: Изд-во Юридический центр Пресс, 2003. – С. 190.

¹⁷ При подготовке статьи был проведен анализ 75 номеров Бюллетеней Верховного Суда Российской Федерации, изданных с января 2003 г. по март 2009 г.

¹⁸ Борова И.Л., Евкин В.И., Рау А.Э., Юрьев С.С. Ответственность за нарушение правил международных полетов по уголовному законодательству России / Национальная ассоциация воздушного права. – М., 2006; Борова И.Л., Юрьев С.С. Становление и развитие норм об ответственности за нарушение правил международных полетов по уголовному законодательству РСФСР // Юридическая панорама. – 2006. – № 9. – С. 5-21; Уголовная ответственность за нарушение правил международных полетов: Историко-правовой и доктринальный анализ / Отв. ред. д-р юрид. наук С.С. Юрьев. – М.: Национальная ассоциация воздушного права. – Изд-во ФОРУМ, 2006.

петчеры, несмотря на обязательные для исполнения указания военных специалистов о пресечении полета, этих указаний не выполнили и умышленно позволили иностранному воздушному судну пересечь государственную границу, а затем незаконно продолжить полет по маршруту. Утром 12.07.2005 г. самолет совершил посадку в аэропорту Домодедово.

В этой связи Главным следственным управлением Генеральной прокуратуры Российской Федерации было возбуждено уголовное дело № 18/346245 по факту инцидента 12 июля 2005 года в воздушном пространстве Российской Федерации с указанным воздушным судном.

В результате расследования были предъявлены обвинения по ст. 271 УК РФ за «иное нарушение правил международных полетов» четырем авиадиспетчерам: руководителю полетов Самарского РЦ К-ву и диспетчеру того же РЦ Т., руководителю полетов Пензенского РЦ К. и диспетчеру того же РЦ С.

Несмотря на то, что следствие собрало практически все доказательства, необходимые для установления истины по делу, возобладал «обвинительный уклон»: доказательства интерпретировались только с точки зрения виновности обвиняемых; изучение юридической силы документов, в нарушении которых они обвиняются, не проводилось. Не уделило следствие достаточного внимания и исследованию вопроса «крайней необходимости» - устранивающей, как известно, квалификацию деяния как преступного.

Дело рассматривалось Первомайским районным судом г. Пензы (судья О.Б. Матюшенко) в открытом судебном заседании, приговор по делу вынесен 07 декабря 2006 г.

В ходе судебного следствия были установлены факты и даны оценки по таким обстоятельствам, многие из которых можно рассматривать как отражающие проблемы современного воздушного права и практики.

Так, было установлено, что авиакомпания «Вьетнамские авиалинии» направило заявку в Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиацию) еще 5 июля 2005 г. и получила разрешение № 070609 на выполнение данного рейса. Однако телеграмма Росавиации от 07.07.2005 г. не была своевременно обработана из-за сбоя компьютерной системы в главном центре ЕС ОрВД, поэтому в суточный план воздушного движения данный рейс включен не был (то есть органы ВВС и ПВО сведениями о наличии разрешения на данный рейс не располагали). В этой связи суд пришел к выводу о том, что самолет авиакомпании «Вьетнамские авиалинии» «объективно не являлся нарушителем порядка использования воздушного пространства РФ» (приговор от 07.12.2006 г., с. 18). Исходя из теории уголовного права, установление только данного факта уже означало, что обвиняемые могли быть привлечены следствием к ответственности не за оконченное преступление, а за покушение на преступление (и то только при доказанности умысла обвиняемых на совершение общественно опасных действий): в современной отечественной доктрине уголовного права преобладающим является мнение, что в случаях фактической ошибки, когда лицо считает свои действия (бездействие) общественно опасными, но на самом деле они таковыми не являются, ответственность наступает за покушение на преступление, так как виновный все-таки реализует свой умысел на совершение конкретного преступления¹⁹. В советской уголовно-правовой доктрине действия лица, расценивающего как противоправное деяние, не являющееся уголовно-наказуемым, получили название «мнимых преступлений», не влекущих уголовной ответственности²⁰.

Далее, следствие обвиняло авиадиспетчеров в том, что они, в нарушение требований действующих нормативных актов, не изучили перед заступлением на дежурство суточный план воз-

¹⁹ По вопросу уголовно-правового значения фактической ошибки см.: Российское уголовное право: в 2-х т. Т. 1. Общая часть. - М.: Изд-во Проспект, ТК Велби, 2006. - С. 188; Курс уголовного права. Общая часть. Т. 1: Учение о преступлении: учеб. для вузов / Под ред. Н.Ф. Кузнецовой, И.М. Тяжловой. - М.: ИКД «Зерцало-М», 2002. - С. 357.

²⁰ См., напр.: Якушин В.А. Ошибка и ее уголовно-правовое значение. - Казань: Изд-во Казанского университета, 1988. - С. 102-103.

душного движения. Обвиняемые утверждали обратное. Суд выявил, что используемые в работе авиадиспетчеров электронные системы содержат суточные планы, которые, однако, по форме отличаются от нормативно установленных в силу технических возможностей применяемой системы планирования. Суд обратил внимание на то, что согласно ИВП под термином «суточный план» понимается документ установленного образца, содержащий сведения о планировании воздушного пространства на 24-часовой период. Отсюда можно сделать вывод: коль скоро соблюдение формы суточного плана влияет на права и обязанности граждан (в данном случае – авиадиспетчеров), то упомянутая форма должна устанавливаться нормативным правовым актом.

Близок к этой проблеме и другой аспект судебного разбирательства. Следствие обвиняло авиадиспетчеров в нарушении Технологии работы диспетчеров УВД, утвержденной приказом Федеральной службы воздушного транспорта № 16 от 07.02.2000 г., и Инструкции по использованию воздушного пространства Самарской зоны ЕС ОрВД РФ, утвержденной Врио Главнокомандующего ВВС 17.07.2001 г., но в суде государственный обвинитель не представил доказательств, что авиадиспетчеры были ознакомлены с ними. Более того, суд пришел к выводу, что эти документы не являются нормативными правовыми актами, противоречат требованиям ч. 3 ст. 15 Конституции Российской Федерации и законодательству, поэтому «указанные обвинением нарушения требований перечисленных ведомственных документов не могут рассматриваться как преступление, так как не образуют его состава» (приговор от 07.12.2006 г., с. 14-15). Однако на сегодня применяется значительное число документов, изданных авиационными властями после введения в действие (1996 г.) Правил регистрации и опубликования ведомственных актов. Следовательно, если судами будут установлены признаки нормативности таких актов, на них нельзя будет ссылаться в судебном процессе для доказывания тех или иных обстоятельств.

Большое внимание суд уделил исследованию доказательств, связанных с инкриминируемым обвиняемым неисполнением указаний военных специалистов. Было установлено, что в адрес обвиняемых поступали противоречивые, несвоевременные, не соответствующие требованиям фразеологии и практически неисполнимые «команды». Для иллюстрации можно привести несколько фактов. В 05 часов 05 минут 12.07.2005 г. диспетчер Т. получил информацию от диспетчера Актюбинского РЦ (Казахстан) о том, что через 30 минут вьетнамский «Боинг» пересечет границу Российской Федерации. В 05 часов 09 минут диспетчер Т. проинформировал об этом органы ВВС и ПВО Минобороны России, запрета от них не поступило. Однако через 12 минут после влета в воздушное пространство России (05 часов 47 минут) в отношении «Боинга» следует команда специалиста военного сектора зонального центра ЕС ОрВД о постановке воздушного судна «в круг», хотя в данной части воздушного пространства зон ожидания не предусмотрено. На вопрос руководителя полетов Самарского РЦ К-ва: «А если он упадет, не долетит, у него топлива не хватит?», следует ответ «военного специалиста»: «Заправят в воздухе, если надо будет». Не случайно, оценивая показания свидетелей-военнослужащих об обязательности исполнения любых их указаний гражданскими авиадиспетчерами, на страницах 23-24 приговора отмечено: «Суд усматривает в данных показаниях стремление оправдать несогласованность, противоречивость и некомпетентность поступавших команд, а также незнание компетентными лицами военного сектора воздушной обстановки на трассе». Необходимо заметить, что суд не рассматривал данную ситуацию в аспекте ст. 42 («Исполнение приказа или распоряжения») УК РФ, так как достаточных оснований для ее применения не было. Тем не менее, теоретически (и хорошо, что только теоретически) можно поставить вопрос – если бы произошла некая неприятность (например, возврат «Боинга» в Ханой и последующий иск о возмещении вреда со стороны авиакомпания), рассматривались ли бы команды военнослужащих как законные и обязательные для исполнения? От ответа зависит, кто будет нести уголовную ответственность за «причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам» (ст. 42 УК РФ) – тот, кто исполнил приказ или тот, кто отдал этот приказ. В рассматриваемом деле это зависит

от обоснованности указания, его формулировки и исполнимости, именно эти аспекты приобретают уголовно-правовое значение.

Рассматривая далее объективную сторону инкриминируемого обвиняемым состава преступления, суд установил, что она заключается в нарушении одного или нескольких правил международных полетов. Однако ни ст. 271 УК РФ, ни Воздушный кодекс РФ, ни ФП ИВП, ни иные акты не содержат положений, именуемых «правила международных полетов» и раскрывающих данное понятие (приговор от 07.12.2006 г., с. 16).

Как уже указывалось, обвиняемые были привлечены к ответственности только по ст. 271 УК РФ. Тем не менее, в обвинительном заключении утверждалось, что авиадиспетчеры «умышленно позволили иностранному воздушному судну пересечь Государственную границу Российской Федерации». Как известно, незаконное пересечение государственной границы образует самостоятельный состав преступления, предусмотренного ст. 322 УК РФ, и следствие в данном случае не уяснило объекта преступления, в совершении которого обвинялись авиадиспетчеры. Тем не менее, суд исследовал все относящиеся к данному вопросу доказательства и установил, что в руководящих документах ЕС ОрВД отсутствует обязанность гражданских авиадиспетчеров определять порядок и контролировать пересечение воздушными судами государственной границы. Кроме того, на момент авиационного события отсутствовал ратифицированный международный договор об установлении государственной границы между РФ и Казахстаном²¹. По этому поводу в приговоре (с. 13) указано, что «в правовой квалификации событий от 12.07.05 г. обвинением необоснованно усматривается нарушение государственной границы РФ» вьетнамским воздушным судном.

В ходе следствия и в суде затрагивался и сугубо теоретический вопрос о том, могут ли авиадиспетчеры быть субъектом преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ. Для обоснования своей версии следствие представило два заключения - Института повышения квалификации руководящих кадров Генеральной прокуратуры РФ от 12.11.2005 г. и кафедры уголовного права и криминологии Санкт-Петербургского юридического института от 22.11.2005 г. Иную точку зрения, обоснованную современными разработками отечественных ученых, отстаивала защита. В итоге состязательного процесса суд пришел к выводу, что ссылка органов следствия на вышеназванные заключения является несостоятельной, так как «проблема субъекта преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ, является дискуссионной, и единая точка зрения по указанному поводу отсутствует» (приговор от 07.12.2006 г., с. 25). Таким образом, необходимо продолжить научную дискуссию по данному вопросу.

Не обошел суд стороной и проблему крайней необходимости, наличие которой устраняет уголовную противоправность деяния (ст. 39 УК РФ). На основе оценки доказательств суд указал в приговоре (с. 29), что авиадиспетчеры «в сложной обстановке, каждый в своей зоне, при высокой интенсивности воздушного движения, осуществлении его управлением ночью, в условиях дефицита времени и скоротечности происходящих событий действовали в состоянии крайней необходимости, не допустив перерастания авиационного события на более опасный уровень. Их действия соответствовали складывающейся ситуации и были направлены на обеспечение безопасности полета иностранного воздушного судна».

На основании совокупности исследованных по делу доказательств суд пришел к выводу об отсутствии в действиях авиадиспетчеров состава преступления и постановил оправдательный приговор, вступивший в законную силу.

Вместе с тем, ст. 271 УК РФ сохраняет свое действие. Как представляется, в условиях унификации правил полетов и увеличения угроз авиационной безопасности целесообразно пересмотреть указанную норму, установив ответственность за особо тяжкие нарушения правил использования воздушного пространства.

²¹ Договор о российско-казахстанской государственной границе был ратифицирован Федеральным законом № 148-ФЗ от 02.12.2005 г. и вступил в силу 12 января 2006 г. Контроль за пересечением Государственной границы Российской Федерации воздушными судами возложен на войска ПВО страны.

**CONTEMPORARY CASE LAW CONCERNING CRIMINAL RESPONSIBILITY
FOR INFRINGEMENT OF INTERNATIONAL FLIGHT PROCEDURES**

Yurev S.S

In the article, on basis of analysis of the particular criminal case, are given the essential elements of offence, provided by the article 271 of Criminal Code of Russian Federation. The author states the proposals for criminal legislation improvements.

Сведения об авторе

Юрьев Сергей Сергеевич, 1958 г.р., окончил Калининский (Тверской) государственный университет (1984), президент Национальной ассоциации воздушного права, почетный юрист г. Москвы, доктор юридических наук, профессор Российской академии адвокатуры и нотариата, автор более 130 научных работ, область научных интересов – теоретико-правовые аспекты демократии, государства и права в современном мире, правовые вопросы использования воздушного пространства, организация оказания правовой помощи и др.