

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«Тольяттинский государственный университет»

Институт права

(наименование института полностью)

Кафедра «Уголовное право и процесс»

(наименование кафедры)

40.05.02 Правоохранительная деятельность

(код и наименование направления подготовки, специальности)

Оперативно-розыскная деятельность

(направленность (профиль)/специализация)

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

на тему «Уголовная ответственность за нарушение правил
международных полетов»

Студент

А.Э. Ксенофонов

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Руководитель

Н.В. Олиндер

(И.О. Фамилия)

(личная подпись)

Допустить к защите

Заведующий кафедрой к.ю.н. С.В. Юношев

(ученая степень, звание, И.О. Фамилия)

(личная подпись)

«_____» _____ 20 ____ г.

Тольятти 2019

Аннотация

Актуальности выбранной темы работы представляется чрезвычайно высокой ввиду все более возрастающего спроса на пользование авиационным транспортом при необходимости перемещения на большие расстояния, а развитие технологий также привело к распространению в воздушном пространстве различного рода объектов, которые можно назвать в общем «беспилотниками». Информация, зафиксированная посредством фото или видео съемки при осуществлении полетов различными видами летательных аппаратов может стать причиной для реализации различных террористических операций и подрыва государственной безопасности.

Цель работы – проанализировать содержание уголовной ответственности за нарушения правил международных полетов, выделить актуальные проблемы в области обеспечения правовой безопасности при осуществлении международных полетов и предложить пути оптимизации в данной проблемной области.

Задачи:

1. Дать общую характеристику правил осуществления международных полетов и преступлений, совершаемых при осуществлении международных полетов;
2. Раскрыть сущность предоставления права и соблюдение правил международных полетов;
3. Провести общую комплексную характеристику преступления, состав которого предусмотрен статьей 271 УК РФ и раскрыть суть уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов.

Методологическую базу исследования составили в основном методы правового анализа, индукции, дедукции, логико-формальный и абстрактные методы мышления.

Структурно работа состоит из введения, двух глав, подразделенных на шесть параграфов, заключения и списка используемых источников.

Общий объем работы составляет 74 листа.

Содержание

| | |
|--|----|
| Введение | 4 |
| Глава 1. Анализ преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов и последующей за это юридической ответственности | 8 |
| 1.1. Общая характеристика правил осуществления международных полетов и преступлений, совершаемых при осуществлении международных полетов | 8 |
| 1.2. Предоставление права и соблюдение правил международных полетов | 17 |
| Глава 2. Юридический состав преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов | 27 |
| 2.1. Объект и объективная сторона преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов | 27 |
| 2.2. Субъект и субъективная сторона преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов | 36 |
| Глава 3. Вопросы привлечения к юридической ответственности за нарушения правил международных полетов и направления совершенствования правового регулирования международных полетов | 46 |
| 3.1. Проблемы квалификации преступлений за нарушения правил международных полетов | 46 |
| 3.2. Направления совершенствования правового регулирования международных полетов | 53 |
| Заключение | 68 |
| Список используемой литературы и источников | 71 |

Введение

Актуальности выбранной темы работы представляется чрезвычайно высокой ввиду все более возрастающего спроса на пользование авиационным транспортом при необходимости перемещения на большие расстояния, при том, что в некоторых случаях без помощи авиации трудно преодолеть некоторые расстояния ввиду большой удаленности объектов назначения друг от друга. Кроме того, высокая скорость и комфортные условия полета очень быстро превратили гражданскую авиацию не только в один из основных, но и в самый предпочтительный вид транспорта. Одновременно с удобством, обратной стороной медали оказался тот факт, что данный очень удобный транспорт оказался весьма уязвим для действий экстремистов, что ясно следует из количества преступлений, которые ежегодно совершаются на бортах самолетов, а также нарушений, которые выявляются при проверке соблюдения правил международных полетов. Проблема обеспечения безопасности воздушной навигации стала злободневной во всемирном масштабе. По наблюдениям специалистов, прежде преступления этого вида совершали чаще всего лица, захватывающие самолет с целью скрыться на нем от преследования органов правосудия, но теперь все чаще стали отмечаться случаи захвата воздушных судов вместе с пассажирами, которые служат заложниками, с целью вымогательства большого денежного выкупа, а также предъявления каких-либо политических или иных требований. Достаточно большое содействие в повышении потенциальной вероятности осуществления захвата воздушного судна, или же осуществления иных опасных или вредоносных посягательств на воздушное судно оказывается при нарушении правил международных полетов.

Развитие технологий также привело к распространению в воздушном пространстве различного рода объектов, которые можно

назвать в общем «беспилотниками». Речь идет не только о военных беспилотниках, снабженных устройствами записи информации и передающих ее на базу, но и частных летательных устройствах, которые управляются с земли посредством пульта дистанционного управления – квадрокоптерах и дронах. Как правило, в них также устанавливаются камеры, позволяющие осуществлять фото и видео съемки как в личных, так и в государственных интересах. Именно поэтому тема работы также представляется весьма актуальной, потому как информация, полученная при осуществлении полетов различными видами летательных аппаратов может содержать информацию, важную для обеспечения государственной безопасности.

Поскольку проблема обеспечения безопасности воздушных полетов является общемировой проблемой, то и основные правила обеспечения безопасности воздушных полетов обеспечиваются в основном международными правовыми актами. Например, общие правила безопасности составляют основу системы безопасности полетов Европейского Союза. Они предусматривают однородный уровень требований для операторов, производителей и персонала авиации, таким образом, облегчая поток продуктов, людей и услуг на внутреннем рынке, и допуская взаимное признание свидетельств безопасности, уменьшая административное бремя и рабочую нагрузку для государственных властей и промышленности.

Безопасность полетов - проблема глобального беспокойства. В настоящее время Европейский Союз способствует безопасности полетов во всем мире на пользу широкой публике и европейским пассажирам, которые являются глобальными путешественниками, а также обеспечивая государственную безопасность в воздушном пространстве целом. Кроме того, действия международного сотрудничества в области безопасности играют важную роль в усилении конкурентоспособности европейских компаний авиации, особенно минимизируя экономическое бремя на

авиационной промышленности, следующей из избыточного регулирующего надзора.

Обеспечением безопасности международных полетов активно занимается и Российская Федерация, активно развивая внутреннее законодательство в данной сфере.

Цель данной работы – проанализировать содержание уголовной ответственности за нарушения правил международных полетов, выделить актуальные проблемы в области обеспечения правовой безопасности при осуществлении международных полетов и предложить пути оптимизации в данной проблемной области.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач, которые были намечены для раскрытия содержания данной дипломной работы.

1. Дать общую характеристику правил осуществления международных полетов и преступлений, совершаемых при осуществлении международных полетов;

2. Раскрыть сущность предоставления права и соблюдение правил международных полетов;

3. Провести общую комплексную характеристику преступления, состав которого предусмотрен статьей 271 УК РФ и раскрыть суть уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов.

4. Проанализировать юридический состав преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ, совершаемого при нарушении правил международных полетов.

5. Указать на особенности квалификации преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ при нарушении правил международных полетов.

6. Определить проблемы правового регулирования безопасности международных полетов, эксплуатации воздушного транспорта и

возможности их разрешения, а также возможностей снижения количества преступлений, состав которого определен в статье 271 УК РФ.

Предметом исследования станет весь спектр правовых мер, приемов и способов обеспечения безопасности при осуществлении международных полетов и, соответственно, уголовная ответственность за нарушение установленных норм законодательства правил международных полетов.

Объектом исследования будут являться правовые и общественные отношения, которые возникают в сфере обеспечения безопасности при осуществлении международных полетов.

Степень исследования предмета темы выпускной работы представляется весьма неоднозначной, потому как с одной стороны в настоящее время функционирует большое количество международных и внутригосударственных правовых актов и стандартов, регулирующих безопасность воздушных полетов, а с другой стороны – возрастающий спрос на авиационные пассажирский и грузовые перевозки диктует необходимость постоянного совершенствования законодательной базы и расширения видов правовых норм в данной области.

Методологическую базу исследования составили в основном методы правового анализа, индукции, дедукции, логико-формальный и абстрактные методы мышления.

Теоретическую базу исследования составили международные и внутригосударственные правовые акты, регламентирующие правила и нормы правового обеспечения в сфере обеспечения безопасности при осуществлении международных воздушных полетов и соответственно, уголовная ответственность за нарушение установленных норм законодательства.

Структурно работа состоит из введения, двух глав, подразделенных на шесть параграфов, заключения и списка используемых источников.

Общий объем работы составляет 74 листа.

Глава 1. Анализ преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов и последующей за это юридической ответственности

1.1. Общая характеристика правил осуществления международных полетов и преступлений, совершаемых при осуществлении международных полетов

Еще на заре становление воздухоплавания, в далеком 1912 году правовед Л.И. Шиф очень содержательным образом отразил прямолинейную взаимосвязь развития воздухоплавания и преступлений, которые будут возникать в данной области: «С развитием воздухоплавания будет создаваться новая обширная область для проявления преступной воли человека по трем направлениям: в пределах судов; преступления, направленные из самого суда против объектов, которые в нем не находятся и преступления, направленные против судов извне». Помимо этого, Л.И. Шиф также указал на тот момент, что преступления будут также совершаться и в области «нарушения специальных правил передвижения в воздухе между границами», что соответствует сегодняшнему содержанию состава преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ «нарушение правил международных полетов», что уже предопределило преступную сущность и взаимосвязь правил международных полетов и желания их нарушить отдельными субъектами права.

Обеспечением безопасности воздушных полетов, как в сфере эксплуатации, так и ее правовом характере занимается большое количество обсуживающего персонала и сотрудников правоохранительных органов. Перелеты на воздушных судах связаны с большим количеством рисков, чем перемещение на автомобиле или поездах, поэтому уже, начиная со входа в аэропорт осуществляется более

пристальных осмотр лиц, желающих воспользоваться услугами воздушных перелетов и их багажа. Кроме того, в настоящее время авиационные пассажирские и грузовые перевозки приобретают все более широкое распространение ввиду своего скоростного исполнения.

Прежде чем перейти к анализу преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ «Нарушение правил международных полетов», сперва необходимо дать общую содержательную характеристику воздушного судна и иным понятиям, речь о которых пойдет в данной работе, а также раскрыть нормативно-правовое обеспечение, посредством которого регламентируется осуществление воздушных полетов, в том числе международного уровня, потому как анализируемая нами в рамках нашего дипломного исследования статья 271 УК РФ «нарушение правил международных полетов» по своему содержанию является бланкетной нормой, то есть не раскрывающей всех определений, которые в ней используется. В частности, для грамотного раскрытия содержания положений данной статьи нам необходимо овладеть содержательным понятием терминов «международный полет», «правило осуществления международных полетов» и «воздушное судно».

В Российской Федерации нормативной основой для пилотов воздушных аппаратов любого типа, включая беспилотники, являются «Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации»¹, утвержденные Правительством девять лет назад - в марте 2010 года. Они составлены на основе «Воздушного кодекса РФ»² и чикагской «Конвенции о международной гражданской авиации»³ 1944 года. Таким образом, основные правила пилотирования

¹ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 05.04.2010, N 14, ст. 1649.

² «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, N 12, ст. 1383.

³ «Конвенция о международной гражданской авиации» (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Правовая база Консультант Плюс

регулируются в соответствии с международными и национальными нормами воздухоплавания.

Итак, в соответствии со статьей 32 ВК РФ «Воздушное судно - летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды»⁴.

Понятие воздушного судна традиционно можно толковать как объект гражданской или военной авиации, который управляется человеком и осуществляет внутренние или международные полеты. Пункт 4 статьи 32 ВК РФ указывает, что «Пилотируемое воздушное судно - воздушное судно, управляемое в полете пилотом, находящимся на его борту». При этом возможна перевозка пассажиров, багажа, товаров или же полеты в военных целях или для обеспечения безопасности границ государства соответствующими органами. Однако в настоящее время широкое распространение получают воздушные судна, осуществление управления которым осуществляется «внешним пилотом», который находится вне данного судна – как правило, на земле. Они имеют общее название – беспилотники, и их использование возможно как в гражданских, так и в военных целях. Различного рода беспилотники (дроны, квадрокоптеры) могут осуществлять также и международные полеты в зависимости от их летательных характеристик. Согласно содержанию пункта 5 ст. 32 ВК РФ «Беспилотное воздушное судно - воздушное судно, управляемое, контролируемое в полете пилотом, находящимся вне борта такого воздушного судна (внешний пилот)». Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138 дается несколько иная содержательная трактовка. Так, беспилотное воздушное судно в данном Постановлении называется беспилотным летательным аппаратом, который выполняет «полет без пилота (экипажа) на борту и управляемый

⁴ «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, N 12, ст. 1383.

в полете автоматически, оператором с пункта управления или сочетанием указанных способов»⁵.

Поскольку правила международных полетов распространяются на воздушные суда, закономерно заключить, что воздушным судном может быть летательный аппарат, как пилотируемый изнутри, так и внешним пилотом.

В статье 79 ВК РФ дается общая характеристика международных полетов воздушных судов: «Международный полет воздушного судна - полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства».

Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.

Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.

⁵ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 05.04.2010, N 14, ст. 1649.

Опознавательные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.

Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам. Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации.

Статьей 80 ВК РФ установлен регламент взлета и посадки воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации. Они производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации. Соответственно, все «Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Российской Федерации, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией».

Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов.

В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области

гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

На прибывающие в Российскую Федерацию, убывающие из Российской Федерации и следующие транзитом с посадкой на территории Российской Федерации воздушные суда, их экипажи и пассажиров, а также на имущество, багаж, грузы и почту, ввозимые в Российскую Федерацию и вывозимые из Российской Федерации, распространяется действие паспортных, таможенных и иных правил, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации (ст. 82 ВК РФ).

Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории Российской Федерации, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.

Гражданские воздушные суда иностранных государств при производстве посадки на территории Российской Федерации могут быть подвергнуты осмотру с проверкой судовых документов уполномоченными лицами соответствующих уполномоченных органов.

В случаях, если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства отсутствует установленная для международных полетов документация или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна.

Характеристика преступлений, совершаемых на воздушном судне при осуществлении международных полетов в соответствии с положениями действующего уголовного законодательства Российской Федерации (далее - УК РФ) будет усложняться тем, что большинство преступлений будут иметь косвенный характер. Например, можно сказать о краже (158 УК РФ) или хулиганстве (213 УК РФ) на воздушном судне.

К прямым же преступлениям на воздушном судне можно отнести угон воздушного судна (211 УК РФ) и нарушение правил использования воздушного пространства РФ (271.1 УК РФ) и нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (263 УК РФ).

Законодатель также определил легальное определение и понятию преступление. Так, согласно положениями статьи 14 УК РФ⁶ «Преступлением признается виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное УК РФ под угрозой наказания.

Не является преступлением действие (бездействие), хотя формально и содержащее признаки какого-либо деяния, предусмотренного УК РФ, но в силу малозначительности не представляющее общественной опасности».

Если говорить об уголовной ответственности за нарушение правил международных полетов, то данный состав преступления предусмотрен статьей 271 УК РФ содержание которой таково: «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 арестом на срок до шести месяцев с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет или без такового».

«Федеральными правилами»⁷ регулируются взаимоотношения пилотов, а также владельцев дронов с национальными ведомствами, в компетенции которых находится разрешение или запрет на использование воздушного пространства РФ для организации полетов. Речь идет о

⁶ «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 23.04.2019) // «Собрание законодательства РФ», 17.06.1996, N 25, ст. 2954.

⁷ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 05.04.2010, N 14, ст. 1649.

центре Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД), куда необходимо подавать заявки и получать разрешения на полеты. ЕС ОрВД имеет зональные и региональные центры, созданные в соответствии с географией страны. Именно туда владельцы беспилотников по электронной почте или по телефону должны подавать планы полетов.

Пилотам и просто владельцам дронов также следует учитывать, что федеральное законодательство разрешает местным органам власти (администрациям городов федерального значения и обычных населенных пунктов) разрешать или запрещать полеты и посадку в границах таких муниципальных образований («Федеральные правила», п. 49). В связи с этим как раз следует упомянуть о двух режимах - временном или местном - в рамках которых могут проходить разрешенные полеты беспилотников. Оба режима так или иначе связаны с определенными, часто кратковременными ограничениями в использовании воздушного пространства («Федеральные правила», п.52).

Согласно «Федеральным правилам»:

- Под «местным режимом» понимается «запрет или ограничение на использование воздушного пространства зоны Единой системы».
- Под кратковременным ограничением понимают «запрет или ограничение использования воздушного пространства для обеспечения безопасного выполнения полетов воздушных судов».

Нормы и правила пилотирования в условиях таких режимов прописаны в Приказе Министерства транспорта РФ (27.06.2011)⁸. За введение таких режимов отвечают региональные, зональные и центральный орган ЕС ОрВД. Как правило, подобные ограничения вводятся в условиях чрезвычайных ситуаций и проведения в соответствующих зонах военных учений, включая полеты военной

⁸ Приказ Минтранса РФ от 27 июня 2011 г. № 171 «Об утверждении Инструкции по разработке, установлению, введению и снятию временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений» // Правовая база Консультант плюс Он лайн

авиации, работу ПВО и артиллерийские стрельбы. Часто также подобные режимы вводятся, когда в воздушном пространстве работают беспилотные летательные аппараты Министерства обороны, МВД или других силовых ведомств.

В качестве примера подобного рода, хорошо иллюстрирующего работу «Федеральных правил» в условиях ограничений местного характера, можно привести выдержку из пояснения представителя ГУ МЧС России по г. Москве В. Алёшина на пресс-конференции от 5 марта 2019 года: «В рамках планомерной работы: для проведения мониторинга пожароопасной обстановки, других заранее запланированных мероприятий – за трое суток до мероприятия подаем представление об установлении кратковременного ограничения воздушного пространства. Для квадрокоптеров, как правило, задается радиус 1-2 км, и на три часа для нас закрывают воздушное пространство. Все, кто легитимно подает запросы на использование воздушного пространства, будут знать, что на этой территории введены ограничения, диспетчеры будут уводить авиацию на другой маршрут»⁹.

Нарушение правил международных полетов может быть сопряжено с совершением других преступлений: угоном воздушного судна (ст. 211 УК), контрабандой (ст. 188 УК) и т.п. В этом случае налицо совокупность преступлений. Уголовная ответственность по ст. 271.1 УК РФ наступает за использование воздушного пространства РФ без разрешения, когда оно требуется, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека (ч. 1 ст. 271.1 УК РФ), а также смерть двух или более лиц (ч. 2 ст. 271.1 УК РФ).

⁹ Внедрение беспилотников и дронов в воздушное пространство России // Российская газета. – 2019. – 12 марта

1.2. Предоставление права и соблюдение правил международных полетов

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве над государственной территорией осуществляются по разрешительной системе. В отношении регулярных полетов разрешительная, система предусмотрена и в ст.6 Чикагской конвенции¹⁰. Однако сама Конвенция еще не является основанием для выполнения регулярных полетов. Это обычно предусматривается в соглашениях о международных воздушных сообщениях, содержащих разрешение на полеты и согласованные договорные воздушные линии. Сами же правила полетов в воздушном пространстве государства определяются в его внутреннем законодательстве. Например, согласно ст. 66 ВК СССР¹¹ «при международных полетах в воздушном пространстве СССР гражданских воздушных судов СССР, а также иностранных воздушных судов действуют общие положения, регулирующие полеты и эксплуатацию воздушных судов СССР, с изменениями и дополнениями, указанными в настоящей главе и в правилах полетов иностранных воздушных судов в воздушном пространстве СССР, издаваемых советскими компетентными органами и публикуемых в Сборнике аэронавигационной информации».

Исходя из принципа полного и исключительного суверенитета национальные правила полетов обязательны для всех, в том числе и иностранных воздушных судов. Согласно ст.11 Чикагской конвенции «все правила Договаривающегося государства, касающиеся допуска на его территорию или убытия с его территории воздушных судов, занятых в международной аэронавигации, либо эксплуатации и навигации таких

¹⁰ Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г. (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 44.

воздушных судов во время пребывания в пределах его территории, применимы воздушным судам всех участников Чикагской конвенции без различия национальности...»¹². Данное правило основано на принципе полного и исключительного суверенитета государств в своем воздушном пространстве, а не на участии в каком-либо международном соглашении, в том числе Чикагской конвенции.

Национальные правила международных полетов регламентируют порядок и места пересечения государственных границ, международные воздушные трассы над государственной территорией, правила эшелонирования и пролета государственной территории, выпуска и приема воздушных судов, обеспечения международных полетов и т.д. Обязательность соблюдения правил корреспондируется правом государства «принимать меры, – как отмечено в ст.12 Чикагской конвенции, – для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов...». Ответственность за такое соблюдение несет государство регистрации воздушного судна. Что же касается членов экипажа, то в отношении их большинство государств предусматривает различные меры наказания.

Разумеется, каждое государство правомочно создавать свои правила международных полетов в национальном воздушном пространстве. Вместе с тем в целях безопасности полетов участники Чикагской конвенции обязались «поддерживать максимально возможное единообразие своих собственных правил в этой области и правил, устанавливаемых время от времени на основании Конвенции». Стандарты и рекомендации ИКАО, определяющие правила международных полетов,

¹² Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г. (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 44.

содержатся прежде всего в Приложении 2, а также в ряде других приложений. Так, общепринятым правилом Приложения 2 является предоставление флайт-плана (плана полета), содержащего информацию о планируемом Международном полете или его части, командиром воздушного судна пункту сбора донесений, либо другому соответствующему органу службы воздушного движения. Составляется флайт-план на специальном бланке в форме, разработанной и рекомендованной Советом ИКАО.

Экипажи воздушных судов согласно правилам международных полетов обеспечиваются необходимыми документами аэронавигационной информации. Для экипажей Аэрофлота такая информация содержится в сборниках информационных данных Службы аэронавигационной информации (САИ), сборниках иностранных изданий «Джепсен» и сообщениях об изменениях аэронавигационной обстановки (НОТАМ), публикуемых САИ.

Право нерегулярных международных полетов и регулярных может быть предоставлено по международному соглашению как двустороннего, так и многостороннего характера. Примером многостороннего является Соглашение о коммерческих правах в нерегулярном воздушном сообщении в Европе, принятое западными странами в 1956 г. в Париже.

Участники Парижского соглашения предоставили друг другу право нерегулярных международных полетов без предварительного разрешения с одним условием: каждый участник имеет право отказаться в таких полетах, если они ущемляют интересы национальных авиакомпаний, эксплуатирующих регулярные воздушные линии.

основном многостороннем соглашении по воздушному праву (Чикагской конвенции) также имеются положения о нерегулярных международных полетах, вызывающие определенный интерес. Согласно ст.5 все воздушные суда государств-участников, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, имеют право при условии

соблюдения положений Конвенции осуществлять полеты на территорию государства-участника или транзитные беспосадочные полеты через его территорию и совершать остановки с некоммерческими целями без обязательного получения предварительного разрешения и при условии, что государство, над территорией которого осуществляется полет, имеет право требовать совершения посадки. Если же такое судно намерено осуществлять полет над недоступными районами или районами, не имеющими надлежащих аэронавигационных средств, государство имеет право требовать от него придерживаться предписываемых маршрутов или получить специальное разрешение на такие полеты.

Закреплено ли в данной статье право «мирного пролета» подобно праву «мирного прохода» по международному морскому праву? Очевидно, нет. Право мирного прохода морских судов, предоставленное согласно ст.14 Конвенции о территориальном море и прилегающей зоне 1958 г., не ограничено положениями ст.1 Конвенции, определяющими суверенитет государств на территориальном море. Этот вывод следует из положения ст.1 о том, что «суверенитет осуществляется с соблюдением постановлений настоящей статьи...» Конвенции 1958 г. и прежде всего упомянутой ст.14. Данные положения нашли отражение и в Конвенции по морскому праву 1982 г. Что же касается Чикагской конвенции, то ее ст.5 никакой аналогии со ст.14 Конвенции о территориальном море не имеет и должна толковаться ограничительно. Это объясняется тем, что ст.1 Чикагской конвенции закрепила не ограниченный другими статьями, а полный и исключительный суверенитет государств на свое воздушное пространство, что предполагает отсутствие прав на это пространство любого другого государства, включая и «право мирного пролета».

Таким образом, воздушные суда государств-участников, не занятые в регулярных международных воздушных сообщениях, могут использовать право, предоставленное ст.5, только в случаях, когда соответствующее государство не установит разрешительный порядок

осуществления нерегулярных полетов. Однако отсутствие разрешительного порядка встречается в государствах крайне редко.

Если разрешение на осуществление нерегулярных международных полетов не оговаривается в международных соглашениях о воздушных сообщениях, порядок его получения определяется национальным законодательством. Например, в СССР разрешение выдается Министерством гражданской авиации и оформляется в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР. Запрос разрешения осуществляется по дипломатическим каналам в пределах определенного срока, причем в запросе должны быть изложены такие данные, как тип воздушного судна, бортовой опознавательный знак (номер воздушного судна) и т.д.

Международные полеты за пределами государственной территории осуществляются главным образом в воздушном пространстве над открытым морем, всякая правомерная деятельность в котором базируется на одном из основных принципов международного морского права – принципе свободы открытого моря.

С первой половины 50-х гг. полеты над открытым морем становятся регулярными. Комиссия международного права ООН на двадцать второй сессии при рассмотрении вопросов кодификации международного воздушного права особо подчеркнула, что из принципа свободы открытого моря неизбежно вытекает и принцип свободы полетов над открытым морем. Это положение нашло отражение и в договорном праве. Согласно Женевской конвенции об открытом море 1958 г. в воздушном пространстве над открытым морем действует принцип «свободы полетов». Здесь ни одно государство не может устанавливать в отношении воздушного пространства свой порядок. Принцип, «свободы полетов» нашел подтверждение и в Конвенции по морскому праву 1982 г. Таким образом, принцип «свободы полетов» над открытым морем является составной частью принципа «свободы открытого моря»,

применительно к которому Постоянная палата международного правосудия высказала мнение: «В силу принципа свободы морей, т.е. отсутствия какого-либо территориального суверенитета над открытым морем, ни одно государство не может осуществлять там какую бы то ни было юрисдикцию над иностранными судами». Такое толкование принципа свободы открытого моря, нашедшее широкое применение в международных отношениях; неизбежно распространяется и на воздушное пространство над открытым морем. Между тем отдельные капиталистические государства нарушают принцип «свободы полетов», распространяя свой контроль над воздушными судами далеко за пределами территориальных вод в так называемых «зонах безопасности».

Установление указанных «зон безопасности» противоречит принципу «свободы полетов» над открытым морем, а также другим принципам и нормам, вытекающим из принципа открытого моря. Не существует также и допускающей установления таких зон обычной нормы. Она и не могла бы возникнуть, так как противоречила бы не только воздушному, но и общему международному праву. Исходя из принципа безопасности международной авиации государства по рекомендации ИКАО, придерживаются критериев по разграничению воздушного пространства на районы обслуживания международных полетов при необходимых формах контроля и обеспечения полетной информацией: контролируемое воздушное пространство, консультативное воздушное пространство, опасные зоны для полетов, зоны ограниченного режима для полетов. Но установление таких зон вовсе не означает признания каких-либо прав государств, на воздушное пространство над открытым морем. Это относится также к контролируемой воздушной и аэродромной зонам, представляющим собой выделенное воздушное пространство, которое необходимо для выполнения операций, связанных со снижением и заходом воздушных судов на посадку, а также взлетом и набором высоты. Такое пространство

ограничено радиусом 50-60 миль от аэродрома. По международным стандартам ИКАО установление этих зон относится к компетенции прибрежных государств.

Принцип «свободы полетов» над открытым морем не означает отсутствие каких-либо правил осуществления полетов. Свободу здесь скорее нужно понимать как отсутствие необходимости запрашивать разрешение на такие полеты у какого-либо государства. Допуск осуществляется самим государством регистрации судна. Однако полеты подчинены определенному правовому режиму, установленному по согласованию государств в международных соглашениях, а также в национальном праве. Например, из двусторонних международных соглашений в литературе по международному праву нередко упоминается советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним, заключенное в 1972 г. Участники соглашения обязались не допускать действий, которые могли бы создавать помехи для морских и воздушных судов этих стран в открытом море, предпринимать меры, направленные на обеспечение безопасности «полетов своих самолетов в воздушном пространстве над открытым морем». Вместе с тем, несмотря на то, что в соглашении детализируются эти обязательства, воздушные суда США и других стран НАТО продолжают создавать угрозу морской и воздушной навигации. Это выражается в преднамеренных и опасных облетах морских судов, действиях иностранных воздушных судов по сближению с ними на недопустимую дистанцию над открытым морем, что создает реальную угрозу безопасности прохода. В практике имело место объявление специальных воздушных зон в районах прохождения международных воздушных линий. Такая деятельность нарушает не только двусторонние соглашения, подобные советско-американскому, но и многосторонние,

прежде всего Устав ООН¹³, обязывающий государства воздерживаться «от угрозы силой или ее применения как против территориальной неприкосновенности или политической независимости любого государства, так и каким-либо другим образом, несовместимым с целями Объединенных Наций» (п. 4 ст.2).

Участники Чикагской конвенции согласились с тем, что «над открытым морем действующими являются правила, установленные в соответствии с настоящей Конвенцией». Речь идет о правилах и маневрах, определенных Советом ИКАО в Приложении 2 к Конвенции. Обязанность государств неукоснительно соблюдать правила Приложения 2 следует, конечно, рассматривать как исключение из общего положения ст.38 Конвенции, согласно которому государства свободны в решении вопроса о принятии международных стандартов и процедур, установленных в остальных приложениях. Относительно соблюдения правил Приложения 2 между участниками Конвенции не возникает каких-либо трений, что объясняется стремлением к реализации принципа безопасности полетов. Унификация же правил о полетах и маневрах прежде всего и направлена на реализацию данного принципа. Это особенно важно в связи с интенсификацией воздушных передвижений, в том числе над открытым морем.

Сама технология полетов над открытым морем определяется также и на региональных конференциях ИКАО, созываемых для районов Карибского моря, Европы и Средиземного моря, Африки и Индийского океана, Северной Атлантики, Тихого океана, Южной Америки и Южной Атлантики.

Некоторые особенности в правовом режиме международных полетов в районе южнее 60-й параллели внес Вашингтонский договор об Антарктике 1959 г. Здесь в основном осуществляют полеты воздушные

¹³ «Устав Организации Объединенных Наций» (Принят в г. Сан-Франциско 26.06.1945) // «Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами», Вып. XII, - М., 1956, с. 14 - 47

суда СССР и США. Цель полетов – исследование ледового континента и прилегающих водных районов, доставка полярников и необходимого оборудования на полярные станции.

Велико и потенциальное значение так называемого южного океана для осуществления транзитных воздушных сообщений через Антарктику, расположенных на кратчайших расстояниях между Австралией, Южной Америкой и Африкой (расстояние от Тасмании до Огненной Земли около 8500 км). В западной печати подчеркивается «геостратегическое» значение Антарктики как «перекрестка мировых морских и воздушных коммуникаций».

Одним из важнейших принципов, закрепленных Вашингтонским договором, является использование Антарктики только в мирных целях. Согласно ст.1 в этом районе запрещаются любые мероприятия военного характера.

В договоре нашел подтверждение и принцип «свободы полетов», однако военные летательные аппараты могут выполнить полеты над Антарктикой лишь для осуществления контроля за соблюдением положений договора, доставки и вывоза персонала и оснащения станций. Участники договора обязались заблаговременно информировать друг друга по всем экспедициям, направляемым в Антарктику, в том числе и о полетах воздушных судов.

Правовой режим международных полетов над открытым морем не исчерпывается правилами международных соглашений. Государства могут создавать нормы и в своем законодательстве, если они не противоречат положениям международных соглашений. Например, согласно Воздушному Кодексу Союза ССР 1983 г. командиру воздушного судна вменяется в обязанность в случае принятия сигнала бедствия от другого судна, воздушного, морского или речного или обнаружения судна, терпящего бедствие, либо находящихся в опасности людей, оказать возможную помощь и сообщить о бедствии службе руководства

движением. Это положение в равной степени действует и в открытом море. В НППГА специальный раздел посвящен полетам «над полярными районами Северного и Южного полушарий». Аналогичные положения имеются в нормативных актах многих других государств.

Особый режим международных полетов установлен в воздушном пространстве над международными проливами. Согласно общепризнанному принципу международного права гражданские воздушные суда беспрепятственно, осуществляют международные полеты транзитом через воздушный коридор, расположенный над проливами, являющимися основными воздушными путями (Гибралтарский, Ла-Манш, Дуврский и др.). При этом должны соблюдаться правила, установленные Советом ИКАО и содержащиеся в Приложении 2 Чикагской конвенции. Однако правовой режим может включать также и правила прибрежных государств, такие как определение границ воздушного коридора, высоты пролета над проливами и т.д. Пролет военных судов обычно осуществляется на разрешительной основе. Порядок осуществления полетов может быть определен и в специальных соглашениях, устанавливающих правовой режим проливов. Так, согласно ст.23 Конвенции о режиме Черноморских проливов «для обеспечения прохода гражданских воздушных судов между Средиземным морем и Черным морем турецкое правительство, будет указывать вне запретных зон проливов воздушные маршруты, предназначенные для этого прохода; гражданские воздушные суда могут использовать эти пути, делая турецкому правительству для эпизодических воздушных рейсов предуведомление за три дня, а для регулярных воздушных рейсов – общее предуведомление о датах прохода...».

Глава 2. Юридический состав преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов

2.1. Объект и объективная сторона преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов

Прежде чем перейти к рассмотрению объекта и объективной стороны преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов, необходимо сделать акцент на том факте, что в настоящее время в законодательном поле России отсутствует единый правовой документ, именуемый правилами международных полетов. Поэтому для определения объективной стороны и объекта данного вида преступления понадобится задействовать различные правовые акты международного и внутригосударственного уровня. В подтверждение данного утверждения, в сборнике аэронавигационной информации РФ в разделе GEN 1.6¹⁴ указано, что «Все лица, связанные с выполнением полетов в воздушном пространстве РФ и за его пределами должны руководствоваться соответствующими законами и правилами», и далее, в пункте 1.1 идет перечисление всех законов, которые относятся к категории авиационных актов.

Уголовная ответственность исходя из содержания положений статьи 271 УК РФ наступает за «несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил международных полетов». Соответственно, необходимо воспользоваться сборником аэронавигационной информации и установить правила соблюдения и разрешения маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета и иных условий осуществления международных полетов. Так, раздел GEN 1.2 Сборника

¹⁴ GEN 1.6 Краткое изложение национальных правил и международных соглашений. Сборник аэронавигационной информации РФ и стран СНГ. В трех томах. Том первый. – М.: Служба аэронавигационной информации, 2015. С. 189

аэронавигационной информации указывает, что регулярные и нерегулярные полеты оформляются, соответственно, по формам «Р» и «Н». Таким образом, юридическим фактом, который является разрешающим при осуществлении международного полета является, как указано пунктом 2.7 GEN 1.2 Сборника аэронавигационной информации соответствие одной из вышеуказанных форм и телекс по каналам «SITA» или «A FTN». В то же время, если будет осуществлен международный полет без надлежащего на то разрешения, то его состав подпадает не по действие статьи 271 УК РФ «нарушение правил международных полетов», а ст. 322 «незаконное пересечение государственной границы РФ». Данные две статьи, по сути, в общем, являются корреляционными по отношению друг к другу, но они будут различаться как по составу преступления, так и по общему смысловому содержанию.

Объектом преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ выступает порядок и безопасность международных полетов. Как уже указывалось ранее – полет считается международным, если он осуществляется в воздушном пространстве нескольких государств. Справедливым будет также и указание на факт, что родовым объектом данного преступления следует считать в целом все общественные отношения, которые возникают в сфере международной аэронавигации

Для обеспечения безопасности использования воздушного пространства в условиях устойчивого роста интенсивности воздушного движения проведены мероприятия по совершенствованию структуры воздушного пространства, процедур организации воздушного движения, а также предоставления аэронавигационной и метеорологической информации.

Общее количество используемых маршрутов ОВД в 2018 году достигло 1056, общей протяженностью более 865 тыс. км; из них международных – 622, протяженностью более 487 тыс. км; внутренних – 273, протяженностью более 141 тыс. км.

Реализованы мероприятия по внедрению в верхнем воздушном пространстве маршрутов зональной навигации. В рамках реализации требований приказа Минтранса России от 05.04.2017 № 136 «Об утверждении типов требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации»¹⁵ с 29 марта 2018 г. внедрено 142 маршрута зональной навигации (из них 94 маршрута по навигационной спецификации RNAV 5 и 48 по RNAV 10). Общее количество маршрутов зональной навигации в верхнем воздушном пространстве достигло 161, протяженностью более 236 тыс. км. В период с марта по сентябрь 2018 года по маршрутам RNAV выполнено 262788 международных и 186128 внутренних полетов.

В 2018 году была продолжена работа по обеспечению безопасности в воздушном пространстве Российской Федерации. При непосредственном участии Росавиации Минтрансом России установлено 268 запретных зон и 1043 зоны ограничения полетов, из них для 309 зон ограничения полетов установлен круглосуточный режим работы, в том числе над заповедниками – 235. Информация о режиме работы 734 зон ограничения полетов доводится посредством извещения NOTAM.

Решение задачи по повышению эффективности противодействия террористическим угрозам гражданской авиации в целях защиты жизни и здоровья населения на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, в 2018 году осуществлялось в рамках реализации Федерального закона «О транспортной безопасности».

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 02.01.2018 № 7 и положениями Протокола между Правительством Российской Федерации и Правительством Арабской Республики Египет о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации

¹⁵ . Приказ Минтранса России от 05.04.2017 N 136 «Об утверждении типов требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации» (Зарегистрировано в Минюсте России 26.04.2017 N 46504) // Правовая база Консультант Плюс Он Лайн режим доступа свободный

от 15 декабря 2017 года Росавиацией была организована работа по возобновлению воздушного сообщения между Россией и Египтом.

В результате с 11 апреля 2018 года восстановлено регулярное воздушное сообщение между Москвой и Каиром, прерванное в ноябре 2015 года после произошедших трагических событий в небе над Синайским полуостровом.

Действующие в настоящее время правила международных полетов означают правила использования воздушного пространства иных государств, которые пересекает самолет. Весь объем правил имеет своей целью обеспечение неопасного и, с точки зрения права, «комфортного» пребывания воздушного судна на территории другого государства, а, соответственно у властей того государства не должно возникнуть враждебных предположений относительно действий иностранного воздушного судна над территорией их государства.

Если производить сравнительный анализ статьи 271 УК РФ со статьей 263 УК РФ, предусматривающей ответственность за нарушение внутренних правил безопасности движения воздушного транспорта, то 271 статья касается исключительно международных полетов и соблюдение установленных правил в данной сфере должно соблюдаться неукоснительно, потому как иначе могут быть спровоцированы аварии, катастрофы с многочисленными жертвами.

Правила международных полетов содержатся в многочисленных федеральных законах страны и международных стандартах. Например, это может быть Закон «О государственной границе»¹⁶, Воздушном кодексе РФ, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 N 138¹⁷, а также многочисленными

¹⁶ Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» от 01.04.1993 N 4730-1 (последняя редакция) // «Российская газета» от 4 мая 1993 г. N 84

¹⁷ Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138(ред. от 13.06.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 05.04.2010, N 14, ст. 1649.

международно-правовыми актами, среди которых наиболее значимые - разработанные Организацией международной гражданской авиации — ИКАО (часть 2 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. с изм. и доп.)¹⁸.

Правила международных полетов в воздушном пространстве иностранного государства определяются национальным законодательством конкретной страны.

Объективная сторона рассматриваемого нами преступления заключается в нарушении правил международных полетов, к которым возможно причислить: полет с просроченным разрешением, несоблюдение коридоров пролета, посадка в аэропортах, не открытых для международных полетов, либо вылет из таких аэропортов, залет в запретные районы, отключение дальней связи, не включение опознавательных сигналов и др.

Обязательным признаком, характеризующим наличие преступного деяния является наличие действительной, реальной угрозы безопасности международного воздушного движения, иначе деяние нельзя будет квалифицировать по статье 271 УК РФ. В ином случае оно может рассматриваться, например, как дисциплинарное нарушение в рамках административного состава правонарушения. Не образует состава преступления и вынужденное нарушение правил, например, по причине утери ориентировки, технической неполадки, плохой видимости, действия различных помех, в связи с доставкой раненых и больных и т.п.

Непосредственным объектом ст. 271.1 УК РФ являются общественные отношения в сфере безопасного использования воздушного пространства РФ.

Безопасность, в соответствии с Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации (утв.

¹⁸ «Конвенция о международной гражданской авиации» (заключена в г. Чикаго 07.12.1944) (с изм. от 26.10.1990) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Правовая база Консультант Плюс Он лайн режим доступа свободный

постановлением Правительства РФ от 11.04.2010 г. № 138- это комплексная характеристика установленного порядка, которая определяет способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровья людей, материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам (п. 2).

Объективная сторона данного состава преступного деяния состоит в использовании воздушного пространства Российской Федерации без разрешения тогда, когда оно требуется в соответствии с законодательством РФ.

«Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, классифицируется следующим образом»:

«а) класс А - разрешаются полеты, выполняемые только по правилам полетов по приборам. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием и эшелонируются. Ограничения по скорости не применяются. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

б) класс С - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Все воздушные суда обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, эшелонируются относительно других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам визуальных полетов,

эшелонируются относительно воздушных судов, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам, и получают информацию о движении в отношении других воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов. Для воздушных судов, выполняющих полеты по правилам визуальных полетов, на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) обязательно. Все полеты над территорией Российской Федерации выполняются при наличии разрешения на использование воздушного пространства, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 114 настоящих Федеральных правил;

в) класс G - разрешаются полеты, выполняемые по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов. Эшелонирование воздушных судов не производится. Все полеты по запросу обеспечиваются полетно-информационным обслуживанием. Для всех полетов на высотах ниже 3050 м действует ограничение по скорости, составляющее не более 450 км/ч. Воздушные суда, выполняющие полеты по правилам полетов по приборам, обязаны иметь постоянную двухстороннюю радиосвязь с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами). При полетах воздушных судов по правилам визуальных полетов наличие постоянной двухсторонней радиосвязи с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) не требуется. При выполнении всех полетов воздушных судов наличие разрешения на использование воздушного пространства не требуется».

Несмотря на усилия государств и международного авиационного сообщества по обеспечению безопасности воздушного транспорта и снижению количества авиационных происшествий, к сожалению, на сегодня в мире существует немало угроз для безопасности полетов гражданских воздушных судов, к которым, в частности, относятся боевые

действия и иная военная деятельность, ведущиеся в разных частях нашей планеты.

Трагедией, в очередной раз отчетливо продемонстрировавшей, какой угрозе подвергаются гражданские воздушные суда и находящиеся на их борту пассажиры, попадая в воздушное пространство, находящееся над районом боевых действий, стала катастрофа малазийского самолета «Боинг-777-200», происшедшая 17 июля 2014 г. на востоке Украины и унесшая жизни 283 пассажиров и 15 членов экипажа¹⁹. В контексте правового анализа данной авиакатастрофы возможно рассматривать современное состояние международно-правового регулирования вопросов обеспечения безопасности полетов гражданских воздушных судов в воздушном пространстве над районами боевых действий и военных учений, анализирует проблемы и предлагает пути совершенствования этого регулирования.

Воздушное пространство над территорией Российской Федерации, а также за ее пределами, где ответственность за организацию воздушного движения возложена на Российскую Федерацию, делится на нижнее и верхнее воздушное пространство.

Границей нижнего и верхнего воздушного пространства является эшелон 8100 м, который относится к верхнему воздушному пространству.

Структура воздушного пространства включает в себя следующие элементы:

- а) зоны и районы (зоны и районы Единой системы, районы полетной информации, диспетчерские районы, диспетчерские зоны);
- б) маршруты обслуживания воздушного движения;
- в) районы аэродромов (аэроузлов, вертодромов);
- г) специальные зоны (зоны отработки техники пилотирования, пилотажные зоны, зоны испытательных полетов, зоны полетов воздушных судов на малых и предельно малых высотах, зоны полетов

¹⁹ На Украине был сбит российский «Боинг» // Российская газета. – 2014. – 18.06

воздушных судов на скоростях, превышающих скорость звука, полетов воздушных судов на дозаправку топливом в воздухе, полетов воздушных судов с переменным профилем и т.д.);

д) маршруты полетов воздушных судов;

е) запретные зоны;

ж) опасные зоны;

з) зоны ограничения полетов;

и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

Границы элементов структуры воздушного пространства устанавливаются по географическим координатам и высотам. Границы и условия использования элементов структуры воздушного пространства публикуются в документах аэронавигационной информации.

Таким образом, непосредственным объектом состава ст. 271 УК РФ выступают общественные отношения, которые обеспечивают безопасность движения воздушного транспорта на международных авиалиниях, а дополнительный непосредственный объект - неприкосновенность государственных границ.

Согласно положениям Воздушного кодекса РФ, международным признается полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем в одном государстве.

Международные полеты в воздушном пространстве России осуществляются в соответствии с ее законодательством, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами РФ. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация касательно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации РФ.

2.2. Субъект и субъективная сторона преступления, совершенного при нарушении правил международных полетов

Состав преступления, предусмотренный статьей 271 УК РФ – нарушение правил международных полетов является формальным. Такое преступление признается оконченным с момента нарушения правил международных полетов, независимо от того, наступили или нет какие-либо последствия этого нарушения. Причинение последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека, гибели людей, сопряженных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта в результате нарушения правил международных полетов, влечет уголовную ответственность по совокупности ст. 271 и 263 УК РФ. Состав данного преступления не образует вынужденное нарушение правил международных полетов в результате действия форс-мажорных обстоятельств (стихийное действие, авария судна, захват, угон и т.д.).

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины. Мотив и цель на квалификацию деяния по ст. 271 УК РФ не влияют, но при наличии соответствующих мотивов и целей и других признаков действия виновных, нарушивших правила международных полетов, требуют дополнительной квалификации по совокупности со ст. 275, 276 или 281 УК РФ. Если нарушение правил международных полетов сопряжено с совершением контрабанды (ст. 226.1, 229.1 УК РФ), террористическим актом (ст. 205 УК РФ), захватом заложников (ст. 206 УК РФ), угоном воздушного судна (ст. 211 УК РФ), то деяние квалифицируется по совокупности преступлений.

Субъектами преступления являются члены экипажа воздушного судна, ответственные за соблюдение правил международных полетов, это могут быть граждане России, иностранные, а также лица без гражданства.

С субъективной стороны преступление может быть совершено как с умышленной, так и с неосторожной формой вины.

Субъектом преступления может быть любое вменяемое физическое лицо с 16-летнего возраста: гражданин России, иностранец либо лицо без гражданства. Как правило, это командиры кораблей, либо лица, осуществляющие непосредственное пилотирование, авиационные диспетчеры.

Относительно возрастного порога привлечения к уголовной ответственности существует ряд разногласий. Так, дифференциация уголовной ответственности касается ряда основных условий назначения справедливого наказания и предварительной оценки его эффективности. Ключевым направлением совершенствования российского уголовного должна являться дифференциация уголовной ответственности. С ее помощью можно добиться хорошего баланса между мягкостью и жесткостью уголовного права. В соответствии с Федеральным законом Российской Федерации от 27 июля 2009 года № 215 в Уголовный кодекс Российской Федерации внесены некоторые изменения, направленные, в частности, на ослабление уголовной ответственности, однако мы.

Следует отметить, что применительно к уголовным делам в отношении несовершеннолетних «ключевым моментом в доказывании является социально-психологический подход... Он-то и позволяет в определенной мере совместить защиту прав несовершеннолетнего в ходе такой деятельности и раскрыть преступление, обеспечить неотвратимость ответственности, одновременно обеспечить предупреждение несовершеннолетнего от совершения повторных преступных посягательств»²⁰.

Согласно правилам Международного пакта от 16 декабря 1966 г. «О гражданских и политических правах» «в отношении несовершеннолетних

²⁰ Ширшов Е.Ф. Особенности предмета и пределы доказывания по делам несовершеннолетних в российском уголовном судопроизводстве: Учеб. пособие. Оренбург, 2006. С. 39 - 40.

процесс должен быть таков, чтобы учитывались их возраст и желательность содействия их перевоспитанию»²¹. В соответствии с требованиями этого Международного пакта Федеральным от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» существенно изменена редакция УК РФ.

Если в прежней редакции было указано, что «несовершеннолетним, совершившим преступления, может быть назначено наказание либо к ним могут быть применены принудительные меры воспитательного воздействия», то ныне действующая редакция такова: «К несовершеннолетним, совершившим преступления, могут быть применены принудительные меры воспитательного воздействия либо им может быть назначено наказание, а при освобождении от наказания судом они могут быть также помещены в специальное учебно-воспитательное учреждение закрытого типа».

Полагаем, одна из причин этого в несовершенстве уголовно-процессуального закона. По справедливому мнению А.С. Шаталова, «современному российскому законодателю, в свою очередь, не удалось обеспечить в процессуальных процедурах доминирование «воспитательного компонента». В итоге несовершеннолетний правонарушитель как рассматривался, так и рассматривается в качестве объекта уголовной репрессии, а не субъекта реабилитации в широком ее понимании»²².

На основании вышеизложенного мы считаем, что субъектом преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ может быть физическое лицо с более раннего возраста – от 7 до 12. Мы считаем, что даже в 7 лет человек в состоянии понять суть дел, которые он совершает.

²¹ Международный пакт от 16 декабря 1966 г. «О гражданских и политических правах» ратифицирован // Президиума ВС СССР от 18 сентября 1973 г. N 4812-VIII. Пакт вступил в силу для СССР с 23 марта 1976 г.

²² Шаталов А.С. Права и законные интересы несовершеннолетних в уголовном судопроизводстве: история и современность // 150 лет Уставу уголовного судопроизводства России: современное состояние и перспективы развития уголовно-процессуального законодательства: Сб. материалов междунар. науч.-практ. конф.: В 2-х ч. Ч. 2. М.: Академия управления МВД России, 2014. С. 385.

При этом, пассажиры, находящиеся на борту воздушного судна, нарушившего правила международных полетов, не могут нести ответственность за это преступление. При определенных условиях в их действиях в этом случае может содержаться состав преступления, предусмотренный ст. 322 УК РФ.

Проблема субъекта преступления, установленного положениями статьи 271 УК РФ, является дискуссионной. В отличие от советской правовой доктрины, которая однозначно относилась к субъекту нарушения правил международных полетов только членов экипажа воздушного судна, ответственных за соблюдение правил международных полетов, в современной версии трактования данного состава преступления встречаются взгляды о том, что субъектами этого преступления могут быть и авиадиспетчеры (А.И. Коробеев, П.С. Яни²³) и даже пассажиры (А.И. Коробеев²⁴). Одновременно с тем, большинство ученых все же 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. Наумов²⁵.

Как следует из содержания статьи 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

²³ Коробеев А.И. Советская уголовно-правовая политика: проблемы криминализации и пенализации. Владивосток, 1987. — 268 с.; Яни П.С. Экономические и служебные преступления. М.: ЗАО «Бизнес-школа «Ител-синтез», 1997. - 208 с.

²⁴ Коробеев А.И. Советская уголовно-правовая политика: проблемы криминализации и пенализации. Владивосток, 1987. — 268 с.;

²⁵ Наумов А. В. Российское уголовное право. Курс лекций: в трех томах. Т. 1. Общая часть / А. В. Наумов. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Волтерс Клувер, 2011.; Чучаев А. И. Уголовно-правовое воздействие: понятие, объект, механизм, классификация: монография / А. И. Чучаев, А. П. Фирсова. М.: Проспект, 2010.; Селиверстов В. И. Уголовно-исполнительное законодательство Российской Федерации / В. И. Селиверстов // Уголовно-исполнительное право России: учебник / под ред. В. И. Селиверстова. 5-е изд., перераб. и доп. - М.: Норма: Инфра-М, 2010. - Гл. II.

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.

В качестве наглядного примера можно привести нашумевший случай со сбитым над Турцией СУ-124 в 2015 году. В данном инциденте турецкие войска осуществили обстрел российского бомбардировщика Су-124, которые в данный момент находился на границе Сирии и Турции. После случившегося Турецкая сторона объявила, что российский самолет нарушил правила международных полетов и не ответил на предупреждение. При этом, в момент падения самолета русские пилоты смогли катапультироваться, но были убиты сирийскими воинами в момент приземления. После падения Су-124 на место его крушения был выслан российский вертолет, который также был сбит.

По словам турецких военных, самолет нарушил воздушное пространство Турции и после предупреждения был атакован. Одни источники сообщают, что сбить его удалось из зенитных орудий, другие - что машина была сбита истребителем турецких ВВС. На некоторых кадрах с места событий видно, как раскрывается парашют одного из летчиков.

«Российский бомбардировщик Су-24 находился исключительно над территорией Сирийской Арабской республики, - сообщили в оборонном ведомстве РФ - и летел на высоте 6000 метров. Это зафиксировано средствами объективного контроля»²⁶.

Данный пример наглядно раскрывает спорность субъективной стороны совершенного преступления – Турция говорит, что российский самолет был сбит случайно – тогда у нас налицо будет неосторожная форма вины, однако факты, которые получили независимые международные эксперты, а также сами российские эксперты, которые

²⁶ Над Турцией сбит российский СУ-124 // Российская газета. – 2015. - № 2

выехали на место случившегося работать – уверены, что характер совершенного преступления не имеет отношения к неосторожности.

Кроме того, как гласит статья 4 Конвенции «О преступлениях»²⁷ «Договаривающееся государство, не являющееся государством регистрации, не может чинить препятствий воздушному судну, находящемуся в полете, в целях осуществления своей уголовной юрисдикции в отношении преступления, совершенного на борту, за исключением следующих случаев:

а) преступление имеет последствия на территории такого государства;

б) преступление совершено гражданином или в отношении гражданина такого государства либо лицом, постоянно проживающим в таком государстве, или в отношении такого лица;

с) преступление направлено против безопасности такого государства;

д) преступление заключается в нарушении действующих в таком государстве любых правил или регламентов, относящихся к полету или маневрированию воздушных судов;

е) осуществление юрисдикции необходимо для обеспечения выполнения любого обязательства такого государства по многостороннему международному соглашению».

И далее, в том же документе, в статье 17 «При осуществлении любых мер по расследованию или аресту либо при осуществлении юрисдикции иным образом в связи с любым преступлением, совершенным на борту воздушного судна, Договаривающиеся государства обращают должное внимание на безопасность и другие

²⁷ "Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов" (Заключена в г. Токио 14.09.1963) (с изм. от 04.04.2014) // Правовая база Консультант плюс он лайн. Режим доступа свободный

интересы аэронавигации и действуют таким образом, чтобы избежать необоснованной задержки воздушного судна, пассажиров, экипажа или груза.

Сами же турецкие самолеты и вертолеты только за пять месяцев 2019 года нарушили границы воздушного пространства Греции 361 раз, а за весь прошлый год — 2244 раза. Активность турецких ВВС связана с открытием новых месторождений в Эгейском регионе. По данным ученого, только в прошлом году турецкие боевые самолеты и вертолеты нарушили греческое воздушное пространство 2244 раза. С января по май этого года Коллиас зафиксировал 361 вторжение. В 2013 году — 636, а в 2012-м — 646, в 2011-м — 962, в 2010-м — 1239, в 2009-м — 1678, в 2008-м — 1288 и т.д.²⁸

Примечательно, что ранее Реджеп Тайип Эрдоган, после того как сирийские военные сбили самолет F-4 «Фантом», который нарушил границы воздушного пространства Сирии, говорил, что подобные нарушения границ не могут быть поводом для огневой атаки.

«Незначительное нарушение границы не может быть предлогом для такого нападения. Турецкий самолет совершал тренировочный полет, проверяя работу радаров в восточной части Средиземного моря», — заявлял турецкий лидер в 2012 году.

Однако, те же условия не распространяются на Россию. Так, Согласно заявлению Вооруженных сил Швеции, 19 января 2019 года российский самолет типа Ил-20 в сопровождении двух истребителей типа Су-27 Flanker совершал полет над международными водами Балтийского моря²⁹. При полете в районе южнее Карлсхамна в Блекинге (южная провинция Швеции) российские самолеты, не запросив разрешения, на короткое время зашли в воздушное пространство Швеции. Командование

²⁸ Турция за год нарушила воздушные границы Греции 2244 раза // Информационно-новостной канал Известия.ру режим доступа свободный

²⁹ Швеция обвинила российские ВКС в нарушении воздушного пространства страны // Информационно-новостной канал Риа новости режим доступа свободный

Вооруженных сил Швеции считает этот инцидент нарушением, о котором было незамедлительно доложено правительству страны.

Ранее российское Минобороны сообщило, что российский истребитель Су-27 был поднят для перехвата шведского самолета-разведчика «Гольфстрим», который с выключенным транспондером совершал полет над нейтральными водами Балтийского моря, направляясь к государственной границе РФ.

Более того, в настоящее время воздушное пространство над приграничными областями Индии и Пакистана закрыто для транзитных международных рейсов, сообщают в среду индийские СМИ. Отмечается, что ввиду этого, самолеты, выполняющие международные рейсы, ищут другие маршруты.

По их данным, Пакистан также срочно приостановил внутренние и международные рейсы в аэропорты Исламабада, Лахора, Мултана, Фейсалабада, Сиалкота.

В свою очередь, власти Индии закрыли воздушное пространство для транзитных самолетов над городом Амритсар. В связи с этим самолет узбекской авиакомпании Uzbekistan Airways, следовавший рейсом в этот город, вынужден был вернуться в аэропорт Ташкента.

Ранее в среду представитель Вооруженных сил Пакистана генерал-майор Асиф Гафур заявил, что пакистанские ВВС сбили два индийских самолета. В армии Пакистана отметили, что инцидент произошел в воздушном пространстве Пакистана в районе линии контроля, разделяющей Кашмир.

В МИД Пакистана позднее сообщили, что истребители пакистанских ВВС нанесли удары по объектам в индийской части региона Кашмир, не выходя за пределы воздушного пространства Пакистана. В свою очередь индийские СМИ заявили о пересечении пакистанскими истребителями границ Индии.

В этот же день индийское агентство ANI распространило информацию о том, что ВВС Индии сбили пакистанский истребитель, который нарушил воздушное пространство Индии в районе Новшера в штате Джамму и Кашмир. По данным агентства, самолет упал на пакистанской территории, а пилот успел катапультироваться. Его состояние неизвестно.

Кашмир - территория, населенная мусульманским большинством, разделена между Индией и Пакистаном. Со времени обретения независимости двумя странами в 1947 году урегулирование в этом районе остается основной проблемой в их отношениях.

Между Индией и Пакистаном было три крупномасштабных вооруженных конфликта - Первая кашмирская война 1947-1949 годов, Вторая кашмирская война 1965 года и третий конфликт в 1971 году, связанный с войной за независимость Бангладеш.

В целом, в настоящее время, в авиации достигнут впечатляющий показатель безопасности полетов, составляющий менее четырех авиационных происшествий на миллион рейсов во всем мире. Тем не менее, категории событий, связанных с операциями на ВПП, все еще представляют высокий процент авиационных происшествий в годовых показателях.

Поэтому, если мы хотим достигнуть цели, заключающейся в постоянном сокращении числа авиационных происшествий в мире, а также связанных с ними человеческих жертв, несмотря на постоянное увеличение объема воздушных перевозок в обозримом будущем, необходимо обратить серьезное внимание на повышение уровня безопасности операций на ВПП.

Поэтому сообщество международной гражданской авиации обратилось к ИКАО с призывом продемонстрировать свою ведущую роль в деле снижения числа авиационных происшествий и инцидентов, связанных с операциями на ВПП.

С помощью своей программы по безопасности операций на ВПП ИКАО намерена координировать ведущиеся во всем мире работы, направленные на повышение безопасности операций на ВПП.

Глава 3. Вопросы привлечения к юридической ответственности за нарушения правил международных полетов и направления совершенствования правового регулирования международных полетов

3.1. Проблемы квалификации преступлений за нарушения правил международных полетов

При осуществлении поиска материалов дел по статье 271 УК РФ и правоприменительной практики в целом мы столкнулись с проблемой отсутствия подобных дел в свободном доступе. Исходя из содержания работы А.И. Коробеева следует, что в 1993 году было зафиксировано 3 случая привлечения к юридической ответственности за нарушение правил международных полетов, в 1995 - 6, а за период с 1997 года по 2003 год не было возбуждено ни одного дела по статье 271 УК РФ³⁰. Примечательно, что поиски материалов судебной практики в официальных источниках – изданиях Верховного Суда РФ также не имеют информации о преступлениях по данной категории дел. Тем не менее, общий поиск сведений по преступлениям, связанным с нарушением правил международных полетов привел к следующим результатам.

Так, в архиве Пензенского первомайского районного суда имеются материалы дела в отношении авиадиспетчеров ШКПБ «Аэронавигация Центральной Волги», которые обвинялись по статье 271 УК РФ³¹. Как следует из материалов данного дела, Генпрокуратура выдвинула обвинение против четырех авиадиспетчеров по данной статье потому как была убеждена, что они незаконно отказались выполнять приказ военных о выдворении за пределы воздушного пространства России лайнера Боинг

³⁰ Коробеев А.И. Транспортные преступления. – Спб.: Юридический вентр Пресс, 2003. С. 190

³¹ Уголовно дело № 18/346245 от 12.07.2005 года // Материалы архива Пензенского суда

777-200, который совершал перевозку туристов из Вьетнама в аэропорт Домодедово в Москве. Суть дела такова, что 12 июля 2005 года авиадиспетчеры Самары и Пензы сопровождали туристический Боинг 777-200 принадлежащий Вьетнамской Авиакомпании, и на тот момент, когда тот пересек воздушную границу России в районе Казахстана, военные определили его как самолет-нарушитель. Причиной тому послужила несвоевременная подача заявки на выполнение данного рейса в центр планирования и регулирования потоков воздушного движения, входящий в состав ЕСОРВД России. Таким образом, получилось, что самолет без разрешения вошел в российское воздушное пространство. При проведении расследования в рамках уже возбужденного дела по статье 271 УК РФ выяснилось, что вьетнамская авиакомпания направила в управление производственной деятельности Федерального агентства воздушного транспорта Минтранса России заявку для получения разрешения на полеты в воздушном пространстве РФ еще 05.07.2005, и 07.07.2005 информация о разрешении международного полета была предоставлена в главный центр ЕСОРВД для одобрения, но из-за возникшего задержания при передаче информации данная информация не была обработана своевременно и потому российские военные не получили предоставления разрешения вьетнамскому рейсу пересечь воздушную границу с Россией, и соответственно, разрешений на использование воздушного пространства России в органы ВВС и ПВО Минобороны не поступало.

При этом, по словам представителей вьетнамской авиакомпании, ею 11.07.2005 в Самарский районный центр ЕСОРВД было направлено еще одно уведомление о намерении пересечения государственной границы в целях осуществления международных туристических перевозок. Прокуратура не посчитала данное уведомление законным обоснованием для использования воздушного пространства РФ. Обвинение диспетчерам состоит в том, что они самовольно разрешили влет данного воздушного

судна на территорию России. То есть диспетчеры должны были отказать в праве влета на воздушную территорию России и «поставить самолет в зону ожидания» - то есть попросту затормозить его в воздухе и заставить покинуть воздушное пространство России. Кроме этого, военное ведомство требовало от Минтранса компенсацию за ложную необходимость введения в состояние боевой готовности сил ПВО в размере пятисот тысяч рублей.

Аэродиспетчеры, в свою очередь вину, вменяемую им по статье 271 УК РФ не признали на том основании, что «развернуть самолет и выдворить его за пределы воздушного пространства России»³² не могли чисто по техническим причинам за столько короткий промежуток времени, в котором им нужно было принимать решение. Кроме того, на борту находились люди, которые могли бы болезненно воспринять все происходящие манипуляции. Кроме того, диспетчеры видели, что это туристический борт, осуществляющий постоянные рейсы по данному направлению, а отсутствие разрешения на преодоление границы с Россией – это чисто технический недочет. Таким образом, руководствуясь здравым смыслом и безопасностью пассажиров, диспетчерами было принято решение не отказывать в праве пересечения воздушного пространства России данным самолетом.

После заслушивания доводов всех сторон, диспетчерам было предъявлено обвинение по статье 271 УК РФ за «иное нарушение правил международных полетов», и это при том, что в ходе следствия был собран достаточно большой объем доказательств о том, что авиадиспетчеры руководствовались инструкциями и здравым смыслом. Весь ход дела имел ярко выраженный «обвинительный уклон», а доказательства трактовались только под углом видения обвиняемых как заведомо виновных в содеянном. Кроме того, не были оценены риски жизнью

³² В Пензе начался суд над диспетчерами, пропустившими без разрешения вьетнамский Боинг // Информационно-новостной канал News.ru режим доступа свободный <https://www.newsru.com/russia/23may2006/dispatcher.html>

пассажиров в случае отказа пересечения государственной границы РФ и действия диспетчеров не квалифицировались как действия в случае крайней необходимости.

Таким образом, данный пример содержит одновременно и факты, и оценку проблемным вопросам, которые возникают при квалификации состава преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ, и, в то же время, отражающие проблемы современного воздушного права и практики.

Следствием также было предъявлено обвинение авиадиспетчерам в невнимательном ознакомлении с внутренними инструкциями и плана и полетов на текущий день, с чем обвиняемые также не согласились. Судом было выявлено, что электронные системы, которые используются в работе авиадиспетчерами 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.

Помимо этого 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 РФ³³, 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 авиакомпании), 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

³³ «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 29.05.2019) // «Собрание законодательства РФ», 17.06.1996, N 25, ст. 2954.

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 Казахстаном. 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».

3.2. Направления совершенствования правового регулирования международных полетов

Современный человек живет в мире предельно высоких скоростей: мобильных и электронных средств связи, быстрых воздушных сообщений. Внимание к проблемам регулирования международных воздушных сообщений со стороны как отдельных государства, так и

мирового сообщества в целом всегда было пристальным и неотступным, поскольку, воздушный транспорт – это самая быстрая и эффективная связь между государствами, и прерывать ее нет смысла ни на каком уровне. В научной литературе не раз подчеркивалось, что «современное государство не может нормально функционировать, развивать свои экономические и политические связи без надежно действующей системы международных воздушных сообщений с другими странами». Это особенно справедливо в условиях глобальной экономики.

Основной аспект ранее и сейчас делался на обеспечении безопасности полетов в международных воздушных сообщениях. Террористические вызовы выдвинули эту проблему в ранг первостепенной, решать ее нужно сообща и усилиями всего мирового сообщества. Между тем, говорить о развитом уровне правового регулирования безопасности международных воздушных сообщений, пока затруднительно.

Повышение уровня безопасности полетов в глобальной системе воздушного транспорта является основополагающей важнейшей стратегической целью Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

ИКАО проводит постоянную работу, направленную на обеспечение и повышение показателей состояния безопасности полетов во всем мире за счет осуществления следующих видов координированной деятельности:

- Мониторинг основных тенденций и показателей в области безопасности полетов.
- Анализ в области безопасности полетов.
- Инициативы по выработке политики и стандартизации.
- Реализация программ по решению вопросов, связанных с безопасностью полетов.

Для обеспечения взаимосвязанного непрерывного повышения безопасности полетов согласованной глобальной модернизацией аэронавигации важнейшее значение имеет планирование обеспечения безопасности полетов на глобальном, региональном и национальном уровнях.

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) безусловно вносит свой вклад в повышение уровня безопасности полетов международной гражданской авиации во всех регионах мира.

Залог успеха данной программы лежит в основополагающем процессе, направленном на выявление недостатков с помощью проверки контроля за обеспечением безопасности полетов, а затем на содействие государствам в деле разработки и реализации планов по их устранению, а также на создание указаний для последующих улучшений.

Признавая, что стандартизация является основным принципом для надежной системы воздушного транспорта, ИКАО продолжает увеличивать эффективность и прозрачность всех аспектов процедуры проверки.

К инструментам, позволяющим ИКАО проводить подробные обзоры государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации, относятся: вопросник об авиационной деятельности государства (ВАДГ), Контрольный перечень соответствия положениям и Программа руководства проверкой УППКБП.

Аналогичным образом повышению уровня безопасности полетов способствует прозрачность данных и обмен информацией об изменениях в программе проверок. Для принятия обоснованных решений и экономически эффективных инвестиций людских и финансовых ресурсов важнейшее значение имеет беспрепятственное предоставление своевременной, объективной и авторитетной информации о безопасности полетов.

Наряду с глобальным планом обеспечения безопасности полетов ИКАО группы РГБП обеспечивают эффективное достижение согласованности и успешную координацию всех мер и программ, нацеленных на снижение угроз безопасности полетов.

Такой универсальный и скоординированный подход значительно уменьшает для государств в соответствующих регионах бремя финансовых и людских ресурсов, обеспечивая то же время ощутимое улучшение местных показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках ГПБП и ГДКБП региональные группы по обеспечению безопасности полетов (РГБП) используют в своей деятельности результаты работы, ранее проделанной государствами и такими субрегиональными организациями, как программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и/или региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (РОКБП). Группы РГБП также оказывают поддержку при создании и обеспечении функционирования основанных на принципах эффективности региональных систем по обеспечению безопасности полетов.

В июне 2019 комиссия ИКАО должна проверить в России государственную программу безопасности полетов гражданской авиации. Но в России такой программы фактически нет. И это непременно вскроется при проверке. Затем любая из стран — членов ИКАО будет вправе отказать российским авиаперевозчикам в использовании своего воздушного пространства.

В обращении членов экспертного совета к министру транспорта сказано: «Государственная программа обеспечения безопасности полетов ВСГА», утвержденная распоряжением Правительства РФ №641 р от 6 мая 2008 года, на протяжении более 10 лет не уточнялась и не корректировалась; приемлемый уровень безопасности полетов

гражданской авиации не определен; высшее должностное лицо, ответственное за ее состояние, как того требует приложение 19 к Чикагской конвенции, не назначено...».

Программа от 2008 года, которая упоминается в обращении, составлена и принята впопыхах, накануне приезда в нашу страну в 2008 году комиссии ИКАО. На тот момент конкретные требования ИКАО к национальной программе по безопасности полетов еще не были сформулированы. Требовалось только ее наличие. Так что буквально за две недели до приезда международной комиссии наши чиновники срочно сочинили формальную бумажку по безопасности полетов и тут же утвердили в правительстве, даже не удосужившись профинансировать ее исполнение. И как только представители ИКАО покинули Россию, о документе все сразу забыли.

Затем в феврале 2013 года ИКАО приняла приложение 19 к Конвенции о международной гражданской авиации «Управление безопасностью полетов». Оно стало обязательным для всех членов этой организации. Там уже совершенно четко было сформулировано, что каждая страна обязана утвердить у себя государственную программу безопасности полетов. Обеспечить ее финансированием. В рамках программы установить приемлемый уровень безопасности полетов. Корректировать его по годам. Под изменение уровня уточнять программу. Назначить ответственных за ее исполнение. А также от всех структур, которые перевозят пассажиров, строят самолеты, учат пилотов, обслуживают аэродромы и воздушное пространство, потребовать разработки собственных систем управления безопасностью полетов, введя за их исполнением жесткий госконтроль.

В 2002 ЕС принял первый набор нового поколения правил безопасности полетов на основе Регулирования (ЕС) № 1592/2002, который также основал European Aviation Safety Agency (EASA) как краеугольный камень европейской системы безопасности полетов. Эта

начальная покрытая сводом правил летная годность и экологическая сертификация и обслуживание аэронавигационных продуктов, а также обучение и лицензирование аэронавигационной механики и технического персонала.

В 2008, на основании Регулирования (ЕС) № 216/2008, ЕС продлил общие правила безопасности полетов и соответствующие обязанности EASA к эксплуатациям самолета и лицензированию экипажа самолета и обучению. В 2009 ЕС принял второе расширение общих правил, касающихся аспектов безопасности операций по аэродрому и предоставления воздушных услуг по навигации и управления воздушным движением (Регулирование (ЕС) № 1108/2009).

Правила безопасности полетов приняты Европейской комиссией на основе технических мнений, выпущенных EASA. Надлежащее внедрение правил регулярно проверяется Комиссией с помощью EASA, которое выполняет регулярные проверки во всех государствах-членах. Действия принудительного характера могут быть взяты, если дефициты безопасности обнаружены и не исправлены. Они могут включать приостановку взаимного признания свидетельств или штрафов, наложенных на владельцев сертификата.

Обсуждения учреждения европейской организации безопасности в ЕС относятся ко времени уже в 1996, но это было только в 2002, что European Aviation Safety Agency (EASA) было основано как самопостоянный Общественный орган. Первоначально базирующийся в Брюсселе, это переехало в Кельн в 2003 и теперь составляет основной предмет системы безопасности полетов ЕС.

Установленный на основе Регулирования (ЕС) 1592/2002 (в настоящее время Регулирование (ЕС) 216/2008), EASA основывается на событиях и сотрудничестве бывшей группы европейских регуляторов авиации, известных как Joint Aviation Authorities (JAA), которые прекратили его действия в июле 2009.

EASA предоставляет Комиссии всю техническую экспертизу, это требует и помогает ему в осуществлении ее законодательных и регулирующих задач. Агентство готовит технические мнения, которые формируют основание законопроектов Комиссии. EASA также ответственно за выполнение проверок стандартизации, чтобы контролировать единообразное применение законодательства ЕС в государствах-членах и предоставить необходимые рекомендации Комиссии.

EASA, а не государствам-членам, также доверили ответственность издания свидетельств. Например, EASA совершенно ответственно за сертификацию типов самолетов и других аэронавигационных продуктов. EASA также выпускает свидетельства для организаций, расположенных в странах третьего мира. Государственные власти государств-членов однако продолжают выходить, при контроле EASA, отдельных свидетельствах самолету и большинству организаций и персонала, расположенного на их территориях. Все свидетельства, выпущенные на основе закона ЕС, действительны во всех странах-членах ЕС, который гарантирует однородный уровень безопасности для путешествующей общественности и единое игровое поле для операторов.

Международное сотрудничество в безопасности полетов может положительно способствовать большей международной гармонизации стандартов на пользу пассажирам и аэронавигационной промышленности.

ЕС стремится установить давнюю договоренность о сотрудничестве со своими главными аэронавигационными партнерами во всем мире, такими как двусторонние соглашения, заключенные с Соединенными Штатами Америки, Канадой и Бразилией, чтобы гарантировать высокий уровень безопасности гражданской авиации во всем мире. Точно так же ЕС активно занят многосторонним сотрудничеством безопасности посредством своей работы в ИКАО.

ЕС стремится установить давнюю договоренность о сотрудничестве со своими главными аэронавигационными партнерами во всем мире, такими как двусторонние соглашения, заключенные с Соединенными Штатами Америки, Канадой и Бразилией, чтобы гарантировать высокий уровень безопасности гражданской авиации во всем мире. Точно так же ЕС активно занят многосторонним сотрудничеством безопасности посредством своей работы в ИКАО.

Безопасность полетов - ключевой приоритет ЕС в его отношениях авиации с соседними странами, и специально для государств, с которыми ЕС установил привилегированные отношения. Европейские государства, которые, на основе международных соглашений, заключенных с ЕС, таких как Общие соглашения об области Авиации, принимают, чтобы применить правила безопасности Союза, могут участвовать в европейской системе безопасности и работах EASA. Участие также открыто для действий, таких как Программы Проверок Пандуса (SAFA/SACA). Это примечательно, что Программа Контроля Пандуса SAFA имеет в общей сложности 47 участвующих государств.

ЕС полагает, что он солидарная ответственность глобального сообщества авиации, чтобы поддержать государства, которые испытывают затруднения или неспособны установить стабильные системы надзора безопасности в соответствии с международными стандартами. ЕС активно занят многими инициативами технической помощи и сотрудничества, нацеленными на продвижение безопасности полетов глобально и на местах, особенно в областях с высоким числом несчастных случаев.

Иногда, конечно же, возникают экстренные ситуации, требующие быстрого и нередко неожиданного введения запретов и ограничений на воздушное пространство, однако в таких случаях процедура уже опробована и прошла практическую проверку. В результате, всегда

удается предотвратить возможные столкновения с беспилотниками других типов воздушных судов.

Но существуют также и серьезные обстоятельства, из-за которых федеральные и местные органы власти полностью запрещают полеты дронов над конкретными районами. Такая практика существует во всем мире: власти вводят запреты для пилотов, если те хотят направить дрон в район расположения важных государственных зданий и сооружений, различных критически важных промышленных объектов и т.п. Здесь всем кооператорам следует руководствоваться требованиями, изложенными в п. 29 “Федеральных правил” и Приказе Министерства транспорта РФ от 17.12.2018 (Приказ № 451)³⁴.

Как раз одним из обоснований для столь жестких ограничений могут стать уже упоминавшиеся ранее действия военных: стрельбы на полигонах, работы с боеприпасами, взрывные работы. Серьезным поводом к ограничению или даже запрету полетов может стать также научная деятельность, если она, например, связана с атмосферными исследованиями (“Федеральные правила”, п. 34, а также). В таких случаях пилоты смогут управлять воздушным судном только при условии, что это разрешено заинтересованным лицом, для которого и была создана ограничительная зона (“Федеральные правила”, п.40).

Дроны нередко сегодня используются для дистанционного зондирования, проведения воздушной съемки и т.п. Например, подобные работы все чаще требуются археологам или проектировщикам. Так вот, если ваш случай именно такого характера, то следует знать о правилах, установленных Минтрансом в октябре 2017 года, согласно которым упомянутые виды работ рассматриваются, как подвид авиационных работ, что требует наличия сертификата о соответствии.

³⁴ Приказ Министерства транспорта РФ от 17 декабря 2018 г. N 451 «Об установлении запретных зон» // Правовая система Гарант: <http://base.garant.ru/72148290/#ixzz5nlZXXv5g> режим доступа свободный

Подводя промежуточные итоги, можно сказать, что в современных условиях желание отдельных лиц или организаций использовать дроны для различных целей обуславливается необходимостью получить разрешение на полеты. Без такого разрешения задачи полетных миссий выполнить не удастся без неприятностей и юридических последствий.

Последнее замечание не является пустой угрозой. Это лишь констатация факта, поскольку попытки организовать полеты коптеров без соответствующего разрешения федеральных и местных ведомств предпринимаются и даже растут по мере распространения новых технологий. За два года (с 2016 по 2018) количество таких происшествий выросло с 40 до 110. И это только зарегистрированные случаи. Однако проблема заключается не столько в том, что не было получено разрешение на полеты (хотя никто не отменял важность следовать закону), сколько в том, что нарушители в таких случаях создают потенциальные риски для обычных людей путем создания препятствий или помех в районе проведения аварийно-спасательных, антитеррористических или иных важных для безопасности людей операций.

Отвечая на подобные вызовы, государство (причем, такая практика носит международный характер) совершенствует и изменяет законодательство. В частности, этими соображениями было обусловлено появление законопроекта № 636681-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»³⁵, обсуждающегося ныне в российском парламенте. Предполагаемые поправками нормы разрешат силовым ведомствам РФ (ФСБ, ФСО, МВД, а также Росгвардии) вводить запрет или ограничивать на время полеты дронов над зонами, где упомянутые ведомства должны выполнять свои

³⁵ Проект Федерального закона N 636681-7 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред., внесенная в ГД ФС РФ, текст по состоянию на 31.01.2019) // Текст документа приведен в соответствии с публикацией на сайте <http://sozd.parlament.gov.ru/> по состоянию на 31.01.2019

обязанности в рамках различных реальных или учебных операций в сфере общественной и национальной безопасности.

Почему возникла необходимость в появлении законопроекта? Дело в том, что соответствующие “ведомственные” законы - для ФСБ, для ФСО, 2011 года) для полиции и для Росгвардии - содержат нормы, разрешающие упомянутым силовым ведомствам вводить ограничения или запреты на передвижения транспорта и физических лиц в отдельных районах, на отдельных участках транспортных магистралей, а также вводить запрет на доступ к отдельным объектам. Поправки законопроекта № 636681-7, в свою очередь, разрешат принимать аналогичные меры в отношении движения воздушных судов, включая беспилотники.

Если говорить о конкретных мерах, которые могут применяться ФСБ, ФСО, полицией и Росгвардией, то речь может идти о подавлении сигналов управления и даже сбитии дронов, их уничтожении или конфискации. Кстати, о подобной практике хорошо известно на примере других стран. Принятие данного законопроекта и одобрение поправок Президентом позволит предотвратить возможные судебные иски к силовым ведомствам в случае сбития или конфискации аппарата из-за нарушения законодательства.

Но это не единственная причина внедрения поправок. Другой причиной считают недостатки законодательства в области наказания нарушителей воздушного пространства (то есть, прежде всего владельцами и пилотами дронов). Сейчас при «легких» последствиях им грозит лишь административное наказание согласно УК РФ. Уголовное же преследование возможно лишь в том случае, если из-за действий нарушителя пострадали или погибли люди. Но из-за сложности выявления ответственных за происшествие лиц (регистрировать дроны нужно не все, а только тяжелее 30 кг, да к тому же процедура и ответственные за это до сих пор точно не определены), ограничительные меры пока малоэффективны. Также пока не отработаны в полной мере до

сих пор меры по страхованию ответственности владельцев дронов. Здесь также существуют пробелы в законодательстве, а практического опыта слишком мало.

В научной литературе отмечается, что «международные воздушные сообщения являются юридической формой оформления двусторонних межгосударственных отношений в международном договоре... Точное определение понятия важно для правильного толкования и применения договоров и соглашений по воздушному праву, а также взаимодействующих с ними национальных законов и правил». Согласно п. в ст. 96 Чикагской конвенции 1944 г. «международное воздушное сообщение» означает «воздушное сообщение, осуществляемое через воздушное пространство над территорией более чем одного государства»³⁶.

Несмотря на наличие большого числа международных конвенций и договоренностей в международном воздушном праве существуют проблемы, обусловленные отсутствием единого общего регулятора воздушных сообщений.

Следует указать проблему преобладания суверенных прав государства, над которым находится воздушное пространство. С одной стороны, правовой режим воздушного пространства определяется режимом территории, над которой оно расположено, что справедливо в силу принципа суверенности государства³⁷. В силу данного принципа «каждое государство вправе разрешать, ограничивать и запрещать, а также регулировать порядок выполнения любых полетов на свою или через свою территорию, включая полеты с целью коммерческих

³⁶ Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г. (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 44.

³⁷ Грязнов В.С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права. – 1996. – № 1. – С. 113-140.

перевозок пассажиров и грузов»³⁸. С другой стороны, запрет или закрытие воздушных сообщений над определенной территорией нарушает суверенные права других государств, ее граждан, подрывает экономические и финансовые связи. Тому недавний пример – закрытие для воздушных судов РФ воздушного пространства Украины. Данное решение исключительно политизировано и не обосновано никаким экономическими или дипломатическими мотивами. Думается следует установить определенные ограничения в нормах международного права, когда государству следует полностью закрывать свое воздушное пространство (например, в случае ведения военных действий).

Другой не менее важной проблемой является постоянно увеличивающийся объем воздушных перевозок и как следствие рост числа авиационных происшествий. Это выводит на первое место проблему авиационной безопасности. Данная проблема связана с необходимостью проведения качественного и объективного расследования авиационных происшествий. Международно-правовой анализ ситуации вокруг уничтожения малазийского самолета Boeing 777 над Украиной 17 июля 2014 года до сих пор не выявил виновную в происшествии сторону. Таким же образом обстоит дело со сбитым фронтовым самолетом ВВС РФ на границе Турции и Сирии. Подобные расследования следует проводить незамедлительно после воздушного происшествия, подходить к ним особенно тщательно и путем независимых экспертных исследований. Никаких препятствий для этого не должно быть создано. Если, например, на территории, прилегающей к месту крушения, ведутся боевые действия, они должны быть прекращены в целях подробного и тщательного расследования обстоятельств воздушного происшествия.

³⁸ Баталов А. Юридические вопросы предоставления права транзитных пролетов иностранным авиапредприятиям при осуществлении международных авиаперевозок // Авиатранспортное обозрение. – 2006. – №74. – С.32-37.

Еще одной проблемой является множественность норм международного воздушного права, коллизионный характер этих норм, преобладание национальных норм³⁹. Хотя основные вопросы перевозок решаются в международных соглашениях (конвенциях), содержащих унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных воздушных перевозок пассажиров, багажа и грузов, при отсутствии единообразных материально-правовых норм обращаются к нормам национального права в соответствии с коллизионными нормами конвенций или национального законодательства.

Государства и мировое сообщество с целью преодоления указанных проблем должны прилагать большие усилия по унификации норм международного воздушного права. В процессе осуществления полетов основное внимание должно быть приковано не к интересам суверенного государства, правомочного в любое время закрыть воздушное пространство по политическим или идеологическим соображениям, а к интересам граждан, осуществляющим полеты, экономическим и финансовым интересам⁴⁰. При расследовании происшествий с воздушными судами должны быть особенно тщательно проработаны правила расследования этих происшествий, а государство, на территории которого происшествие произошло, не должно создавать никаких помех для расследования экспертами причин аварии или крушения. Государства и международные организации в сфере осуществления воздушных сообщений должны придавать исключительно важное значение защите международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в том числе, от террористических угроз. Система авиационной безопасности должна быть поставлена на качественно

³⁹ Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. - М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.

⁴⁰ Выгодянский А.В. Правовое регулирование международных воздушных перевозок // Юрист. – 2013. – № 2. – С.12-15.

высокий уровень в любой стране, независимо от уровня экономического развития и наличия или отсутствия обновленного воздушного парка.

Заключение

Проблема обеспечения безопасности воздушной навигации стала злободневной во всемирном масштабе. Развитие технологий также привело к распространению в воздушном пространстве различного рода объектов, которые можно назвать в общем «беспилотниками». Речь идет не только о военных беспилотниках, снабженных устройствами записи информации и передающих ее на базу, но и частных летательных устройствах, которые управляются с земли посредством пульта дистанционного управления – квадрокоптерах и дронах. Как правило, в них также устанавливаются камеры, позволяющие осуществлять фото и видео съемки, как в личных, так и в государственных интересах. Именно поэтому тема работы также представляется весьма актуальной, потому как информация, полученная при осуществлении полетов различными видами летательных аппаратов может содержать информацию, важную для обеспечения государственной безопасности.

Безопасность полетов - проблема глобального беспокойства. В настоящее время Европейский Союз способствует безопасности полетов во всем мире на пользу широкой публике и европейским пассажирам, которые являются глобальными путешественниками, а также обеспечивая государственную безопасность в воздушном пространстве целом.

Обеспечением безопасности воздушных полетов, как в сфере эксплуатации, так и ее правовом характере занимается большое количество обсуживающего персонала и сотрудников правоохранительных органов. Перелеты на воздушных судах связаны с большим количеством рисков, чем перемещение на автомобиле или поездах, поэтому уже, начиная со входа в аэропорт осуществляется более пристальный осмотр лиц, желающих воспользоваться услугами воздушных перелетов и их багажа. Кроме того, в настоящее время

авиационные пассажирские и грузовые перевозки приобретают все более широкое распространение ввиду своего скоростного исполнения.

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве над государственной территорией осуществляются по разрешительной системе. В отношении регулярных полетов разрешительная, система предусмотрена и в ст.6 Чикагской конвенции. Однако сама Конвенция еще не является основанием для выполнения регулярных полетов. Это обычно предусматривается в соглашениях о международных воздушных сообщениях, содержащих разрешение на полеты и согласованные договорные воздушные линии.

Объектом преступления, предусмотренного статьей 271 УК РФ выступает порядок и безопасность международных полетов. Как уже указывалось ранее – полет считается международным, если он осуществляется в воздушном пространстве нескольких государств. Справедливым будет также и указание на факт, что родовым объектом данного преступления следует считать в целом все общественные отношения, которые возникают в сфере международной авионавигации

Объективная сторона рассматриваемого нами преступления заключается в нарушении правил международных полетов, к которым возможно причислить: полет с просроченным разрешением, несоблюдение коридоров пролета, посадка в аэропортах, не открытых для международных полетов, либо вылет из таких аэропортов, залет в запретные районы, отключение дальней связи, не включение опознавательных сигналов и др.

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины. Мотив и цель на квалификацию деяния по ст. 271 УК РФ не влияют, но при наличии соответствующих мотивов и целей и других признаков действия виновных, нарушивших правила международных полетов, требуют дополнительной квалификации по совокупности со ст. 275, 276 или 281 УК РФ. Если нарушение правил международных полетов

сопряжено с совершением контрабанды (ст. 226.1, 229.1 УК РФ), террористическим актом (ст. 205 УК РФ), захватом заложников (ст. 206 УК РФ), угоном воздушного судна (ст. 211 УК РФ), то деяние квалифицируется по совокупности преступлений.

Субъектами преступления являются члены экипажа воздушного судна, ответственные за соблюдение правил международных полетов, это могут быть граждане России, иностранные, а также лица без гражданства.

С субъективной стороны преступление может быть совершено как с умышленной, так и с неосторожной формой вины.

Современный человек живет в мире предельно высоких скоростей: мобильных и электронных средств связи, быстрых воздушных сообщений. Внимание к проблемам регулирования международных воздушных сообщений со стороны как отдельных государства, так и мирового сообщества в целом всегда было пристальным и неотступным, поскольку, воздушный транспорт – это самая быстрая и эффективная связь между государствами, и прерывать ее нет смысла ни на каком уровне. В научной литературе не раз подчеркивалось, что «современное государство не может нормально функционировать, развивать свои экономические и политические связи без надежно действующей системы международных воздушных сообщений с другими странами». Это особенно справедливо в условиях глобальной экономики.

Основной аспект ранее и сейчас делался на обеспечении безопасности полетов в международных воздушных сообщениях. Террористические вызовы выдвинули эту проблему в ранг первостепенной, решать ее нужно сообща и усилиями всего мирового сообщества. Между тем, говорить о развитом уровне правового регулирования безопасности международных воздушных сообщений, пока затруднительно.

Список используемой литературы и источников

1. «Конституция Российской Федерации» (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ) // «Собрание законодательства РФ», 04.08.2014, N 31, ст. 4398.
2. «Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок» (Заключена в г. Монреале 28.05.1999) // Правовая база консультант плюс он лайн режим доступа свободный
3. Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г. (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 44.
4. Конвенция о международной гражданской авиации. Заключена в г. Чикаго 07.12.1944 г. (с изм. от 26.10.1990 г.) (с изм. и доп., вступившими в силу на 01.01.2000) // Собрание законодательства РФ. – 2006. – № 44.
5. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Ратифицирована СССР 7 июля 1934 г // Сборник законов и распоряжений рабоче-крестьянского Правительства СССР -1934. № 20.
6. "Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов" (Заключена в г. Токио 14.09.1963) (с изм. от 04.04.2014) // Правовая база Консультант плюс он лайн. Режим доступа свободный
7. ИКАО Doc. 7632. Протокол ратифицирован СССР Указом Президиума ВС СССР от 9 февраля 1957 г // Ведомости ВС СССР - 1957. - № 6. -

- Ст. 136. Перевод протокола на русский язык см.: Ведомости ВС СССР - 1957. - № 8. - Ст. 217.
8. САО Doc. 8181. Конвенция дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору подписана СССР 18 сентября 1961 г, ратифицирована Указом Президиума ВС СССР от 15 августа 1983 г № 9820-X. Перевод Конвенции на русский язык см.: Ведомости ВС СССР - 1984. - № 7. - С. 113.
 9. ICAO Doc. 9740; DCW Doc. № 57, 28/5/99; русский текст Конвенции // Московский журнал международного права. - 2001. - № 1. - С. 314 - 399.
 10. «Воздушный кодекс Российской Федерации» от 19.03.1997 N 60-ФЗ (ред. от 03.08.2018) (с изм. и доп., вступ. в силу с 14.08.2018) // «Собрание законодательства РФ», 24.03.1997, N 12, ст. 1383
 11. «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 01.04.2019) // «Собрание законодательства РФ», 17.06.1996, N 25, ст. 2954
 12. «Воздушный кодекс Союза ССР» (утв. Указом Президиума ВС СССР от 11.05.1983 N 9275-X) (ред. от 29.10.1990) // Правовая база Консультант Плюс Он Лайн режим доступа свободный
 13. Закон РФ «О Государственной границе Российской Федерации» от 01.04.1993 N 4730-1 (последняя редакция) // Правовая база Консультант Плюс Он Лайн режим доступа свободный
 14. Постановление Правительства РФ от 18.11.2014 N 1215 (ред. от 15.03.2016) «О порядке разработки и применения систем управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими» (вместе с «Правилами разработки и применения систем

- управления безопасностью полетов воздушных судов, а также сбора и анализа данных о факторах опасности и риска, создающих угрозу безопасности полетов гражданских воздушных судов, хранения этих данных и обмена ими») // Правовая база консультант плюс он лайн режим доступа свободный
15. Постановление Правительства РФ от 11.03.2010 N 138 (ред. от 13.06.2018) «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации» // «Собрание законодательства РФ», 05.04.2010, N 14, ст. 1649.
 16. . Приказ Минтранса России от 05.04.2017 N 136 «Об утверждении типов требуемых навигационных характеристик для маршрутов зональной навигации» (Зарегистрировано в Минюсте России 26.04.2017 N 46504) // Правовая база Консультант Плюс Он Лайн режим доступа свободный
 17. Письмо Росавиации от 12.02.2018 N Исх-3116/02 «Информация по безопасности полетов N 1» // Правовая база консультант плюс он лайн режим доступа свободный
 18. Анодина Т. Не создавать правила, а следовать международным стандартам // Воздушный транспорт. 2011. 19 ноября.
 19. Гаптрахманова А.В. Международно-правовые основы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации международной организацией гражданской авиации (ИКАО) // Юридическая наука, 2013. - №3. – С. 117-121
 20. Елисеев Б. Воздушные перевозки. – М.: Дашков и Ко, 2018. – 226с.
 21. Лоба В.Е. Правовые источники регулирования международной воздушной перевозки // Концепт. – 2014. - № 31. – С. 11-17
 22. Лукьянов, В.В. Уголовное право России. Общая часть [Электронный ресурс] : учебник / В.В. Лукьянов, В.С. Прохоров ; под. ред. В.В. Лукьянова. - СПб. : СПбГУ, 2018. - 628 с

23. Международное право: Учебник / Отв. ред. д.ю.н., проф. Егоров С.А. - М.:Статут, 2016. - 848 с.
24. Международное право: Учебник / Отв. ред. Игнатенко Г. В., Тиунов О. И. - 6-е изд., перераб. и доп. - М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 752 с.
25. Международное право: Учебник / Отв. ред. Игнатенко Г. В., Тиунов О. И. - 6-е изд., перераб. и доп. - М.: Юр.Норма, НИЦ ИНФРА-М, 2017. - 752 с.
26. Международное право: Учебник / Под ред. Г.С. Стародубцева - 2-е изд. - М.: ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2019.
27. Международное право: Учебное пособие / Гулин Е.В., - 2-е изд. - М.:ИЦ РИОР, НИЦ ИНФРА-М, 2018. - 176 с.
28. Мингазов М.Р., Сафронов В.В. К вопросу о международных воздушных перевозках // Актуальные проблемы авиации и космонавтики, 2012. - №1. – С. 346-350
29. Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей. – М.: Моркнига, 2011. – 240с.
30. Оскорбина, О.В. Унификация международных перевозок опасных грузов: общие положения [Электронный ресурс] / О.В. Оскорбина // Унификация международного частного права в современном мире: Сборник статей. - М.: НИЦ ИНФРА-М: ИЗиСП, 2013. - с. 116 - 131.
31. Остроумов Н. Правовой режим международных воздушных перевозок. – М.: Статут, 2016. – 400с.
32. Российское уголовное право. Особенная часть / Под ред. Коняхин В.П. - М.:Контракт, НИЦ ИНФРА-М, 2016. - 928 с.
33. Смагина И.В. Ответственность перевозчика в договоре международной воздушной перевозки в положениях Варшавской и Монреальской конвенций и нормах воздушного кодекса РФ // Право и современные государства. – 2012. - №4. – С. 211-216

34. Уголовное право России. Общая и особенная части: Учебник / Грачева Ю.В., Чучаев А.И. - М.:Контракт, НИЦ ИНФРА-М, 2017. - 384 с.
35. Уголовное право России. Общая и Особенная части: Учебник / Под ред. д-ра юрид. наук, профессора В.К. Дуюнова. — 5-е изд. — М.: РИОР: ИНФРА-М, 2017. — 752 с.
36. Уголовное право России. Общая часть: Учебник / Под ред. Сундуров Ф.Р., - 2-е изд. - М.:Статут, 2016. - 864 с.
37. Уголовное право Российской Федерации. Общая и особенная части : учебник / А.И. Чучаев, Т.Б. Басова, Е.В. Благов, Ю.В. Грачева ; под ред. проф. А.И. Чучаева. — М. : Контракт : ИНФРА-М, 2016. — 704 с.
38. Уголовное право: особенная часть : практикум / В.В. Агильдин. — М. : ИНФРА-М, 2018. — 162 с.
39. Уголовное право: пределы, объекты и средства воздействия в борьбе с преступностью в современной России: Монография / Гета М.Р. - М.:Юр.Норма, 2016. - 336 с.
40. Хлестова, И.О. Унификация правового регулирования ответственности авиаперевозчика за причинение вреда жизни и здоровью пассажиру при осуществлении международных частных перевозок [Электронный ресурс] / И.О. Хлестова // Унификация международного частного права в современном мире: Сборник статей. - М.: НИЦ ИНФРА-М: ИЗиСП, 2013. - с. 104 - 116.
41. Черненко А.Д., Фарафонтова Е.Л. Проблемы правового регулирования догвоора воздушной перевозки пассажиров // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. – 2012. – №2. – С. 365-369
42. Краткое изложение национальных правил и международных соглашений. Сборник аэронавигационной информации РФ и стран СНГ. В трех томах. Том первый. – М.: Служба аэронавигационной информации, 2015. С. 189

43. Турция за год нарушила воздушные границы Греции 2244 раза // Информационно-новостной канал Известия.ру режим доступа свободный
44. Швеция обвинила российские ВКС в нарушении воздушного пространства страны // Информационно-новостной канал Риа новости режим доступа свободный
45. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – Спб.: Юридический вентр Пресс, 2003. С, 190
46. Грязнов В.С. Некоторые тенденции международно-правового регулирования воздушного транспорта // Московский журнал международного права. – 1996. – № 1. – С. 113-140.
47. Баталов А. Юридические вопросы предоставления права транзитных пролетов иностранным авиапредприятиям при осуществлении международных авиаперевозок // Авиатранспортное обозрение. – 2006. – №74. – С.32-37.
48. Бордунов В.Д. Международное воздушное право. Учебное пособие. - М.: НОУ ВКШ «Авиабизнес»; изд-во «Научная книга», 2006. – 464 с.
49. Выгодянский А.В. Правовое регулирование международных воздушных перевозок // Юрист. – 2013. – № 2. – С.12-15.
50. Уголовно дело № 18/346245 от 12.07.2005 года // Материалы архива Пензенского суда.