

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346.53.02

© Новикова Ольга Валентиновна

— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Предупреждение правонарушений на воздушном транспорте

Аннотация. Неадекватное поведение пассажиров на борту самолетов становится масштабной проблемой, в связи с чем предполагается введение изменений не только в нормы российского воздушного права, но и в нормы уголовного права. В работе рассмотрены предложения по пресечению «воздушного хулиганства», проанализированы меры по предотвращению подобных случаев в России, также говорится об ужесточении наказания к таким пассажирам. Далее рассматриваются проблемы неадекватного поведения пассажиров на борту воздушного судна. Правила поведения на воздушном транспорте не сложные, но невыполнение их приводит к негативным последствиям. Нарушение правил поведения на борту самолета — проступок серьезный, так как у экипажа нет возможности высадить дебошира (как это можно сделать в поезде или автобусе). Авиадебоширом может быть признан человек, который не подчиняется распоряжениям командира воздушного судна, создает угрозу для безопасности пассажиров и транспортного средства и совершает хулиганские действия. Поэтому крайне необходимо внимательно изучать правила поведения в самолете и строго их придерживаться. Как правило, уголовное наказание к авиадебоширам в России применяется редко, в основном, это расценивается как административный проступок. В связи с этим в статье предложены более ужесточенные меры ответственности для авиадебоширов, также дополнительные меры, направленные на предупреждение случаев хулиганства на воздушных авиалайнерах.

Ключевые слова: воздушное судно; авиакомпания; международный полет; хулиганство; авиадебош; безопасность полетов; сопровождение рейсов.

© Olga V. Novikova

— Candidate of Law, associate professor of the department
'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Prevention of air transport offenses

Abstract. Inappropriate behavior of passengers on board has become a large-scale problem recently, that resulted in introducing changes not only in the norms of Russian air law, but also in the norms of criminal law. The current paper has considered proposals for the suppression of "air rage", analyzed measures to prevent such cases in Russia, and also discussed tougher punishment for such passengers. Then, there have been considered the problems of inappropriate behavior of passengers on board. The rules of conduct in air transport are not complicated, but their incompliance results in negative consequences. Violation of the rules of conduct on board is a serious offense, since the crew does not have the opportunity to drop off a rowdy (as can be done on a train or bus). Air rage passengers are the passengers who do not obey the orders of the aircraft commander, create a threat to the safety of other passengers and the aircraft, and commit ruffian actions. Therefore, it is necessary to carefully study the rules of conduct on the plane and strictly adhere to them. As a rule, criminal punishment for air rage in Russia is mostly regarded as an administrative offense. In this regard, the current paper has proposed tougher measures of responsibility for air rage, as well as additional measures aimed at preventing cases of air rage.

Keywords: aircraft; airline; international flight; air rage; air rage passenger; flight safety; escort of flights.

Наибольшее распространение преступления на воздушном транспорте получили в 1960-х гг. Это послужило толчком к принятию Токийской конвенции о правонарушениях на борту воздушного судна 1963 г. Указанные в Конвенции деяния не квалифицировались как преступления, так как она носила больше характер рекомендаций.

Согласно принятой в Гааге Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (ст. 1) преступлением является незаконный захват воздушного судна или осуществление контроля над ним путем насилия, угрозы применения насилия и любой другой формы запугивания, а также соучастие в совершении таких действий. Временем преступления считается период пребывания воздушного лайнера в полете. Воздушное судно находится в полете в любое время с момента закрытия всех внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки.

На совершенное преступление распространяется юрисдикция или государства регистрации воздушного судна, или государства, на территорию которого приземлилось воздушное судно с преступниками на борту, либо государства, на чьей территории скрывается преступник.

Конвенция применяется только в том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории государства регистрации такого судна независимо от того, совершало ли это воздушное судно международный или внутренний полет.

Круг преступлений, охваченных этой Конвенцией, сводится только к захвату и угону воздушного судна. Но следует заметить, что преступные деяния, причиняющие ущерб гражданской авиации, не ограничиваются только данными видами преступлений. Поэтому 23 сентября 1971 г. была принята Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. В ней перечень уголовно наказуемых деяний на борту воздушного судна был расширен. К преступным действиям Конвенция (ст. 1) относит совершение акта насилия по отношению к лицу, находящемуся на борту воздушного судна в полете; разрушение или повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; установку на судне или помещение вещества с целью разрушения судна; повреждение или разрушение аэронавигационного оборудования или вмешательство в его эксплуатацию; сообщение заведомо ложных сведений и создание тем самым угрозы безопасности полета.

Международные полеты осуществляются по официальному разрешению, выдаваемому экипажу воздушного судна. В разрешении указывается маршрут и высота полета, воздушные коридоры, места пересечения государственной границы, места посадки и т.п. Правила международных полетов распространяются на различные воздушные суда, осуществляющие полет в воздушном пространстве более чем одного государства.

24 февраля 1988 г. Монреальская конвенция была дополнена Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию. В соответствии с Протоколом ст. 1 Конвенции была дополнена пунктами следующего содержания: «Любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно с использованием любого устройства, вещества или оружия: а) совершает акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерти; б) разрушает или серьезно повреждает оборудование и сооружения аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенные в аэропорту воздушные суда, не находящиеся в

эксплуатации, или нарушает работу служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту».

Что касается того периода, когда воздушное судно находится в полете, то Монреальская конвенция воспроизводит положения Гаагской конвенции и еще дополнительно дает толкование именно периода нахождения судна в эксплуатации. Считается, что воздушное судно находится в эксплуатации с начала его предполагаемой подготовки наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения 24 часов после посадки. Положения Конвенции применяются только к гражданским воздушным судам. Для успешной реализации положений Конвенций государства-участники взяли на себя обязательства установить уголовную ответственность за перечисленные в Конвенциях действия. Россия является участницей обоих договоров.

Далее следует остановиться на тех незаконных действиях, которые совершаются внутри воздушного судна, когда оно непосредственно находится в полете. Не обращая внимания на предпринимаемые меры со стороны специально уполномоченных на то лиц, на рейсах российских авиакомпаний частота конфликтов с беспокойными гражданами не сокращается. Такие происшествия несут не только неудобства и испорченное настроение авиапассажирам, но и вероятную опасность для здоровья и жизни людей.

Авиадебоши по-прежнему остаются не редкостью. В большинстве случаев это выражается в оскорблении бортпроводников, отказе хулиганов выполнять законные требования экипажа, в оскорблении пассажиров, курении, чрезмерном распитии спиртных напитков, а также в иных формах антисоциального поведения. Не редкость физическое насилие против пассажиров и стюардов, а также причинение ущерба самолету. Внутри салона избыточное давление, и любое повреждение обшивки самолета может привести к необратимым последствиям. Авиакомпании перевозят до 100 млн пассажиров в год — это практически население целой страны. Поэтому авиахулиганы представляют на борту самолета серьезнейшую опасность. К примеру: в 2016 г. в России зарегистрировано 1180 случаев авиадебоша в полете, возбуждено 116 уголовных дел. К административной ответственности привлекли 164 пассажира, а 459 просто сняли с борта. Было бы и больше. Но как подчеркивают аналитики, до сих пор в законе подобные ситуации четко не прописаны. Поэтому авиаперевозчики предлагают не только привлекать таких лиц к ответственности именно уголовной, но и вводить против них жесткие санкции.

Росавиация также ведет статистику неадекватного поведения пассажиров на борту воздушного судна. Информация поступает от авиакомпаний в тех случаях, которые поведение «буйных» пассажиров влечет реальные административные или уголовные меры воздействия: штрафы, отстранение от полетов, передача сотрудникам полиции.

Более 800 авиапассажиров в России были привлечены к административной ответственности за нарушение общественного порядка на борту самолетов за 2017 г. Это на 13% меньше, чем в 2018 г. (934). За нарушение антиалкогольного законодательства в 2017 г. привлечено 366 нарушителей, а в 2018 г. — 490. За 2019 г. органами МВД России на транспорте возбуждено 13 уголовных дел в отношении пассажиров — россиян, которые совершали противоправные хулиганские действия в самолетах, 9 из них — на внутренних авиарейсах. Из них 12 мужчин и одна женщина.

Следует обратить внимание на тот факт, что в 2015 г. лидирующее место по количеству авиапроисшествий занимала авиакомпания «Аэрофлот», второе место авиакомпания «Ютэйр». В 2015 и 2016 гг. самыми безопасными авиоперевозчиками стали авиакомпании «S7 Airlines» и «Уральские авиалинии». Ранее «Аэрофлот» и «Ютэйр» подвергались проверке Росавиацией по частым авиационных происшествиям. Обе авиакомпании были оштрафованы на солидные суммы. Но в 2017 г. число авиапроисшествий увеличилось. В 2018 г. лидирующая позиция по безопасности перелетов досталась опять авиакомпании «S7 Airlines». Дочка «Аэрофлота» авиакомпания «Россия» заняла второе место, а сам «Аэрофлот» так и остался на пятом месте рейтинга. В 2019 г. ситуация не особо изменилась — авиакомпания «Уральские Авиалинии» признана самым безопасным перевозчиком, зарегистрированным на территории России. На втором месте по безопасности находится «S7 Airlines». Что касается крупнейшей и старейшей авиакомпании России — «Аэрофлота», то здесь больше всего вопросов. С одной стороны, самый внушительный бюджет и регулярное обновление своего парка самолетов. А вот с другой, по безопасности полетов — много споров. Поэтому сейчас только третье место [https://www.vipgeo.ru/articles/useful_articles/samie_bezopasnie_aviakompnii_rossii_i_mira/].

Некоторые аналитики считают, что случаи хулиганства на борту воздушных судов России связаны с лишним употреблением алкоголя пассажирами. Но по статистике, лишь в 23% случаев причиной дебошей являются алкоголь или наркотики.

Наказание за данный вид хулиганства во многих странах жесткое. Во Франции, например, за дебош на борту могут оштрафовать на сумму до 150 тыс. евро, в США — до 10 тыс. долл., до 18 тыс. евро в Голландии, 20 млн вон в Республике Корея. Нападение на экипаж судна карается тюремным заключением на срок до 20 лет в США, 10 лет во Франции и Голландии, 5 лет в Корее [<http://www.tver.kp.ru/daily/26543/3560170/>].

В России действия хулигана часто квалифицируются по ст. 11.17. КоАП РФ «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте», в соответствии с которой, невыполнение лицами законных распоряжений командира воздушного

судна влечет наложение административного штрафа в размере от 2 тыс. до 5 тыс. рублей или административный арест на срок до 15 суток. Конечно, такое наказание не является достаточной мотивацией для образцового поведения.

В соответствии с Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» ужесточилось наказание за совершение хулиганских действий на воздушном и иных видах транспорта. Ответственность за данное преступление составляет штраф до 500 тыс. руб. либо лишение свободы на срок до пяти лет. Но такая ответственность за хулиганство на борту именно воздушного судна в России остается более мягкой по сравнению с другими странами. Следовательно, ответственность за данный вид правонарушения должна быть иной, так как последствия от хулиганских действий в воздухе могут быть непредсказуемыми.

Следует сказать, что в случае, если хулиган угрожает взрывом самолета, пытается проникнуть силой в кабину пилотов и т.п., то его действия могут быть квалифицированы как попытка захвата воздушного судна. В таком случае наказание должно быть еще более ужесточено.

Часть хулиганы угрожают безопасности полетов, экипажу самолета, в этом случае приходится применять силу к «разбушевавшимся» пассажирам. Состав персонала бортпроводников авиакомпаний в большинстве случаев состоит из сотрудниц женского пола, которые отвечают за безопасность пассажиров. Поэтому очевидна потребность дополнительных мер в области предотвращения преступлений на борту воздушного судна.

Особенно следует обратить внимание, что для безопасности полетов необходимо не только налаженность технического состояние воздушного судна, но и поведение пассажиров внутри лайнера. Целесообразно принять такие меры, как введение запрета продажи спиртных напитков в стерильных участках аэропортов и на воздушных судах российских авиакомпаний, в том числе в салонах первого и бизнес-класса. Так как замкнутое место салона самолета, продолжительные перелеты в сочетании с алкоголем могут поспособствовать вспышкам гнева пассажиров и привести к внештатной ситуации на борту. Введение данного мероприятия позволит предупредить и сократить количество случаев хулиганства.

Необходимо создание федерального реестра авиадебоширов, поскольку реестр одной компании не распространяется на другую. В настоящее время многие российские авиакомпании ведут внутренние «черные» списки и фиксируют все случаи хулиганства на борту, но отказать хулигану в перевозке они не могут. Сотрудники авиакомпании могут только подготовиться к рейсу с таким лицом: т.е. посадить его на место, которое хорошо просматривается экипажем, усилить команду мужчинами-бортпроводниками и, конечно, проявить к нему повышенное внимание.

Создание федерального реестра авиадебоширов потребует финансовых ресурсов. Также необходимо определить тот государственный орган, на который будет возложена обязанность и ответственность за ведение такого реестра.

К примеру, в августе 1998 г. авиакомпания *British Airways* ввела в действие программу безопасности полетов, которая в случае неадекватного поведения кого-либо из пассажиров давала командиру корабля право совершить экстренную посадку в ближайшем аэропорту. Издержки из-за незапланированного приземления взыскивались с нарушителя. Большинство авиакомпаний мира последовали примеру британского перевозчика.

Предлагается рассмотреть вопрос о сопровождении особо опасных рейсов специально подготовленными сотрудниками. Возможно, следует ввести добровольную специальную подготовку бортпроводников авиакомпаний на тренировочных базах МВД России или каких-либо базах, принадлежащих авиакомпаниям, где, кстати, уже существуют полноценные копии аэропортов с инфраструктурой и системой безопасности. Также это позволит сокращать расходы авиакомпаний на вынужденные посадки.

Кроме того, предлагается создать правовую базу для действий специальных сотрудников безопасности на борту, которой в настоящее время нет. При этом необходимо определить, в каких целях создается данная структура: для усмирения хулиганов или в антитеррористических целях, так как требования к подготовке, поведение сопровождающих, их экипировка, секретность будут совершенно разными.