

ПРЕДЕЛЫ ОГРАНИЧЕНИЙ ПРАВ ГРАЖДАН В ЦЕЛЯХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ: НОВЕЛЛЫ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА¹

Аннотация.

Актуальность и цели. Нарушение общественного порядка в самолете во время полета является распространенным и чрезвычайно опасным для здоровья пассажиров и экипажа действием. В то же время в российском праве до недавнего времени отсутствовали нормы, устанавливающие ответственность за такого рода деяния. Целями работы является изучение новых положений законодательства в этой сфере и формирование предложений по их совершенствованию.

Материалы и методы. Были использованы метод диалектики как общенаучный метод познания, позволяющий изучать явления и процессы окружающей действительности в их историческом развитии, а также частнонаучные методы (формально-юридический, сравнительно-правовой и метод системного анализа).

Результаты. Рассмотрено содержание нормы об уголовной ответственности за хулиганские действия на борту самолета. Проанализированы правовые основания и процедура составления авиакомпаниями черных списков пассажиров. Выделены гарантии прав граждан при ведении реестра лиц, воздушная перевозка которых ограничена. Определены недостатки правового регулирования в данной сфере. Предложено внести ряд изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации с целью усиления превентивного воздействия на потенциальных правонарушителей.

Выводы. Сформулированные в исследовании теоретические положения направлены на выработку рекомендаций по совершенствованию российского законодательства и способны качественно повысить его уровень. Они также могут быть использованы в научной деятельности и учебном процессе учреждений высшего профессионального образования юридического профиля, при повышении квалификации практических работников и научно-педагогических кадров в области юриспруденции.

Ключевые слова: хулиганство, транспортная безопасность, авиадебошир, безопасность эксплуатации транспорта, черные списки пассажиров.

Е. А. Kapitonova

LIMITS OF THE RIGHTS OF THE CITIZENS FOR ENSURING SAFETY ON THE AIRCRAFT: RUSSIAN LABOR PROVISIONS

Abstract.

Background. Violation of public order in the aircraft during flight is a common and extremely dangerous to the health of passengers and crew act. At the same time

¹ Публикация подготовлена в рамках поддержанного РФФИ (ОГОН) научного проекта № 17-03-00071.

© 2018 Капитонова Е. А. Данная статья доступна по условиям всемирной лицензии Creative Commons Attribution 4.0 International License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>), которая дает разрешение на неограниченное использование, копирование на любые носители при условии указания авторства, источника и ссылки на лицензию Creative Commons, а также изменений, если таковые имеют место.

in the Russian law there was no provision establishing the responsibility for such acts. The objectives of the work is to learn the new legal provisions in this sphere to generate proposals for amendments to the legislation.

Materials and methods. The author used the method of dialectics as a general scientific method of knowledge that allows to study the phenomena and processes of reality in their historical development, as well as private-scientific methods (formal-legal, comparative legal method and system analysis).

Results. The content of the law articles on criminal liability for hooligan actions on board the aircraft is considered. The legal basis and procedure for the compilation by airlines of black lists of passengers have been analyzed. Guarantees of citizens rights under the maintenance of the register of persons whose air transportation is limited are allotted. Deficiencies in the legal regulation in this area have been identified. It is proposed to introduce a number of changes to the Air Code of the Russian Federation with a view to strengthening the preventive impact on potential offenders.

Conclusions. Formulated in the study theoretical propositions are aimed at elaboration of recommendations on improving the Russian legislation and are able to raise the level thereof. They can also be used in academic activity and in the educational process of higher professional education establishments of law sphere, and in upgrading qualification of practical staff and scientific-academic personnel in the sphere of jurisprudence.

Key words: disorderly conduct, transport security, aircraft rowdy, transport safety, black lists of passengers.

Проблема хулиганства в самолетах характерна как для России, так и для западных стран. Число авиадебошей в мире, по данным Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), с каждым годом понемногу растет, несмотря на все предпринимаемые правовые и организационные меры. Большинство подобных ситуаций связано с отказом выполнять требования бортпроводников и оскорблением членов экипажа. Примерно каждый десятый случай влечет причинение ущерба самолету либо связан с применением физического насилия в отношении других пассажиров или стюардов. Немалая часть самолетных хулиганов находится в этот момент в состоянии алкогольного или наркотического опьянения.

На протяжении последних нескольких лет российские авиакомпании неоднократно пытались привлечь внимание органов государственной власти к многочисленным случаям нарушения порядка на борту самолетов. Подобные выходы каждый раз приводили к срывам расписания и недовольству других пассажиров, однако у перевозчиков не было правовых оснований самостоятельного воздействия на нарушителей спокойствия. Предусмотренные законодательством меры не соответствовали тяжести проступка и величине причиненного вреда. Самые резонансные дела такого рода квалифицировались максимум как побои (ст. 116 УК РФ – при наличии признаков состава преступления) или мелкое хулиганство (ст. 20.1 КоАП РФ) [1, с. 20, 21]. Штраф за совершение последнего составлял от 500 до 1000 рублей. Незначительный размер ответственности не обладал необходимой силой превентивного воздействия на потенциальных дебоширов.

Авиакомпании, со своей стороны, пытались взыскивать с нарушителей материальный ущерб, причиненный вынужденной посадкой самолета, однако судебное разбирательство каждый раз затягивалось и не получало должного

общественного резонанса, чтобы застраховать перевозчика от повторения такой ситуации.

В апреле 2017 г. требования авиакомпаний были частично удовлетворены. Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ в ч. 1 ст. 213 Уголовного кодекса РФ, предусматривающую ответственность за хулиганство, был внесен пункт «в», устанавливающий в качестве конструктивного признака состава преступления особое место совершения хулиганских действий – «на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования» [2]. Данное деяние относится к преступлениям средней тяжести. Санкция предусматривает штраф от 300 000 до 500 000 рублей либо иные наказания вплоть до лишения свободы на срок до пяти лет.

Юристы сразу предположили, что норма будет активно применяться органами внутренних дел, прежде всего в отношении пьяных дебоширов, грубо нарушающих общественный порядок, пренебрегающих спокойствием и безопасностью пассажиров, в том числе хулиганящих на борту самолета [3, с. 118]. Судебная практика пока подтверждает это предположение.

В сентябре 2017 г. по этой статье в России был вынесен первый приговор. Химкинский городской суд рассматривал дело гражданина Израиля, устроившего 19 мая 2017 г. дебош на борту самолета, следовавшего рейсом Тель-Авив – Москва. 50-летний пассажир пронес на борт алкоголь, распивал его, несмотря на замечания бортпроводников, использовал нецензурные бранные слова в отношении пассажиров и экипажа, после чего попытался открыть дверь самолета. По результатам изучения материалов дела, с учетом всех смягчающих и отягчающих обстоятельств подсудимый был приговорен к шести месяцам лишения свободы. «Аэрофлот» отчитался о первом успешном привлечении к ответственности за авиадебоширство, а СМИ донесли новость до широкого круга лиц, что может поспособствовать усилению превентивного воздействия новой нормы на потенциальных нарушителей.

В то же время с учетом небольшого объема следственно-судебной практики по делам о хулиганстве в самолетах, по нашему мнению, необходимо также использовать иные меры борьбы с подобными противоправными действиями. Автор настоящей статьи, в частности, неоднократно обращал внимание на зарубежную практику применения черных списков пассажиров и возможность их внедрения в России [4, с. 33, 34]. В конце прошлого года эта мера была наконец реализована.

Правовое основание существования черных списков пассажиров в нашей стране базируется на двух нормативных актах – Воздушном кодексе и Гражданском кодексе РФ.

Изменения в Воздушный кодекс РФ были внесены Федеральным законом от 5 декабря 2017 г. № 376-ФЗ [5] и вступают в силу с 4 июня 2018 г. Таким образом, начало действия новых правил было отсрочено законодателем на 180 дней, что дало возможность всем заинтересованным лицам успеть перестроить свою деятельность в соответствии с ними.

Базовой нормой, регулирующей черные списки, является внесенная в ВК РФ ст. 107.1 «Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажиру, внесенному в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком». Чрезвычайно важным представляется тот факт, что закон

предусматривает двухступенчатую процедуру формирования «черного списка» и ограничивает возможность субъективного усмотрения авиакомпании при его составлении.

Первый этап процедуры относится к полномочиям командира воздушного судна. В каждом случае, когда на его борту какой-либо пассажир совершает действия, подпадающие под признаки административного правонарушения по ч. 6 ст. 11.17 КоАП РФ (невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна) либо преступления, предусмотренного пунктом «в» ч. 1 ст. 213 или ст. 267.1 УК РФ, командир обязан в письменной форме проинформировать о случившемся руководителя перевозчика.

На втором этапе руководитель авиакомпании вносит пассажира-дебошира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком. После этого авиакомпания получает право отказать ему в продаже билета или посадке на самолет (т.е. отказать оказывать ему услуги по перевозке).

Гарантиями соблюдения прав граждан при ведении черных списков пассажиров выступают следующие нормативные положения:

1. Решение о внесении пассажира в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком, может быть принято исключительно на основании вступившего в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания или приговора суда о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления. При этом в виду имеется не любое правонарушение, а только связанное с нарушением общественного порядка и транспортной безопасности из числа тех, что были упомянуты выше (ч. 6 ст. 11.17 КоАП РФ, п. «в» ч. 1 ст. 213, 267.1 УК РФ).

2. Обо всех стадиях принятия решения о внесении в черный список пассажир должен уведомляться авиакомпанией соответствующим образом. Согласно п. 2 ст. 107.1 ВК РФ, копия документа, которым командир воздушного судна информирует руководителя перевозчика о произошедшем инциденте, вручается пассажиру до покидания им воздушного судна (в случае отказа получить копию командир делает отметку об этом в документе). Само решение о внесении гражданина в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена данным перевозчиком, также направляется ему в письменной форме (п. 7 ст. 107.1 ВК РФ).

3. Законом предусмотрена возможность обжаловать принятое авиакомпанией решение в судебном порядке в соответствии с российским законодательством (п. 4 ст. 107.1 ВК РФ).

4. Внесение в черный список не является пожизненным. Перевозчик обязан исключить пассажира из реестра по истечении одного года с даты вступления в законную силу постановления или приговора в его отношении (п. 5 ст. 107.1 ВК РФ).

5. В некоторых случаях внесение в черный список не действует (п. 6 ст. 107.1 ВК РФ). В частности, авиакомпания не вправе отказать в перевозке гражданину, если он:

– возвращается в Россию из пункта отправления, единственным способом транспортного сообщения из которого с Российской Федерацией является воздушная перевозка;

– подлежит административному выдворению за пределы РФ, депортации или реадмиссии при условии, что единственным способом транспортного сообщения с пунктом отправления или пунктом назначения является воздушная перевозка;

– направляется к месту лечения или обратно;

– сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно;

– направляется на похороны члена семьи либо близкого родственника или обратно.

Любое из перечисленных обстоятельств должно быть подтверждено соответствующими документами. О возможности подобных исключений перевозчик обязан в письменной форме уведомить пассажира, когда вносит его в черный список.

В целях реализации новых положений о ведении реестров лиц, воздушная перевозка которых ограничена, авиакомпании получили дополнительное право осуществлять обработку персональных данных пассажиров (п. 2 ст. 85.1 ВК РФ), а полномочия командира воздушного судна были расширены за счет права удалять с воздушного судна и передавать правоохранительным органам не только лиц, совершивших деяние, содержащее признаки преступления, но и тех, кто совершил административное правонарушение (подп. 2 п. 1 ст. 58 ВК РФ).

Что касается изменений, внесенных в Гражданский кодекс РФ, то они предусмотрены Федеральным законом от 5 декабря 2017 г. № 379-ФЗ [6]. Их необходимость обусловлена наличием в гражданском законодательстве правила об обязательности заключения публичного договора лицом, осуществляющим предпринимательскую деятельность, с любым потребителем, который к нему обратится (п. 3 ст. 426 ГК РФ). Чтобы авиакомпании получили право законно обойти это правило при составлении черных списков, в ст. 786 ГК РФ был внесен п. 4, где указано, что перевозчик или лицо, уполномоченное им на заключение договора воздушной перевозки, вправе отказать в заключении договора, если пассажир внесен в реестр лиц, воздушная перевозка которых ограничена перевозчиком.

Таким образом, в России с лета 2018 г., в дополнение к возможности привлекать авиадебоширов к уголовной ответственности, появляется система черных списков пассажиров. В совокупности эти правовые меры, как показывает зарубежная практика, обладают значительной силой превентивного воздействия на нарушителей, однако не исчерпывают всех существующих способов борьбы с такого рода проступками.

Среди иных мер, которые озвучивались авиаперевозчиками на общероссийских совещаниях, но так и не были приняты во внимание представителями законодательной власти, можно выделить следующие:

– дополнить Воздушный кодекс РФ статьей, устанавливающей общие правила поведения пассажиров, а также нормой об ответственности за их нарушение;

– предусмотреть в качестве квалифицирующего обстоятельства для такого рода нарушений признак специального субъекта – статус государственного или муниципального служащего, а также ввести для чиновников соответствующее новое основание дисциплинарной ответственности (некоррект-

ное поведение во время полета, по мнению авторов данной инициативы, может наказываться ответственностью вплоть до отстранения от должности);

– обязать нарушителя возмещать моральный ущерб всем пассажирам рейса (в размере стоимости билета);

– предоставить авиакомпаниям право создать службу «воздушных маршалов», сотрудники которой могли бы сопровождать самолет на всем пути его следования и применять меры физического воздействия к дебоширам (пластиковые наручники, электрошокеры, физическая сила);

– наделить экипаж самолета правом применять физическую силу и спецсредства к нарушителю;

– установить на борту каждого авиалайнера систему видео- и аудиомониторинга (идея обсуждалась при непосредственном участии ФСБ России, но от нее были вынуждены отказаться по причине технических ограничений: посылать информацию на землю в режиме онлайн пока не могут из-за ограничений широкополосной связи);

– ограничить продажу алкоголя во время авиарейсов (в том числе в первом и бизнес-классе) и (или) запретить пассажирам проносить на борт алкоголь, купленный в аэропорту в магазинах Duty free.

Из всех упомянутых мер наиболее эффективными представляются первая и последняя. В Воздушный кодекс РФ действительно можно было бы внести отдельную статью, устанавливающую правила поведения пассажиров во время полета и обязанность их соблюдения. Главными требованиями в этой сфере должны стать уважение к экипажу и другим пассажирам, а также соблюдение общественного порядка и правил транспортной безопасности на борту самолета.

Кроме того, в том же Воздушном кодексе РФ можно было бы прописать полный запрет на употребление алкоголя на борту, вне зависимости от класса занимаемого места. В нашей стране употребление спиртных напитков в общественных местах образует состав административного правонарушения по ст. 20.20 КоАП РФ. При этом под общественными местами понимаются не только различные парки, скверы и территории образовательных учреждений, но и все виды общественного транспорта, а также вокзалы и аэропорты (ст. 16 Федерального закона «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции» [7]). Распространение данного правила на авиалайнеры было бы вполне логичным и, думается, способно предотвратить массу неприятных инцидентов.

Вероятно, что внесенные в УК РФ и ВК РФ изменения будут эффективны и без предложенных изменений, однако это не означает, что юристы должны полностью отказаться от обдумывания предложений по совершенствованию законодательства. С учетом частоты случаев дебоширства в воздухе и опасностью такого рода деяний во время полета, способной привести при неблагоприятном исходе к гибели многих людей, проблема авиадебоширства должна обсуждаться и дальше, а участники дискуссии не должны ограничиваться суждением о введении санкций. Одна из действенных мер предупреждения любых правонарушений – устранение причин и условий совершения такого рода противоправных деяний, что и было предложено в настоящей статье.

Библиографический список

1. **Куракин, А. В.** Административная ответственность за мелкое хулиганство на транспорте / А. В. Куракин // Транспортное право и безопасность. – 2017. – № 6. – С. 19–25.
2. О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации : Федер. закон от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ // Российская газета. – 2017. – № 71.
3. **Габеев, С. В.** Хулиганство, совершенное на железнодорожном, морском, внутреннем водном или воздушном транспорте, а также на любом ином транспорте общего пользования / С. В. Габеев // Уголовный закон Российской Федерации: проблемы правоприменения и перспективы совершенствования : сб. материалов межвуз. науч.-практ. конф. – Иркутск : Восточно-Сибирский ин-т Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2017. – С. 113–119.
4. **Капитонова, Е. А.** Установление ответственности за авиадебоширство: теория и практика / Е. А. Капитонова // Гражданин и право. – 2017. – № 12. – С. 24–34.
5. О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации : Федер. закон от 5 декабря 2017 г. № 376-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 50 (ч. III). – Ст. 7547.
6. О внесении изменений в статью 426 части первой Гражданского кодекса Российской Федерации и статью 786 части второй Гражданского кодекса Российской Федерации : Федер. закон от 5 декабря 2017 г. № 379-ФЗ // Собрание законодательства РФ. – 2017. – № 50 (ч. III). – Ст. 7550.
7. О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции : Федер. закон от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ (ред. от 3 июля 2016 г.) // Собрание законодательства РФ. – 1995. – № 48. – Ст. 4553.

References

1. Kurakin A. V. *Transportnoe pravo i bezopasnost'* [Transport law and security]. 2017, no. 6, pp. 19–25.1
2. *Rossiyskaya gazeta* [Russian newspaper]. 2017, no. 71.
3. Gabeev S. V. *Ugolovnyy zakon Rossiyskoy Federatsii: problemy pravoprimeneniya i perspektivy sovershenstvovaniya: sb. materialov mezhvuz. nauch.-prakt. konf.* [Criminal law of the Russian Federation: law enforcement issues and prospects for improvement: proceedings of Interuniversity Scientific Conference]. Irkutsk: Vostochno-Sibirskiy in-t Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii, 2017, pp. 113–119.
4. Kapitonova E. A. *Grazhdanin i pravo* [Citizen and law]. 2017, no. 12, pp. 24–34.
5. *Sobranie zakonodatel'stva RF* [Legislation Assembly of the Russian Federation]. 2017, no. 50 (part III), art. 7547.
6. *Sobranie zakonodatel'stva RF* [Legislation Assembly of the Russian Federation]. 2017, no. 50 (part III), art. 7550.
7. *Sobranie zakonodatel'stva RF* [Legislation Assembly of the Russian Federation]. 1995, no. 48, art. 4553.

Капитонова Елена Анатольевна
доцент, кафедра уголовного права,
Пензенский государственный
университет (Россия, г. Пенза,
ул. Красная, 40)

E-mail: e-kapitonova@yandex.ru

Kapitonova Elena Anatol'evna
Associate professor, department of criminal
law, Penza State University (40 Krasnaya
street, Penza, Russia)

УДК 343.34, 34.096

Капитонова, Е. А.

Пределы ограничений прав граждан в целях обеспечения безопасности на воздушном судне: новеллы российского законодательства / Е. А. Капитонова // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Общественные науки. – 2018. – № 2 (46). – С. 36–43. – DOI 10.21685/2072-3016-2018-2-5.