

УДК 343.346

DOI 10.17150/2500-4255.2020.14(1).106-119

ДЕСТРУКТИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ ПАССАЖИРА: ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ

А.И. Чучаев, Ю.В. Грачева, С.В. Маликов

Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина (МГЮА), г. Москва,
Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления

9 августа 2019 г.

Дата принятия в печать

10 февраля 2020 г.

Дата онлайн-размещения

28 февраля 2020 г.

Ключевые слова

Транспортные преступления;
транспортная безопасность;
деструктивное поведение;
хулиганство; недисциплинированный
пассажир; предупреждение
преступлений

Аннотация. Деструктивное поведение пассажиров, создающее реальную опасность для воздушных перевозок, признается серьезной проблемой как в России, так и в зарубежных странах. По данной проблеме аккумулируется значительный объем информации, в международном и национальном праве формируется специфический комплекс нормативных правовых средств противодействия такому поведению. По мере расширения набора правовых инструментов увеличивается круг спорных вопросов, требующих разрешения на международном, национальном уровнях и уровне отдельных авиакомпаний. В частности, к ним можно отнести: внедрение в практику авиаперевозок «нулевой толерантности» по отношению к лицам, находящимся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического, токсического); уточнение правил освидетельствования пассажиров на предмет опьянения и усиление мер контроля за продажей алкоголя в зонах беспошлинной торговли либо полный ее запрет; изменение правил ведения реестра лиц, совершивших правонарушения на воздушном транспорте, с определением единого уполномоченного органа и возможностью досудебного наложения ограничений на пассажиров; выработку правовых подходов к привлечению сотрудников службы безопасности эксплуатанта к обеспечению безопасности полетов; определение и закрепление механизма компенсации ущерба, причиненного недисциплинированным пассажиром авиакомпании и другим лицам; выработку правил квалификации преступлений, предусмотренных ст. 213 и 267.1 УК РФ, либо постановку вопроса о декриминализации последнего. В статье представлена статистическая характеристика деструктивного поведения пассажиров авиатранспорта, очерчены основные вехи в развитии международного законодательства в связи с данной проблемой, проанализированы наиболее распространенные меры противодействия недисциплинированным пассажирам и сформулированы предложения по совершенствованию существующих подходов к предупреждению деструктивного поведения пассажиров с учетом зарубежного опыта.

UNRULY (DISRUPTIVE) PASSENGERS: PROBLEMS OF COUNTERACTION

Alexandr I. Chuchaev, Yulia V. Gracheva, Sergey V. Malikov

Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Moscow, the Russian Federation

Article info

Received

2019 August 9

Accepted

2020 February 10

Available online

2020 February 28

Keywords

Transport crimes; transport safety;
disruptive behavior; hooliganism;
undisciplined passenger; crime
prevention

Abstract. Disruptive behavior of passengers that poses a real danger for air transportation is recognized as a serious problem both in Russia and abroad. A considerable volume of information on this problem is being accumulated, while international and national law systems are developing a complex of specific normative legal means of counteracting such behavior. As the number of legal instruments is growing, the number of debatable issues is also increasing, and they need to be settled at the international and national levels, as well as at the level of individual companies. Specifically, they include: the introduction of «zero tolerance» towards intoxicated persons (alcohol, drug, substance intoxication); specifying the rules of sobriety examination, strengthening control over the sale of alcohol in duty-free zones or the prohibition of such sale; changing the rules for keeping a register of persons guilty of air offences, designating a unified authorized body and providing for a possibility to enforce pre-trial restrictions on passengers; developing legal approaches to using airline security services to ensure the safety of flights; determining and institutionalizing the mechanism of compensating the

© Чучаев А.И., Грачева Ю.В., Маликов С.В., 2020

damage inflicted by an undisciplined passenger on an airline or on other persons; developing the rules of qualifying crimes under Art. 213 and 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, or raising the question of de-criminalizing the latter. The authors present a statistical description of disruptive behavior of aircraft passengers, outline the key stages in the development of international legislation in this sphere, analyze most common ways of counteracting undisciplined passengers and offer their suggestions on improving the existing approaches to preventing disruptive behavior of passengers using international experience.

Постановка проблемы

Деструктивное поведение пассажиров авиатранспорта становится серьезной проблемой и часто привлекает внимание средств массовой информации. Такого рода поведение варьируется от относительно незначительных нарушений — оскорбления в адрес экипажа и других пассажиров, курение на борту судна — до действий, угрожающих безопасности полета.

Случаи деструктивного поведения пассажиров характерны не только для одной страны или отдельного региона. Анализ информации из зарубежных источников подтверждает значительную распространенность таких фактов в международной практике. Европейское агентство по безопасности полетов констатирует, что каждые три часа безопасность полета в пределах Европейского союза подвергается угрозе со стороны пассажиров, ведущих себя агрессивным образом¹. В целом в мире фиксируется от 8

до 11 тыс. подобных фактов в год и наблюдается тенденция к росту их числа² (рис. 1).

По данным Федерального агентства воздушного транспорта Российской Федерации, в 2018 г. число событий, связанных с деструктивным поведением или недисциплинированностью пассажиров авиатранспорта, увеличилось в 1,7 раза в сравнении с 2015 г.: зафиксировано 172 сообщения об угрозе безопасности полетов, связанных с деструктивным поведением пассажиров, из них 41 событие произошло в полете (в 22 случаях экипаж воздушного судна совершал вынужденную посадку); 131 событие произошло перед началом полета³ (рис. 2).

Главное управление на транспорте МВД России отмечает, что в 2018 г. за совершение противоправных действий снято с воздушных судов гражданской авиации более 930 пасса-

¹ Unruly passenger behaviour on board flights is a threat to safety. URL: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/unruly-passenger-behaviour-board-flights-threat-safety>.

² Unruly Passengers — a global problem. What can be done? URL: https://www.icao.int/Meetings/LegalSeminar/Documents/TC_StateoftheIssueofUnrulyPassengers.pdf.

³ Авиационная безопасность (SEC). URL: https://static.aviaforum.ru/attachment-files/2019/04/1396450_8bf4baa958a49718b1a2621a8024aca4.pdf.

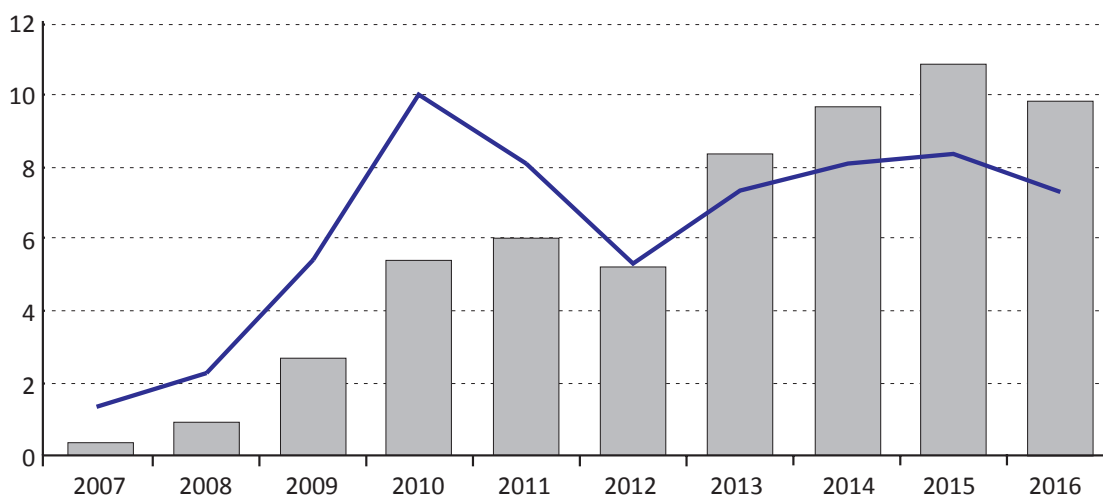


Рис. 1. Динамика количества сообщений о деструктивном поведении пассажиров на борту самолета (по данным Международной ассоциации воздушного транспорта) за 2007–2016 гг., тыс.

Fig. 1. Dynamics of the number of reports on disruptive behavior of passengers on board an aircraft (according to International Air Transport Association) in 2007–2016, th.

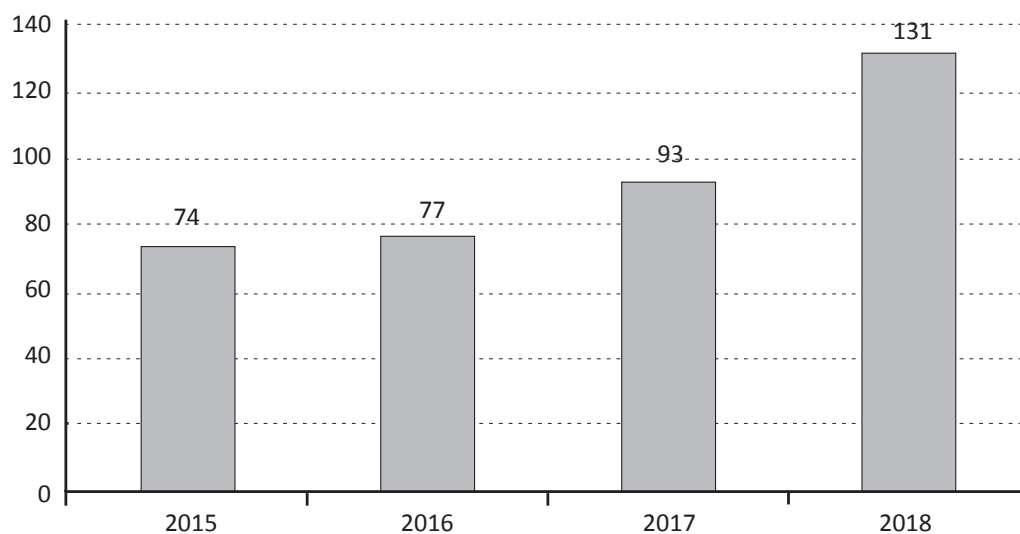


Рис. 2. Динамика числа событий, связанных с деструктивным поведением пассажиров воздушного транспорта или их недисциплинированностью (по данным Росавиации), за 2015–2018 гг.

Fig. 2. Dynamics of the number of cases of disruptive or undisciplined behavior of aircraft passengers (according to Rosaviatsiya) in 2015–2018

жиров, из них 287 чел. находились в состоянии алкогольного опьянения⁴.

Увеличение количества случаев противоправного поведения пассажиров на транспорте привлекает внимание не только средств массовой информации, но и специализированных органов. Несмотря на это, научное сообщество практически не анализирует правовую сторону данной проблемы, зачастую оставляя без внимания вопросы ответственности за подобные опасные деяния. В качестве приоритетов в зарубежных научных исследованиях определяется: разработка рекомендаций авиакомпаниям по работе с деструктивными пассажирами [1]; оценка компетентности персонала в области противодействия фактам деструктивного поведения [2]; характеристика общих трендов правонарушений данного вида [3; 4]; анализ личности подобных пассажиров [5]. Отечественные исследователи обращались к данной теме либо с позиции анализа предусмотренных законодательством мер, применимых к недисциплинированным пассажирам [6; 7], либо в связи с законодательными новеллами, связанными с изменением ст. 213 УК РФ и введением нового состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ (действия, угрожающие безопасной эксплуа-

тации транспортных средств) [8–14]. В рамках настоящей работы осуществлено комплексное осмысление проблемы предупреждения деструктивного поведения пассажиров воздушного транспорта в отечественном праве с учетом зарубежного опыта.

Деструктивное поведение как правовое явление

Законодательное обеспечение безопасности на борту воздушных судов впервые было предусмотрено Конвенцией о международной гражданской авиации, содержащей общие рекомендации, согласно которым при установлении правил для государственных воздушных судов следует обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов (ст. 3)⁵. Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 г.), уточнены полномочия командиров воздушных судов по противодействию преступлениям, а также конкретизированы вопросы юрисдикции⁶. Международное сообщество первоначально конкретизировало лишь угрозы, исходящие от актов незаконного захвата

⁴ Меры противодействия ОВДТ деструктивному поведению пассажиров на объектах воздушного транспорта. URL: <https://гит.мвд.рф/news/item/15617698>.

⁵ Конвенция о международной гражданской авиации [Электронный ресурс] : заключена в Чикаго 7 дек. 1944 г. // СПС «КонсультантПлюс».

⁶ URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml.

воздушного судна, находящегося в полете, или осуществления контроля над ним в силу повышенной общественной опасности таких деяний (Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов)⁷. Общим образом очертила круг преступлений Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 г.)⁸.

Впервые определение деструктивного поведения было дано в Приложении 17 к Чикагской конвенции «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» (1974). В частности, под недисциплинированным предписано понимать пассажира, который не соблюдает правила поведения в аэропорту или на борту воздушного судна или не выполняет указаний персонала аэропорта или членов летного экипажа, нарушая должный порядок и дисциплину в аэропорту или на борту воздушного судна⁹.

Конкретизация действий, подпадающих под указанное определение, была осуществлена намного позже в связи с фиксацией роста числа правонарушений на бортах воздушных судов, отсутствием унифицированной практики противодействия им и осознанием необходимости выработки единообразного перечня правонарушений. Это признавалось желательным по двум причинам: во-первых, чтобы иметь общий определитель правонарушений в качестве основы для национального судебного преследования, во-вторых, чтобы выработать единообразные критерии для применения государствами своей соответствующей юрисдикции¹⁰.

Перечень действий, подпадающих под определение деструктивного поведения, состоит из трех больших разделов, включающих собственный набор правонарушений:

⁷ Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов : заключена в Гааге 16 дек. 1970 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. М., 1974. Вып. 27. С. 292–296.

⁸ URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml.

⁹ Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации. URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Annexes/an17_cons_ru.pdf.

¹⁰ Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров : циркуляр 288 ИКАО (ст. 2.1.1). URL: http://www.aviadocs.net/icaodocs/Cir/288_ru.pdf.

1. Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна, в частности:

– нападение, запугивание или угроза (физическая или словесная) в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается его способность выполнять эти обязанности;

– отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности либо с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

2. Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушающие должный порядок или дисциплину на борту гражданского воздушного судна, в частности:

– нападение, запугивание или угроза (физическая или словесная) в отношении другого лица;

– умышленное повреждение или уничтожение имущества;

– употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна, в частности:

– курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;

– повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;

– использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

Данный перечень Международной организации гражданской авиации уточнен посредством распределения угроз, которые несут действия недисциплинированных пассажиров, по четырем уровням (табл. 1).

Распределение угроз воздушным перевозкам по уровням опасности представляет собой довольно эффективную меру, направленную на выработку соответствующих подходов к реагированию на них путем закрепления разницы между невежливым, грубым пассажиром и пассажиром, который представляет угрозу безопасности полета, имуществу, здоровью и жизни.

Таблица 1 / Table 1

Распределение угроз, которые несут действия недисциплинированных пассажиров, по уровням
Ranging of threats posed by the actions of undisciplined passengers

Уровень / Level	Вид угрозы / Type of threat	Примеры / Examples
Первый / First	Недисциплинированное поведение (словесное, вербальное)	1. Использование неприемлемых или нецензурных выражений. 2. Недопустимое поведение по отношению к члену экипажа: – выражение недовольства посредством грубых жестов или повышенного тона голоса; – провоцирование спора или предъявление необоснованных требований (например, повторное обращение с ранее отклоненной просьбой); – подозрительное поведение (повышенная возбужденность, невосприимчивость, отчужденность); – несоблюдение инструкций экипажа или оспаривание их полномочий; – нарушение правил безопасности
Второй / Second	Поведение, связанное с физическим насилием	1. Физическое насилие по отношению к члену экипажа. 2. Непристойное поведение по отношению к члену экипажа (действия сексуального, развратного или похотливого характера). 3. Словесные угрозы (члену экипажа или другому пассажиру) физической расправой или телесными повреждениями на борту, перед посадкой на борт воздушного судна либо при попытке посадки на борт воздушного судна. 4. Вмешательство в работу аварийного оборудования или оборудования безопасности на борту воздушного судна. 5. Умышленное повреждение любой части воздушного судна или имущества на его борту
Третий / Third	Поведение, угрожающее жизни (или демонстрация оружия)	Физическое или сексуальное насилие с намерением причинить вред (например, насилие, угрозы, запугивание или хулиганство)
Четвертый / Fourth	Попытка или фактическое посягательство на членов экипажа	1. Попытка или несанкционированное вторжение в кабину пилотов. 2. Вероятная угроза причинения смерти или серьезных телесных повреждений при попытке получить контроль над воздушным судном. 3. Демонстрация, использование или угроза применения оружия для проникновения в кабину пилотов. 4. Саботаж или попытка саботажа воздушного судна. 5. Действия, которые делают воздушное судно неспособным к полету или могут поставить под угрозу безопасность полета. 6. Любые попытки незаконного захвата контроля над воздушным судном

**Общие меры противодействия
деструктивному поведению пассажиров**

Анализ статистики отечественных авиакомпаний («Аэрофлот», «ЮТэйр», «Трансаэро») показывает, что основным правонарушением и одновременно их главной причиной является употребление спиртных напитков. Число таких фактов варьируется от 30 до 40 % от общего количества противоправных действий¹¹. Довольно действенной мерой предупреждения подобных фактов признается запрет на продажу алкоголя

в аэропортах (подп. 6 п. 2 ст. 16 федерального закона от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ¹²), который, однако, не распространяется на зоны беспошлинной торговли.

Министерство финансов РФ занимает довольно жесткую позицию, касающуюся невозможности разрешения розничной продажи алкогольной продукции в магазинах, расположенных в зоне внутренних вылетов/прилетов аэропортов (стерильных зонах), несмотря на

¹¹ Безопасность пассажиров и экипажа на борту воздушного судна : материалы по итогам междунар. конф. / Росавиация. URL: <https://www.favt.ru/dejatelnost-letnaya-ekspluatatsiya-aviacionniy-personal/?id=2723>.

¹² О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции : федер. закон от 22 нояб. 1995 г. № 171-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 1995. № 48. Ст. 4553.

такие аргументы, как повышение доходности коммерческих площадей, рост налоговых поступлений в бюджеты всех уровней, увеличение неавиационных доходов аэропортов, создание новых рабочих мест¹³. Применительно же к зонам беспошлинной торговли Минфином РФ также высказываются достаточно обоснованные сомнения относительно того, что наличие на сейф-пакетах предупреждающих об ответственности информационных надписей по ограничению употребления алкогольной продукции способно обеспечить исполнение существующих запретов и препятствует их вскрытию для употребления спиртных напитков, в том числе на борту воздушного судна. Таким образом, этот вопрос, на наш взгляд, требует оценки с точки зрения обеспечения безопасности полетов.

Нахождение лица в состоянии алкогольного опьянения является основанием для отказа такому пассажиру в перевозке. Решение об этом на борту воздушного судна принимает его командир, а на этапе обслуживания пассажира до посадки на борт воздушного судна — представитель авиакомпании. В этих случаях составляется акт об отказе пассажиру в перевозке из-за нарушения правил поведения при подготовке к рейсу и на борту воздушных судов. В то же время в аэропортах отсутствует медицинская служба, имеющая право и возможность проводить медицинское освидетельствование и давать заключение о состоянии алкогольного (наркотического) опьянения, что может стать основанием для оспаривания решения о снятии пассажира с рейса. Например, на одном из рейсов компании «Аэрофлот» в 2016 г. на входе в воздушное судно старший бортпроводник отказал пассажирке С. в посадке, так как она имела признаки алкогольного опьянения (отчетливый запах алкоголя, раскоординированность движений, невнятная речь, отсутствие реакции на рекомендации экипажа, агрессивность в поведении). Пассажир А. в связи с этим начал нарушать общественный порядок на борту воздушного судна, стал угрожать физической расправой сотрудникам авиакомпании и ударил по лицу члена экипажа, старшего бортпроводника Е. Такие действия привели к тому, что по решению командира воздушного судна пассажиры А. и

С. были сняты с рейса и переданы сотрудникам линейного отдела полиции в аэропорту.

Как указал суд, в нарушение требований п. 1.1 ст. 107 Воздушного кодекса РФ и ст. 56 ГПК РФ доказательств, подтверждающих нахождение пассажиров А. и С. в состоянии алкогольного опьянения, так же как и доказательств того, что их поведение на борту создало угрозу безопасности полета воздушного судна или угрозу жизни и здоровью иных лиц, либо факт невыполнения пассажирами воздушного судна распоряжений командира воздушного судна, предъявленных в соответствии со ст. 58 Воздушного кодекса РФ, суду не представлено. Допрошенные в качестве свидетелей сотрудники полиции, фельдшер и знакомая пассажиров А. и С. не подтвердили нахождение А. и С. в состоянии опьянения. Характерно в данной ситуации то, что освидетельствование указанных пассажиров не проводилось, никаких документов в отношении них не составлялось. Один из нарушителей обращался в медпункт аэропорта и просил освидетельствовать его, чтобы доказать, что он не пьян, однако получил отказ — фельдшер пояснил, что по собственной инициативе он не может быть освидетельствован¹⁴. Суд взыскал с «Аэрофлота» убытки за неоказанные туристические услуги, стоимость авиабилетов, компенсацию морального вреда по 30 тыс. р. каждому и штраф за отказ в добровольном порядке удовлетворить требования потребителя¹⁵.

Подобные прецеденты обуславливают необходимость уточнения порядка установления факта опьянения пассажира. Одним из возможных способов является применение лазерных алкотестеров (как в аэропорту Домодедово), однако в настоящее время с их помощью осу-

¹⁴ Следует отметить, что в данном случае фельдшер неправ, поскольку в соответствии с приказом «О порядке проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического)» Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н освидетельствование может проводиться на основании письменного заявления совершеннолетнего лица, однако только в организациях (или их обособленных структурных подразделениях), имеющих лицензию на осуществление медицинской деятельности, предусматривающую выполнение работ (оказание услуг) по медицинскому освидетельствованию на состояние опьянения.

¹⁵ Решение по гражданскому делу № 2-2/2016 // Макаровский районный суд Сахалинской области. URL: https://makarovskiy-sah.sudrf.ru/modules.php?name=sud_delo&sr_num=1&name_op=doc&number=2505831&delo_id=1540005&new=&text_number=1.

¹³ О розничной продаже алкогольной продукции в магазинах, расположенных в зоне внутренних вылетов/прилетов аэропортов [Электронный ресурс] : письмо Минфина России от 25 апр. 2018 г. № 03-14-11/28475 // СПС «КонсультантПлюс».

существляется проверка лишь собственных сотрудников, работающих в контролируемой зоне аэропорта. Юридические последствия использования этих средств по отношению к пассажирам не регламентированы. В целом мы придерживаемся идеи «нулевой толерантности» по отношению к возможности осуществления перелетов пассажирами, находящимися в состоянии опьянения, с возможным применением к ним правил о минимально допустимом уровне содержания алкоголя в крови пассажира и в выдыхаемом им воздухе, как для лиц, управляющих автомобилем (0,16 промилле).

В сфере ответственности за правонарушения первого и второго уровней наибольшую распространенность в мире получила практика создания черных списков пассажиров и применение к ним сдерживающих средств. В зарубежных странах по этому поводу складывается разная практика. В США и странах Европейского союза, например, нет нормативного регулирования ведения авиакомпаниями списка пассажиров, которым может быть отказано в перевозке. Некоторые европейские компании включили в условия договора перевозки формулировки, позволяющие отказывать в перевозках. Например, авиакомпанией AirFrance указывается:

– пассажир должен быть проинформирован, что любой инцидент, возникающий при исполнении договора перевозки, который может поставить под угрозу безопасность полета, может стать предметом соответствующей записи;

– перевозчик может отказать в перевозке пассажира, если перевозка пассажира и (или) багажа может поставить под угрозу безопасность, здоровье или порядок на борту воздушного судна, в частности если пассажир запугивал, вел себя оскорбительно и (или) использовал оскорбительные выражения в отношении пассажиров или экипажа, ставил под угрозу безопасность при регистрации на рейс во время предыдущего рейса и перевозчик имеет основания полагать, что такое поведение может повториться.

Китайской ассоциацией воздушного транспорта введено экспериментальное временное распоряжение «Об установлении административных мер в отношении пассажиров, совершивших административные правонарушения» от 1 февраля 2016 г., согласно которому пассажиров за мелкое хулиганство ограничивают в правах полета на один год. Данный список ежемесячно обновляется Главным управлением гражданской авиации КНР, после чего инфор-

мируются авиакомпании и пассажиры. Пассажир имеет право обжаловать данное решение в течение 15 рабочих дней.

В России на законодательном уровне установлена возможность ведения реестров лиц, воздушная перевозка которых ограничена (ст. 85.1, 107.1 Воздушного кодекса РФ)¹⁶. Согласно законодательным нововведениям, авиаперевозчик выносит решение о включении пассажира в реестр на основании вступившего в законную силу постановления о назначении лицу административного наказания за совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 6 ст. 11.17 КоАП РФ, или приговора о признании лица виновным в совершении на борту воздушного судна преступления, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 или ст. 267.1 УК РФ. В данном случае имеется несколько нюансов. Во-первых, расследование по административным и уголовным делам может занять достаточно длительный период, в течение которого у лица будет сохраняться возможность осуществлять перелеты любой авиакомпанией, что вполне может сопровождаться повторным нарушением общественного порядка. Во-вторых, возможность отказа в заключении договора авиаперевозки с лицом, включенным в реестр, имеется только у конкретного авиаперевозчика и лица, уполномоченного им на заключение таких договоров, ведение единого обобщенного реестра по всем авиакомпаниям не предусмотрено. В-третьих, эксплуатация рейсов несколькими авиакомпаниями предоставляет один из способов обхода ограничения, закрепленного законодателем. Специалистами отмечаются и иные недостатки ведения таких реестров [15].

Решение проблемы видится в возложении на уполномоченный федеральный орган исполнительной власти (Росавиацию) обязанности ведения учета (реестра) лиц, совершивших правонарушения на воздушном транспорте, и информационного обмена персональными данными таких лиц с правоохранительными органами и авиакомпаниями. Основанием для принятия такого решения могут быть документы, полученные данным органом от руководителя или исполняющего обязанности руководителя перевозчика. Последний, в свою очередь, получает необходимую информацию от командира воздушного судна. При этом следует сохранить существующие гарантии:

¹⁶ Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

– перевозчик обязан в письменной форме уведомить пассажира о внесении его в реестр;

– решение авиаперевозчика о включении пассажира в реестр может быть обжаловано в судебном порядке;

– включение пассажиров в реестр не носит постоянного характера;

– ограничения недопустимы в случае, если пассажир, внесенный в реестр, возвращается в Российскую Федерацию из пункта отправления, единственный способ транспортного сообщения которого с Россией — воздушная перевозка, либо подлежит административному выдворению за пределы Российской Федерации, депортации или реадмиссии при условии, что единственным способом транспортного сообщения между Российской Федерацией и пунктом отправления или назначения является воздушная перевозка, либо направляется к месту лечения или обратно, либо сопровождает пассажира из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности к месту лечения или обратно, либо направляется на похороны члена своей семьи или близкого родственника или обратно.

Наряду с использованием черных списков пассажиров актуальной остается проблема применения специальных средств сдерживания — электрошокеров и пластиковых наручников. Указанная практика достаточно распространена среди мировых авиакомпаний (рис. 3).

В Российской Федерации для реализации возможности использования специальных средств сдерживания разработан законопроект, направленный на изменение Воздушного кодекса РФ, который предоставит командиру воздушного судна право отдавать членам экипажа и сотрудникам службы авиационной безопасности эксплуатанта (авиационного предприятия) распоряжения о пресечении ими противоправных действий лиц, создающих своими действиями непосредственную угрозу безопасности полета либо угрозу жизни или здоровью других лиц и отказывающихся подчиняться распоряжениям командира воздушного судна, с использованием специальных средств сдерживания, размещенных на борту воздушного судна. Перечень данных средств, а также правила их применения должны быть установлены Правительством РФ¹⁷.

¹⁷ О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования средств сдерживания на борту воздушного судна : законопроект № 577008-7. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/577008-7>.

В настоящее время законодательство позволяет экипажу только вынести нарушителю предупреждение: сначала в устной, а затем в письменной форме. Применять меры физического воздействия по отношению к недисциплинированным пассажирам сотрудники авиакомпании не вправе. Единственным возможным правовым основанием для такого воздействия являются ситуации необходимой обороны или причинения вреда при задержании лица, совершившего преступление (ст. 37, 38 УК РФ).

Предложение о возможности применения специальных средств находит практически единогласную поддержку экспертов, представителей авиакомпаний и правоохранительных органов. В то же время возникает вопрос, кто сможет их применять. Экипаж воздушного судна не всегда обладает достаточными навыками и силами для этого, в связи с чем актуализируется вопрос о наличии на борту воздушного судна сотрудника службы безопасности. Опыт использования специально уполномоченных лиц для обеспечения безопасности воздушного судна в полете имеется в зарубежных странах (например, федеральные воздушные маршалы в США), а также в советской истории. Современная отечественная нормативная правовая база допускает возможность сопровождения представителями службы авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) воздушного судна с целью обеспечения мер авиационной безопасности на борту в полете¹⁸.

Таким образом, для применения специальных средств требуется правовая основа, в том числе разработка положений эксплуатантов о службе безопасности, подготовка лиц, способных выполнять подобные задачи, при этом наиболее сложным в настоящее время является вопрос о материальном обеспечении данных подразделений. Одним из ее решений может стать распределение денежных средств, получаемых в качестве компенсации (штрафа) с недисциплинированных пассажиров.

Материальная ответственность деструктивных пассажиров — довольно распространенная практика. В случаях вынужденной посадки воздушного судна по вине таких пассажиров

¹⁸ Об утверждении и введении в действие Типового положения о службе авиационной безопасности авиапредприятия (эксплуатанта) гражданской авиации [Электронный ресурс] : приказ Федер. авиац. службы России от 15 июля 1998 г. № 222. П. 2.2.10 // СПС «КонсультантПлюс».

Страна	Вид устройства	Возможность (условия) использования
<p>США</p> 	 	<p>Авиационные власти США признают за кабинным экипажем право при необходимости применить наручники.</p> <p> DELTA</p> <p><i>*применяет не только пластиковые, но и металлические наручники</i></p> <p>Законодательство уполномочивает Администрацию транспортной безопасности США на выдачу разрешений летным и кабинным экипажам авиаперевозчика на ношение электрошокеров (по запросу авиаперевозчика).</p>
<p>Германия</p> 	 	<p>Использование возможно при соблюдении условий:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Наличие нападения (а также угрозы/попытки нападения, совершенной/планируемой к совершению со стороны деструктивного пассажира). 2. Нападение создает угрозу для безопасности полета и здоровья пассажиров и членов экипажа. <p>Немецким законодательством допускается наличие электрических шокеров на борту воздушного судна. Условия правомерности использования электрошокеров аналогичны пластиковым наручникам.</p>
<p>Нидерланды</p>  <p>Франция</p>  <p>Италия</p> 		<p> KLM</p> <p> AIRFRANCE</p> <p> Alitalia</p>

Рис. 3. Использование мировыми авиакомпаниями сдерживающих устройств (пластиковых наручников, электрошокеров) в целях нейтрализации деструктивного пассажира на борту воздушного судна

Fig. 3. The use of restrictive devices (plastic handcuffs, tasers) by global airlines for disruptive passengers on board an aircraft

наибольшие потери несет авиакомпания. Как отмечают специалисты, задержка рейсов представляет собой одну из самых актуальных проблем, связанных с авиаперевозками, причиной которых становятся в том числе действия авиадебоширов [16; 17].

При этом пока остается в тени проблема компенсации ущерба, причиняемого другим пассажирам, который может выражаться в опоздании на другие (стыковочные) рейсы или поезд, срыве запланированных мероприятий и встреч,

неприбытии к месту отдыха и т.д. Действующие нормы права закрепляют ответственность авиакомпании перед пассажирами в случаях задержек рейсов. Согласно правилам авиаперевозок и ст. 794 и 795 ГК РФ, исключением выступают: форс-мажорные обстоятельства непреодолимой силы (теракт, стихийное бедствие, военные действия, массовые беспорядки и т.д.); устранение неисправности самолета, угрожающей жизни и здоровью его пассажиров; забастовка персонала аэропорта; требования государственных

органов. Данная проблема нуждается в углубленном исследовании, мы же лишь предпринимаем попытку обозначить ее.

Административная и уголовная ответственность за деструктивное поведение

Как ранее указывалось, угрозы от действий недисциплинированных пассажиров, относящиеся к третьему и четвертому уровням, представляют собой серьезную опасность, и противодействие им должно осуществляться с помощью административного или уголовного законодательства. Международные конвенции не определяют перечень конкретных преступлений и административных проступков, которые должны быть соответствующим образом наказуемы, оставляя этот вопрос в ведении национального законодательства, которое в настоящее время характеризуется значительным разнообразием (табл. 2).

В Российской Федерации ответственность за деструктивное поведение пассажиров предусматривается КоАП РФ и УК РФ. В первом случае недисциплинированный пассажир воздушного судна может быть привлечен к ответственности за мелкое хулиганство (ст. 20.1) и наказан штрафом в размере от 500 до 1 тыс. р. или административным арестом на срок до 15 суток. За нарушение правил поведения граждан на воздушном транспорте (ст. 11.17) предусмотрено наказание в виде административного

штрафа в размере от 2 тыс. до 5 тыс. р. или административного ареста на срок до 15 суток. Во втором случае предусмотрена ответственность за хулиганство (ст. 213 УК РФ), максимальное наказание за которое составляет лишение свободы до пяти лет, или за действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ), максимальное наказание за которое составляет лишение свободы до двух лет.

Разграничение мелкого хулиганства и хулиганства в настоящее время осуществляется исходя из места совершения деяния. Усиление ответственности за нарушение общественного порядка на воздушном судне обосновывалось тем, что последствия от хулиганства, совершенного на улице и на борту самолета, различны по степени общественной опасности¹⁹. Стоит отметить, что Правительством РФ и Верховным Судом РФ данный законопроект изначально не поддерживался в силу того, что по каждому уголовному делу требуется устанавливать место его совершения, что в итоге влияет на его наказуемость, а также на возможность установления совокупности преступлений, если в результате хулиганских действий причиняется вред имуществу и здоровью.

¹⁹ О внесении изменений в статью 213 Уголовного кодекса Российской Федерации, в статью 20.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : законопроект № 544892-5. URL: <https://sozd.duma.gov.ru/bill/544892-5>.

Таблица 2 / Table 2

Ответственность пассажиров за деструктивное поведение по законодательству некоторых зарубежных стран **Liability of passengers for disruptive behavior in the legislation of some countries**

Страна / Country	Правонарушение / Violation	Наказание / Punishment
США / The USA	Вмешательство в деятельность экипажа при выполнении полета	Тюремное заключение до 20 лет и (или) штраф до 10 тыс. дол.
	Ложные обвинения и угрозы, шантаж, запугивание членов экипажа на борту воздушного судна при осуществлении полета	Тюремное заключение до пяти лет и (или) штраф до 10 тыс. дол.
	Невыполнение законных требований и указаний командира воздушного судна, связанных с соблюдением правил безопасности полета (включая запрет на курение в туалете, запрет на курение при включенном табло «Не курить», неисполнение требований пристегнуть ремень безопасности)	Штраф до 10 тыс. дол.
Нидерланды / The Netherlands	Нахождение пассажира в состоянии алкогольного опьянения в общественном месте (в том числе на борту воздушного судна)	Тюремное заключение до 12 дней или штраф до 370 евро
	Нарушение общественного порядка с применением насилия	Тюремное заключение до четырех лет или штраф до 18 тыс. евро

Окончание табл. 2 / End of the table 2

Страна / Country	Правонарушение / Violation	Наказание / Punishment
Франция / France	Командир воздушного судна вправе снять с борта любое лицо, представляющее угрозу безопасности полета или общественному порядку на борту	
	Совершение актов насилия на борту воздушного судна или в местах, предназначенных для доступа к воздушному судну	Тюремное заключение сроком от пяти до десяти лет или штраф до 150 тыс. евро
Италия / Italy	Отказ выполнять законные указания командира воздушного судна, связанные с обеспечением безопасности полета	Тюремное заключение до трех месяцев или административный штраф до 206 евро
	Нарушение общественного порядка	Тюремное заключение до трех месяцев или административный штраф до 309 евро
	Словесное оскорбление	Тюремное заключение до шести месяцев или административный штраф до 516 евро
	Драка	Тюремное заключение до шести месяцев или административный штраф до 309 евро
	Нанесение телесных повреждений	Тюремное заключение сроком от трех месяцев до трех лет
	Нанесение материального ущерба	Тюремное заключение до одного года
Великобритания / The UK	Неадекватное поведение на борту воздушного судна, способное поставить под угрозу безопасность полета или любого лица, находящегося на борту воздушного судна	Тюремное заключение до двух лет или штраф до 2 тыс. фунтов стерлингов
	Невыполнение законных распоряжений командира воздушного судна, связанных с обеспечением безопасности полета или лиц, находящихся на борту воздушного судна	
	Нахождение на борту воздушного судна в состоянии алкогольного опьянения	
Республика Корея / The Republic of Korea	Совершение действий, создающих угрозу безопасности полета	Тюремное заключение до пяти лет
	Овладение воздушным судном (включая инсценировку сидячей забастовки)	Тюремное заключение до трех лет или штраф до 20 млн вон (17 тыс. дол.)
	Попытка проникновения в кабину экипажа без разрешения командира воздушного судна	Тюремное заключение до одного года или штраф до 10 млн вон (8 500 дол.)
	Курение, нахождение в состоянии алкогольного опьянения, нанесение вреда или сексуальное домогательство к другим лицам, находящимся на борту, с использованием оскорбительных выражений	Штраф до 5 млн вон (4 200 дол.)

Обоснованность появления новых составов преступлений (ст. 213 и 267.1 УК РФ) вызвала немало споров в теории. Часть ученых высказали негативное отношение к введению в УК РФ п. «в» ч. 1 ст. 213, отметив, что место как факультативный признак объективной стороны не может влиять на квалификацию деяния, за исключением некоторых случаев [18, с. 46; 19, с. 86]. Подобная позиция не соответствует теории уголовного права, признающей за факультативным

признаком возможность стать основным или квалифицирующим.

Другие авторы поддержали законодательную новеллу о введении ст. 267.1 УК РФ, указав, что она является специальной нормой по отношению к ст. 213 УК РФ, которая распространяется на все формы хулиганских действий независимо от места их совершения. Обоснование им видится в увеличении количества автотранспортных преступлений, совершаемых лицами

из хулиганских побуждений, т.е. нарушающих правила дорожного движения без определенного мотива, из ложного стремления к дерзости, озорства и пренебрежительного отношения к существующим правилам [20]. Таким образом, авторы связывают появление ст. 267.1 УК РФ с участившимися фактами агрессивного поведения на дорогах. Такая трактовка представляется односторонней. Объект данного преступления — безопасность функционирования транспорта, понятие которого дано в Федеральном законе «О транспортной безопасности» от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ. Согласно этому закону, транспортными средствами признаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, включающие в себя в том числе воздушные суда коммерческой гражданской авиации и воздушные суда авиации общего назначения (ст. 1)²⁰.

Можно лишь предположить, что появление указанных составов преступлений стало следствием «наслоения» процессов исполнения Российской Федерацией международных обязательств по усилению мер, связанных с обеспечением авиационной безопасности (ст. 267.1), и реакцией на случаи деструктивного поведения граждан на борту воздушных судов, приобретшие значительный общественный резонанс (ст. 213). В настоящее время наиболее актуальной остается проблема разграничения указанных преступлений и правильной квалификации соответствующих действий.

Объективная сторона состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, выражается в действиях, характеристика которых связывается законодателем с двумя обстоятельствами: они должны, во-первых, угрожать безопасной эксплуатации транспортных средств, во-вторых, совершаться из хулиганских побуждений. Угрожать — значит создавать опасную ситуацию, которая объективно способна, если не прервать причинно-следственную связь, привести к нарушению безопасности транспортного средства, наступлению общественно опасных последствий. Для наличия рассматриваемого состава преступления не требуется, чтобы указанные действия были совершены на борту воздушного или водного судна, в салоне автобуса и т.д., главное, чтобы они обладали указанным свойством. Последнее связывается с безопасностью эксплуатации транспортного средства. Эксплуатация

может пониматься в широком смысле, т.е. как эксплуатация и движение, или в узком, т.е. только как эксплуатация, без включения в это понятие движения. Учитывая цель, для реализации которой принималась уголовно-правовая норма, логично предположить, что законодатель в ст. 267.1 УК РФ использует термин «эксплуатация транспортных средств» в широком смысле слова, имея в виду и безопасность их движения. На это указывает и название гл. 27 УК РФ.

Такая трактовка ст. 267.1 УК РФ с неизбежностью ставит вопрос об удвоении уголовно-правовых норм о противодействии хулиганству на транспорте. В частности, обратим внимание на имеющиеся различия в формулировках. Во-первых, в ст. 213 УК РФ законодатель говорит о транспорте, а в ст. 267.1 УК РФ — о транспортном средстве. Первое понятие шире второго, охватывает весь комплекс соответствующего вида транспорта. Во-вторых, хулиганство, не сопряженное с созданием угрозы безопасности функционирования транспортного средства, наказывается строже, чем действия, совершенные из хулиганских побуждений, угрожающие безопасной эксплуатации транспортного средства (соответственно до пяти и двух лет лишения свободы).

Основываясь на таких признаках, можно предположить, что ст. 267.1 УК РФ является специальной по отношению к ст. 213 УК РФ. Исходя из законодательной формулировки признаком, отграничивающим одно деяние от другого, выступает связь совершаемых действий с безопасностью работы транспортного средства любого вида транспорта. Действиями виновного по ст. 267.1 УК РФ должна быть создана угроза безопасной эксплуатации транспортного средства. При этом наличие такой угрозы констатировать достаточно не просто. На наш взгляд, нетрудно спрогнозировать судебную практику по этому вопросу: указанная угроза в большинстве случаев будет либо презюмироваться, либо игнорироваться. В последнем случае действия лица будут квалифицироваться по ст. 213 УК РФ. Отчасти наши предположения подтверждаются судебной статистикой, согласно которой по ст. 267.1 УК РФ в 2018 г. осуждено лишь 5 чел.²¹ Представляется, что ст. 267.1 УК РФ не решает проблему противодействия деструктивному поведению пассажиров на борту воздушного судна и подлежит исключению из уголовного закона.

²⁰ Собрание законодательства РФ. 2007. № 7. Ст. 837.

²¹ Отчет о числе осужденных по всем составам преступлений УК РФ и иных лицах, в отношении которых вынесены судебные акты по уголовным делам, за 2018 г. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4894>.

Вывод

Деструктивное поведение пассажиров авиатранспорта признается серьезной проблемой в России и зарубежных странах. О подобных фактах аккумулируется значительный объем информации, а международное и национальное законодательство закрепляет комплекс мер по противодействию этой проблеме. Наибольшее распространение в мире получает практика ограничения (запрета) употребления алкоголя, создания черных списков пассажиров, применения специальных средств сдерживания, привлечения к административной и уголовной ответственности. По мере расширения набора правовых инструментов минимизации данного явления увеличивается и круг спорных вопросов, требующих скорейшего урегулирования. В частности, к ним можно отнести:

– закрепление «нулевой толерантности» по отношению к лицам, находящимся в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического, токсического);

– уточнение правил освидетельствования пассажиров на предмет опьянения и усиление мер контроля за продажей алкоголя в зонах беспошлинной торговли либо полный ее запрет;

– изменение правил ведения реестра лиц, совершивших правонарушения на воздушном транспорте, с определением единого уполномоченного органа и возможностью досудебного наложения ограничений на пассажиров;

– выработку правовых подходов к привлечению сотрудников службы безопасности эксплуатанта к обеспечению безопасности полетов;

– определение и закрепление механизма компенсации ущерба, причиненного недисциплинированным пассажиром авиакомпании и другим пассажирам;

– выработку правил квалификации преступлений, предусмотренных ст. 213 и 267.1 УК РФ, либо постановку вопроса о декриминализации последнего.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Tsang S. Investigating Air Passengers' Acceptance Level of Unruly In-flight Behavior / S. Tsang, L. Masiero, M. Schuckert // *Tourism Analysis*. — 2018. — Vol. 23, iss. 1. — P. 31–43.
2. Cheng-Hua Y. Exploring the Perceived Competence of Airport Ground Staff in Dealing with Unruly Passenger Behaviors / Y. Cheng-Hua, C. Hsin-Li // *Tourism Management*. — 2012. — Vol. 33, iss. 3. — P. 611–621.
3. Responding to Unruly Airline Passengers: The Australian Context / S. Goldsmid, G. Fuller, S. Coghlan, R. Brown // *Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*. — 2016. — Iss. 510. — P. 1–6.
4. Bor R. Trends in Disruptive Passenger Behaviour on Board UK Registered Aircraft: 1999–2003 / R. Bor // *Travel Medicine and Infectious Disease*. — 2003. — Vol. 1, iss. 3. — P. 153–157.
5. Unruly Passengers — Interfering with the Duty of the Flight Attendant / J.L. Müller, H.L. Hermann, C. Cording, H.E. Klein // *Psychiatrische Praxis*. — 2001. — Vol. 28, iss. 6. — P. 292–294.
6. Ефремов И.А. Нет «бортовому» хулиганству! / И.А. Ефремов // *Транспортное право*. — 2016. — № 1. — С. 20–24.
7. Березкин А.М. О некоторых мерах по обеспечению безопасности лиц, находящихся на борту воздушного судна во время полета / А.М. Березкин // *Транспортное право*. — 2013. — № 4. — С. 11–14.
8. Чучаев А.И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика / А.И. Чучаев, А.Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018. — 256 с.
9. Гришин Д.А. Уголовно-правовая характеристика хулиганских действий, угрожающих безопасной эксплуатации транспортных средств / Д.А. Гришин, Ю.В. Балашова // *Транспортное право*. — 2019. — № 1. — С. 21–23.
10. Густова Э.В. Новеллы уголовного законодательства: проблемы конструирования и применения / Э.В. Густова // *Журнал российского права*. — 2018. — № 11. — С. 129–137.
11. Косарев М.Н. Некоторые проблемы квалификации преступлений, предусмотренных статьями 213 и 267.1 Уголовного кодекса Российской Федерации / М.Н. Косарев, С.А. Ворopaев // *Юрист*. — 2018. — № 8. — С. 34–38.
12. Куприянов Е.И. Хулиганство, совершенное на транспорте общего пользования / Е.И. Куприянов, Е.И. Майорова, Л.В. Яковлева // *Российский следователь*. — 2018. — № 4. — С. 51–53.
13. Сичкаренко А.Ю. Актуальные вопросы квалификации «транспортного» хулиганства / А.Ю. Сичкаренко // *Уголовное право*. — 2017. — № 6. — С. 55–59.
14. Голик Ю.В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства / Ю.В. Голик // *Lex Russica*. — 2017. — № 8. — С. 162–166.
15. Гришин П.А. Отказ в заключении договора воздушной перевозки пассажира как способ самозащиты гражданских прав и законных интересов / П.А. Гришин // *Право и экономика*. — 2018. — № 6. — С. 38–41.
16. Погодина И.В. Задержка авиарейсов: кто отвечает? / И.В. Погодина, С.Р. Запорожец // *Туризм: право и экономика*. — 2018. — № 1. — С. 3–5.
17. Федорова О. Споры с авиакомпаниями по проблемам услуг / О. Федорова // *Административное право*. — 2015. — № 1. — С. 71–76.
18. Иванов Н.Г. Мотив преступления как генетический признак субъекта / Н.Г. Иванов. — Москва : Инфра-М, 2017. — 108 с.
19. Архипцев И.Н. К вопросу об особенностях обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на железнодорожном, воздушном и водном транспорте / И.Н. Архипцев // *Проблемы правоохранительной деятельности*. — 2015. — № 4. — С. 86–90.
20. Криминализация и декриминализация как формы преобразования уголовного законодательства / отв. ред. В.П. Кашепов. — Москва : Контракт, 2018. — 280 с.

REFERENCES

1. Tsang S., Masiero L., Schuckert M. Investigating Air Passengers' Acceptance Level of Unruly In-flight Behavior. *Tourism Analysis*, 2018, vol. 23, iss. 1, pp. 31–43.
2. Cheng-Hua Y., Hsin-Li C. Exploring the Perceived Competence of Airport Ground Staff in Dealing with Unruly Passenger Behaviors. *Tourism Management*, 2012, vol. 33, iss. 3, pp. 611–621.
3. Goldsmid S., Fuller G., Coghlan S., Brown R. Responding to Unruly Airline Passengers: The Australian Context. *Trends and Issues in Crime and Criminal Justice*, 2016, iss. 510, pp. 1–6.
4. Bor R. Trends in Disruptive Passenger Behaviour on Board UK Registered Aircraft: 1999–2003. *Travel Medicine and Infectious Disease*, 2003, vol. 1, iss. 3, pp. 153–157.
5. Müller J.L., Hermann H.L., Cording C., Klein H.E. Unruly Passengers — Interfering with the Duty of the Flight Attendant. *Psychiatrische Praxis*, 2001, vol. 28, iss. 6, pp. 292–294.
6. Efremov I.A. No to «On-Board» Disorderly Conduct! *Transportnoe pravo = Transportation Law*, 2016, no. 1, pp. 20–24. (In Russian).
7. Berezkin A.M. On Certain Measures Aimed at Ensuring Safety of Persons on the Board of an Aircraft During a Flight. *Transportnoe pravo = Transportation Law*, 2013, no. 4, pp. 11–14. (In Russian).
8. Chuchaev A.I., Pozharskii A.Yu. *Transportnye prestupleniya: ponyatie, vidy, kharakteristika* [Transport Crimes: Concept, Types, Characteristics]. Moscow, Prospekt Publ., 2018. 256 p.
9. Grishin D.A., Balashova Y.V. Criminal Law Characteristics of Hooliganism Threatening Safe Exploitation of Transport Vehicles. *Transportnoe pravo = Transportation Law*, 2019, no. 1, pp. 21–23. (In Russian).
10. Gustova E.V. Criminal Legislation Novels: Problems of Design and Application. *Zhurnal rossiiskogo prava = Russian Law Journal*, 2018, no. 11, pp. 129–137. (In Russian).
11. Kosarev M.N., Voropaev S.A. Some Issues of Qualification of Crimes Stipulated by Articles 213 and 267.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. *Yurist = Jurist*, 2018, no. 8, pp. 34–38. (In Russian).
12. Kupriyanov E.I., Mayorova E.I., Yakovleva L.V. Hooliganism in Public Transport. *Rossiiskii sledovatel' = Russian Investigator*, 2018, no. 4, pp. 51–53. (In Russian).
13. Sichkarenko A.Yu. Topical Issues of Classification of «Transport» Hooliganism. *Ugolovnoe pravo = Criminal Law*, 2017, no. 6, pp. 55–59. (In Russian).
14. Golik Yu.V. Responsibility for Hooliganism: Changes in Legislation. *Lex Russica*, 2017, no. 8, pp. 162–166. (In Russian).
15. Grishin P.A. Refusal to Make an Air Carriage Contract with a Passenger as a way of Self-Defense of Civil Rights and Legitimate Interests. *Pravo i ekonomika = Law and Economics*, 2018, no. 6, pp. 38–41. (In Russian).
16. Pogodina I.V., Zaporozhets S.R. Flight Delays: Who Is Responsible? *Turizm: pravo i ekonomika = Tourism: Law and Economy*, 2018, no. 1, pp. 3–5. (In Russian).
17. Fedorova O. Disputes with airlines regarding service issues. *Administrativnoe pravo = Administrative Law*, 2015, no. 1, pp. 71–76. (In Russian).
18. Ivanov N.G. *Motiv prestupleniya kak geneticheskii priznak sub"ekta* [The Motive for the Crime as a Genetic Trait of the Subject]. Moscow, Infra-M Publ., 2017. 108 p.
19. Arhiptsev I.N. On the Features Public Order and Public Security, Railway, Air and Water Transport. *Problemy pravoohranitel'noi deyatel'nosti = Problems of Law-Enforcement Activity*, 2015, no. 4, pp. 86–90. (In Russian).
20. Kashepov V.P. (ed.). *Kriminalizatsiya i dekriminalizatsiya kak formy preobrazovaniya ugovornogo zakonodatel'stva* [Criminalization and Decriminalization as a Forms of Transformation of Criminal Legislation]. Moscow, Kontrakt Publ., 2018. 280 p.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Чучаев Александр Иванович — профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА), доктор юридических наук, профессор, г. Москва, Российская Федерация; e-mail: moksha1@rambler.ru.

Грачева Юлия Викторовна — профессор кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА), доктор юридических наук, профессор, г. Москва, Российская Федерация; e-mail: uvgracheva@mail.ru.

Маликов Сергей Владимирович — старший преподаватель кафедры уголовного права Московского государственного юридического университета им. О.Е. Кутафина (МГЮА), кандидат юридических наук, г. Москва, Российская Федерация; e-mail: s.v.malikov@yandex.ru.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Чучаев А.И. Деструктивное поведение пассажира: проблемы противодействия / А.И. Чучаев, Ю.В. Грачева, С.В. Маликов. — DOI: 10.17150/2500-4255.2020.14(1).106-119 // Всероссийский криминологический журнал. — 2020. — Т. 14, № 1. — С. 106–119.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Chuchaev, Alexandr I. — Professor, Chair of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Doctor of Law, Professor, Moscow, the Russian Federation; e-mail: moksha1@rambler.ru.

Gracheva, Yulia V. — Professor, Chair of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Doctor of Law, Professor, Moscow, the Russian Federation; e-mail: uvgracheva@mail.ru.

Malikov, Sergey V. — Senior Lecturer, Chair of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL), Ph.D. in Law, Moscow, the Russian Federation; e-mail: s.v.malikov@yandex.ru.

FOR CITATION

Chuchaev A.I., Gracheva Yu.V., Malikov S.V. Unruly (disruptive) passengers: problems of counteraction. *Vserossiiskii kriminologicheskii zhurnal = Russian Journal of Criminology*, 2020, vol. 14, no. 1, pp. 106–119. DOI: 10.17150/2500-4255.2020.14(1).106-119. (In Russian).