

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ

Головченко Юлия Александровна

магистрант 2 курса

КрФ ФГБОУВО «РГУП», Республика Крым, г. Симферополь

Аннотация. В представленной автором статье рассматриваются преступления против безопасности полетов на воздушном транспорте в процессе их исторического развития. Основное внимание уделяется деятельности международной организации уголовной полиции в противодействии исследуемому явлению.

Ключевые слова: преступления против безопасности полетов на воздушном транспорте, Международной организации гражданской авиации, Генеральная ассамблея Интерпола.

Актуальность темы исследования обосновывается тем, что в современном мире полеты на воздушном транспорте с каждым годом приобретают все большее распространение. Так, только за 2017 год российскими авиакомпаниями было перевезено более 105 млн пассажиров, что почти на 19% выше показателей 2016 года (88 млн пассажиров). Указанный объем перевозок пассажиров стал наивысшим показателем в истории гражданской авиации Российской Федерации.

За период 2017 года в отношении объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта поступило 275 угроз совершения актов незаконного вмешательства, в том числе 203 сообщения содержали угрозы террористического характера. Наряду с этим, в этот же период службами авиационной безопасности аэропортов выявлено и пресечено 12 попыток несанкционированного проникновения на объекты гражданской авиации, а также 97647 попыток проноса пассажирами предметов и веществ, запрещенных к перевозке на воздушном транспорте[1].

Все вышесказанное свидетельствует о том, что объекты гражданской авиации в Российской Федерации нуждаются в постоянной и надежной защите, и определяет особую актуальность проведенного исследования.

Целью исследования является комплексный анализ преступлений против безопасности полетов на воздушном транспорте в их историческом развитии.

Борьба с рассматриваемой категорией преступлений является относительно молодым направлением деятельности международных организаций, в частности Интерпола, ввиду того, что массовые пассажирские перелеты получили свое распространение только в XX

веке.

Появление преступности на воздушном транспорте, в свою очередь, повлекло за собой реакцию мирового сообщества, которая выразилась в принятии Конвенции о международной гражданской авиации – Чикагская конвенция 1944 г., предусматривающей создание Международной организации гражданской авиации, которая должна контролировать исполнение положений конвенции (ИКАО).

Одним из первых шагов на пути урегулирования вопросов, связанных с совершением преступлений на воздушном транспорте стало подписание в рамках ИКАО Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов в Токио 14 сентября 1963 года (далее – Токийская конвенция)[2]. Её подписание дало толчок для изучения Интерполом вопроса об анонимных телефонных сообщениях, извещающих авиакомпанию о подготовленном преступниками взрыве самолета.

Первыми общественно-опасными деяниями в рассматриваемой сфере были «анонимные сообщения» в правоохранительные органы о готовящихся преступлениях. Поскольку такие сообщения носили ложный характер, проводимые действия со стороны органов власти были неэффективными. Более того, проведение проверок и обучение персонала авиакомпаний и полиции тому, как вести себя о грозящей самолетам опасности, вело к значительным материальным затратам.

Проанализировав данные факты, Интерпол разработал рекомендации для стран, которые включали в себя идентификацию правонарушителей с помощью использования технических средств, а также перечень и порядок осуществления неотложных действий при получении полицией анонимного сигнала[3]. Тем не менее, на практике данные меры не имели предполагаемого эффекта. Например, в 1988 г. только в СССР было зарегистрировано 53 ложных сообщения.

Еще большую опасность представляли случаи реального минирования взрывными устройствами воздушных транспортных средств. В 1967 г. Генеральная Ассамблея ООН указала, что инциденты подобного рода зачастую совершались для устранения экономических конкурентов, получения страховых сумм или наследства. При этом преступников не заботили жизни других людей.

Стоит отметить, что Токийская конвенция 1963 г. (вступившая в силу в декабре 1969) не смогла урегулировать многие вопросы преступлений данной направленности. В конвенции отсутствовали положения о конкретных составах преступлений, помимо «хищения самолета». В том числе, не были предусмотрены нормы о выдаче лиц, совершивших преступление. Так, из 500 преступников, совершивших захват или угон воздушных судов, лишь 72 были привлечены к ответственности.

В связи с тем, что случаи захвата самолетов участились в 1969 г. Международный союз пилотов направил в ООН письмо, с требованием решить проблемы. Международная организация уголовной полиции начала активно разрабатывать меры превентивного характера, которые впоследствии нашли свое выражение в подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (далее – Монреальская конвенция) [4]. Кроме того, тогда была принята резолюция о постоянном сотрудничестве ИКАО с Интерполом. Результатом такого сотрудничества стала разработка ряда дополнительных рекомендаций по усилению охраны аэропортов, их наземных служб, а также мероприятий по обеспечению безопасности воздушных судов и выдаче виновных лиц.

К числу практических мер также относились: учет и розыск преступников, совершивших какое-либо преступление против безопасности гражданской авиации, оказание помощи в предоставлении информации по делам этой категории. Следует подчеркнуть, что количество преступлений значительно уменьшилось со вступлением в силу Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. и Монреальской конвенции.

В 1986 г. Генеральный секретариат провел исследование захватов самолетов, зарегистрированных за период 1980—1985 гг. Было совершено 182 преступления. Это меньше, чем зарегистрировано ИКАО, т.к. не все члены ИКАО входили в состав Интерпола, например, Польша и СССР, где в эти годы было совершено несколько подобных преступлений. Самое большое число захватов и попыток захвата самолетов было совершено в Северной Америке (включая Мексику) — 75 случаев, в Южной Америке — 22, в Европе (без стран, не входивших тогда в Интерпол) — 42, в странах Среднего Востока — 21, в остальных странах Азии и Океании — 17, в Африке — 5 случаев[5].

По данным Федеральной службы воздушного транспорта Российской Федерации, удельные показатели аварийности воздушных судов в период 90х годов XX века превышали среднемировой уровень в 5-6 раз. В России, кроме того, возросло количество авиаинцидентов: в 1998г. их было 785, в 2000г. - 761, в 2001г. - 894, в 2003г. - 940, в 2004г. - 917. О неблагоприятном положении с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта свидетельствуют и авиакатастрофы, произошедшие в г. Красноярске, на востоке Украины, в г. Самаре и др[6].

Трагические события 31 октября 2015 года в небе над Синаем, приведшие к гибели 224 российских граждан, наглядное тому подтверждение. Крупнейшая авиакатастрофа в истории России, как было установлено последующим расследованием, произошла вследствие срабатывания на борту воздушного судна самодельного взрывного устройства[7].

По результатам проведенного исследования, можно сделать вывод о том, что исторически воздушный транспорт подвержен значительным угрозам, предотвращение которых является целью только отдельно взятого государства, но и всего мирового сообщества. Анализ совершенных актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации показывает, что воздушный транспорт в наибольшей степени подвержен угрозам террористического характера, так как данные преступления вызывают большой общественный и политический резонанс.

Следует также подчеркнуть, что преступления против безопасности полетов на воздушном транспорте необходимо рассматривать в рамках борьбы с международным терроризмом. По нашему мнению, многие государства могли бы внести свой вклад в дело международной борьбы с уголовной преступностью путем принятия законов, в большей мере благоприятствующих сотрудничеству полицейских служб на международном уровне.

Список литературы:

1. Доклад руководителя Росавиации Александра Нерадько на заседании Коллегии Федерального агентства воздушного транспорта 28.02. 2018. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <https://www.favt.ru/public/materials//d/2/f/2/d/d2f2dd63359ba086d08d230fd67003e3.pdf>.
2. Токийская конвенция 1963г. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/crimes_aboard.shtml
3. Родионов К.С. Интерпол: вчера, сегодня, завтра. – Москва: Международные отношения, 1990. – 224 с.
4. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации 1971г. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aviation_security.shtml
5. Бюллетень ИКАО, 1987. [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: http://www.6pl.ru/asmap/Annexes/an03_cons_ru.pdf
6. Габдрахманов А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта уголовно-правовые и криминологические аспекты. – Казань, 2007 – 190 с.
7. Постановление коллегии федерального агентства воздушного транспорта от 25.03.2016 № 1-13-1-к «Об итогах работы федерального агентства воздушного транспорта в 2015 году, основных задачах на 2016 год и среднесрочную перспективу» [Электронный ресурс] – Режим доступа. – URL: <https://www.favt.ru/o-rosaviacii-kollegija-materially/?id=2661>