



АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ УГОЛОВНОГО ПРАВА

Е.А. Князева*

УГОН И ЗАХВАТ СУДНА ВОЗДУШНОГО ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА: СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Аннотация. В статье рассматривался опыт криминализации угона и захвата судна воздушного или водного транспорта.

Проводилось сравнительно-правовое исследование зарубежного законодательства в целях выявления сходств и различий в уголовно-правовом регулировании ответственности за рассматриваемые деяния, определение возможных ориентиров для совершенствования УК РФ.

Анализ положений уголовного законодательства зарубежных стран показал, что:

- 1) Многие страны мира имеют в уголовном законодательстве нормы, предусматривающие ответственность за угон или захват воздушного или водного транспортного средства;
- 2) Несмотря на наличие в законодательстве большинства стран мира норм, аналогичных нормам, закрепленной в ст. 211 УК РФ, содержащиеся в них установления во многом идентичны, характеризуются незначительными различиями в отражении объективных и субъективных признаков;
- 3) Имеющиеся же отличия обусловлены национальными законодательными традициями, требованиями согласованности уголовно-правового регулирования и другими обстоятельствами, относящимися к проблемам законодательной техники.

Ключевые слова: юриспруденция, уголовное право, угон, захват, судно, воздушный, водный, транспорт, безопасность, преступления.

После принятия Гагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г.¹ в законодательстве зарубежных стран уделено достаточное внимание уголовно-правовому противодействию рассматриваемому виду преступления². Поэто-

му в целях дальнейшего совершенствования российского уголовного закона представляется целесообразным исследование зарубежного опыта криминализации угона и захвата судна воздушного или водного транспорта. Это, несомненно, обогатит российскую науку, законодательную и правоприменительную практику.

¹ См.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М., 1974. С. 292.

² До принятия Гагской конвенции ответственность за угон воздушного судна предусматривалась лишь за-

конодательством девяти стран: Австралии, Аргентины, Канады, Кении, Кубы, США, Мексики, Румынии и Франции (см.: Актуальные вопросы международного воздушного права. М., 1973. С. 152).

© Князева Екатерина Анатольевна

* Ассистент кафедры уголовного права и криминологии Дальневосточного федерального университета [coldcase@yandex.ru]

690990, Приморский край, г. Владивосток, ул. Октябрьская



Однако прежде чем перейти к непосредственному исследованию уголовного законодательства зарубежных стран, регламентирующего ответственность за угон и захват транспортных средств, необходимо сделать несколько предварительных замечаний. Во-первых, в рамках данной работы сравнительно-правовому анализу будет подвергнуто уголовное законодательство Австралии, Австрии, Аргентины, Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Германии, Грузии, Индии, Республики Казахстан, Китая, Киргизии, Латвии, Литвы, Молдовы, Польши, Румынии, США, Таджикистана, Туркменистана, Узбекистана, Украины, Франции, Швейцарии, Эстонии, Японии и некоторых других государств. Выбор обусловлен тем, что в упомянутых странах существует развитая транспортная инфраструктура, они относятся к разным правовым системам, во многих из них сформировалось самобытное законодательство. Во-вторых, исследованием будет охвачен лишь тот аспект проблемы, который не выходит за рамки особенностей уголовного законодательства. В-третьих, будут рассмотрены главным образом нормы об ответственности за угон и захват судна воздушного и водного транспорта.

Нормы зарубежного законодательства в целом аналогичны норме, содержащейся в ст. 211 УК РФ, тем не менее предусмотренные ими преступления характеризуются несколько иными объективными и субъективными признаками. При этом надо иметь в виду, что сравнительный анализ преступлений в сфере воздушного и водного транспорта представляет собой немалую сложность в силу ряда факторов и в первую очередь из-за места рассматриваемого преступления в Особенной части уголовного законодательства. Так, угон и захват водного транспортного средства можно признавать в равной мере посягательствами на безопасность морского транспорта, преступлениями против международного порядка или деяниями против общественной безопасности. Это же можно сказать про угон и захват воздушных судов: их объектом может быть безопасность функционирования транспорта, нормальный порядок международных отношений, жизнь и здоровье человека, государственная безопасность.

В праве зарубежных стран угон или захват воздушного и водного судна относится:

- к преступлениям против общественной безопасности (Азербайджан, Армения, Германия, Дания, КНР, Коста-Рика, Литва, Польша, Словакия, Швеция);
- к преступлениям против общественной безопасности и общественного порядка (Вьетнам, Грузия, Казахстан, Туркменистан);
- к транспортным преступлениям (Беларусь, Федерация Боснии и Герцеговины, Болгария,

Латвия, Македония, Молдова, Монголия, Португалия, Словения, Узбекистан, Украина);

- к преступлениям против свободы человека (Албания);
- к преступлениям против личной свободы и других гарантий (Колумбия);
- к преступлениям против государственной безопасности (Венгрия, Оман);
- к преступлениям против собственности (Кот-д'Ивуар);
- к преступлениям против мира и международного права (Куба);
- к преступлениям против ценностей, охраняемых международным правом (Хорватия);
- к преступлениям против международной безопасности (Эстония)³.

В ряде стран норма о захвате воздушного судна охватывает и захват некоторых других транспортных средств. Так, в УК Албании говорится об угоне самолетов, кораблей и других транспортных средств⁴, в УК Колумбии — захвате воздушных судов, кораблей и средств общественного транспорта⁵. Согласно УК Вьетнама, Латвии, Норвегии, Парагвая, Польши, Словакии ответственность за захват водного и воздушного судна регулируется одной нормой⁶. УК Алжира также предусматривает в одной статье ответственность за захват воздушного судна, наземных и водных транспортных средств (применительно к последним ответственность значительно мягче)⁷.

В некоторых случаях законодатель выделяет угон (захват) воздушного судна как отдельное преступление (Австрия, Венгрия, Македония, Монголия, Португалия, Словения).

С целью исполнения положений международных конвенций в ряде стран приняты специальные законодательные акты:

- Новая Зеландия — Закон о преступлениях в области авиации 1972 г.;
- Малави — Закон о захвате воздушных судов 1972 г.;
- Малайзия — Закон о преступлениях в области авиации 1984 г.;
- Маврикия — Закон о гражданской авиации (о захвате воздушных судов и других преступлениях) 1985 г.

³ Подробнее об этом см.: Додонов В.Н., Капинус О.С., Щерба С.П. Сравнительное уголовное право. Особенная часть. М., 2010.

⁴ См.: http://pbosnia.kentlaw.edu/resources/legal/albania/crim_code.htm (дата обращения – 07.09.2011).

⁵ См.: <http://www.derechos.org/nizkor/colombia/doc/penal.html> (дата обращения – 07.09.2011).

⁶ См., напр.: Уголовное законодательство Норвегии. СПб., 2003.

⁷ См.: Алжирская Народная Демократическая Республика. Конституция и законодательные акты. М., 1983.



На первых порах, когда еще не были приняты законы об уголовной ответственности за незаконное вмешательство в деятельность гражданской авиации, виновные осуждались, как уже говорилось, за сопутствующие преступления — угрозу жизни пассажиров и членов экипажа, похищение людей, ношение оружия без разрешения, нанесение ранений и т.д. Включение в законодательство стран статьи, предусматривающей уголовную ответственность за захват и угон воздушного судна, в корне изменило ситуацию⁸. Меры наказания были усилены в соответствии с резолюциями ООН. В них указывается, что международная гражданская авиация является важным звеном в деле развития и поддержания дружественных отношений между государствами, а ее безопасное и нормальное функционирование отвечает интересам всех народов⁹.

В Аргентине, Италии, Румынии минимальный срок наказания колеблется от 3 до 5 лет, в Австралии, Австрии, Германии и Японии — от 7 до 10 лет. Максимальным наказанием по УК, например, Аргентины, Румынии, Швейцарии является тюремное заключение до 20 лет. В случаях со смертельным исходом законодательные акты Австрии и ФРГ предусматривают пожизненное заключение, США и Японии — смертную казнь.

Преступления описываются в законе различно, что обусловлено рядом обстоятельств, в том числе законодательными традициями, сложившимися в стране. Например, в ст. 5-а гл. 13 «О преступлениях, представляющих общественную опасность» УК Швеции говорится: «Лицо, которое путем незаконного принуждения захватывает или препятствует управле-

нию воздушным или морским судном, используемым в гражданских коммерческих морских сообщениях для транспортировки товаров или пассажиров, буксировки, спасения, рыболовства или осуществляет иной захват, должно быть приговорено за захват судна к тюремному заключению на срок не более четырех лет...

Лицо, которое в других случаях:

1) разрушает или повреждает подобное судно или платформу или самолет, выполняющий сообщение, или

2) предпринимает действия, представляющие по своему характеру опасность для безопасности такого судна или платформы или безопасности такого самолета во время полета, должно быть приговорено за саботаж морского или воздушного движения к тюремному заключению на срок более восьми лет.

Если преступление ... рассматривается как тяжкое, то должно быть назначено тюремное заключение на определенный срок не менее двух и не более десяти лет или пожизненно¹⁰.

В §316с разд. 28 «Общепасные наказуемые деяния» УК ФРГ предусмотрена ответственность за посягательство на воздушное или морское сообщение. Признаки этого преступления указаны следующим образом:

«(1) ... наказывается тот, кто

1) применяет насилие или посягает на свободу лица в принятии решения или предпринимает иные подобные действия для того, чтобы завладеть:

а) воздушным судном, используемым в гражданском воздушном сообщении и находящимся в полете, или

б) морским судном, используемым в гражданском морском сообщении, или воздействовать на управление ими, или

2) применяет огнестрельное оружие или пытается осуществить взрыв на морском судне.

Согласно УК ФРГ «к находящемуся в полете воздушному судну приравнивается воздушное судно, на которое уже поднялись члены экипажа или пассажиры, или воздушное судно, загрузка которого уже началась, или воздушное судно, которое еще, согласно плану, не покинули члены экипажа или пассажиры, или воздушное судно, плановая разгрузка которого еще не закончена».

Закрепление в самой статье данного определения заслуживает поддержки и учета российским законодателем, так как при квалификации преступления возникают трудности в определении момента окончания деяния. Диспозиция нормы, закрепленной в ст. 211 УК РФ, имеет бланкетный характер, в связи с этим приходится обращаться к ведомствен-

⁸ См.: Губарев О.И. Воздушный террор. Хроника преступлений. М., 2006. С. 110.

⁹ В разных странах, начиная с февраля 1968 г., было рассмотрено 153 дела о незаконном вмешательстве в деятельность гражданской авиации. Вот некоторые из них:

- США: 6 июля 1972 г. Ф.М. Гудел осужден к 30 годам за воздушное пиратство и использование при этом оружия; 12 июля 1972 г. М.М. Фишер и М.С. Грин приговорены к пожизненному заключению;
- ФРГ: 10 июля 1972 г. Н. Бахали назначено 2,5 года лишения свободы за угрозу взрыва самолета в воздухе;
- Англия: сентябрь 1972 г. Д.А. Каппер получил 5 лет лишения свободы за угон и вымогательство денег с помощью фальшивой бомбы;
- Турция: октябрь 1972 г. четыре угонщика осуждены от 2 до 2,5 лет за воздушное пиратство;
- Канада: декабрь 1972 г. Л.М. Стенфорд приговорен к 20 годам лишения свободы за угон с применением огнестрельного оружия;
- Чехословакия: декабрь 1972 г. П. Хавелка и четверо других преступников наказаны лишением свободы от 1,5 до 9 лет.
- Иран: январь 1973 г. М. Модифи и М.Б. Аббаси осуждены к смертной казни за угон самолета, диверсию и убийство полицейского.

¹⁰ Уголовный кодекс Швеции. М., 2000.



ным нормативным актам, действующим на воздушном транспорте РФ.

В ч. 2, 3 и 4 указанного параграфа УК ФРГ говорится:

«(2) В менее тяжелых случаях наказанием является лишение свободы на срок от одного года до десяти лет.

(3) Если лицо в результате деяния, по крайней мере по легкомыслию, причиняет смерть другому человеку, то наказанием является пожизненное лишение свободы или лишение свободы на срок не менее десяти лет.

(4) Кто для совершения наказуемого деяния, указанного в абз. 1, изготавливает, добывает для себя или другого лица, хранит или передает другому лицу огнестрельное оружие, взрывчатые вещества или иные вещества или устройства, предназначенные для осуществления взрыва или пожара, наказывается лишением свободы на срок от шести месяцев до пяти лет»¹¹.

В разд. 7 «Общепасные преступные деяния и преступные деяния против окружающей среды» УК Австрии предусмотрена уголовная ответственность за противоправное установление контроля над воздушным судном или его завладение. В частности, в §185 «Воздушное пиратство» говорится:

«(1) Всякий, кто, используя особые условия воздушного сообщения, силой или опасной угрозой по отношению к лицу, находящемуся на борту воздушного судна, или по отношению к лицу, которое может повлиять на курс воздушного судна или на безопасность на его борту, ставит воздушное судно под свой контроль или завладевает им, или осуществляет над ним власть, подлежит наказанию...»¹².

Во многом схожая норма предусмотрена УК Аргентины. Так, в ст. 198 гл. III «Пиратство» разд. VII «Преступления против общественной безопасности» сказано:

«Наказывается... тот, кто:

1) на море или судоходных реках совершил, не имея на то разрешения какого-либо воюющего государства или выйдя за пределы установленных законным образом полномочий, акт присвоения против судна или находившихся на нем людей или предметов;

2) совершил, не имея на то разрешения какого-либо воюющего государства или выйдя за пределы установленных законным образом полномочий, акт присвоения против находившегося в полете или осуществлявшего непосредственно предшествовавшие полету действия воздушного судна или находившихся в нем людей или предметов;

3) используя силу, запугивание или обман, захватил власть над судном или воздушным судном с целью завладеть им либо захватить перевозимые им предметы или людей;

4) вступив в сговор с пиратами, передал им судно, его груз либо принадлежащее пассажирам или экипажу имущество;

5) используя угрозу или силу, воспротивился тому, чтобы капитан или экипаж защищали судно или воздушное судно, атакованное пиратами;

6) самостоятельно или через других лиц снарядил судно или воздушное судно для занятия пиратством;

7) находясь на территории Республики, сознательно осуществлял соучастие деятельности пиратов или оказал им содействие»¹³.

В соответствии со ст. 251 «Захват воздушного судна» (гл. XXXV «Преступления против общественной безопасности») УК Литвы, «тот, кто захватил воздушное судно, наказывается»¹⁴. Особенностью данной нормы является то, что в ней не указана цель захвата воздушного судна, в то время как российский законодатель ее обозначил — угон транспортного средства, не говоря при этом о цели самого угона. Для квалификации по ст. 211 УК РФ она не имеет значения.

В ст. 166 УК Республики Польша говорится, что тот, «кто, применяя обман или насилие к лицу или угрозу непосредственного применения такого насилия, берет под свой контроль водное или воздушное судно, подлежит наказанию...»¹⁵.

Уголовный кодекс Республики Болгария норму об ответственности за захват воздушного судна содержит в гл. 11 «Общепасные преступления», разд. 2 «Преступления на транспорте и других путях сообщения». Статья 341б формулирует преступление следующим образом: «(1) Кто незаконно завладеет воздухоплавательным средством, находящимся на земле или в полете, или установит контроль над таким средством, наказывается...»¹⁶.

В УК Республики Латвия захват воздушного и водного транспортного средства указан в ст. 268, которая предусматривает ответственность за:

«(1) Захват на земле, воде или в полете воздушного или водного транспортного средства, за исключением малогабаритных транспортных средств, наказывается...»¹⁷.

¹³ Уголовный кодекс Аргентины. СПб., 2003.

¹⁴ Уголовный кодекс Литвы. СПб., 2002.

¹⁵ Уголовный кодекс Республики Польша. Минск, 2000.

¹⁶ Уголовный кодекс Республики Болгария. СПб., 2001.

¹⁷ Уголовный кодекс Латвии. СПб., 2001.

¹¹ Уголовный кодекс ФРГ. СПб., 2003.

¹² Уголовный кодекс Австрии. СПб., 2004.



Ответственность за незаконный захват воздушного судна согласно УК Республики Эстония наступает по ст. 197.1 (гл. 23 «Общепасные преступления»). Данная статья гласит: «(1) Незаконный захват воздушного судна, находящегося на земле или в полете, — наказывается...»¹⁸.

Особый интерес представляет законодательство США, поскольку страна занимает первое место по числу захватов и угонов самолетов в мире. Число актов воздушного пиратства с самолетами американских авиакомпаний при равном авиационном парке с Аэрофлотом примерно в два раза превышает соответствующий уровень в СССР и России.

Первый угон самолета произошел на маршруте «Феникс — Эль-Пасо» 1 мая 1961 г., в течение года было зафиксировано пять таких инцидентов. В 1968 г. было уже 22 случая, в 1969 г. — 40, что является рекордным количеством для одной страны в год.

После угона самолета американской авиакомпании в 1961 г. в Федеральный авиационный акт 1958 г. внесена поправка о воздушном пиратстве. Согласно этому закону под воздушным пиратством понимается любой захват или осуществление контроля над воздушным судном в полете с помощью силы или насилия с преступными намерениями¹⁹. В качестве наказания за это преступление предусматривается смертная казнь или тюремное заключение сроком не менее 20 лет.

Вмешательство в работу летного экипажа или обслуживающего персонала карается штрафом до 10 тыс. долл. или тюремным заключением до 20 лет, либо тем и другим, если не было применено смертоносное или опасное для жизни оружие. В случае применения оружия срок заключения не ограничен — лишение свободы может быть назначено вплоть до пожизненного.

В 1961–1982 гг. в США за воздушное пиратство было осуждено 69 чел., из них 8 получили тюремное заключение менее 20 лет, 25 — 20 лет, 12 — от 20 до 40 лет, 15 — от 40 и более, 9 — пожизненное. В качестве примера приговора к пожизненному заключению можно привести случай с Фредериком Ханеманом²⁰.

Своеобразная ситуация, способствовавшая обострению проблемы воздушного пиратства, сложилась на востоке Азии после Второй мировой войны и внутривосточных катаклизмов в Корее и Вьетнаме. Наиболее подробно это можно проследить на примере КНР. В нача-

ле 1960-х гг. авиационный парк страны насчитывал несколько десятков пассажирских самолетов, главным образом советских Ли-2, Ил-14 и Ан-2. Через два десятилетия в составе национальной авиакомпании СААС имелось свыше 200 самолетов, в том числе реактивных. Расширение сети внутренних маршрутов создало благоприятную почву для актов воздушного пиратства, так как уровень контроля пассажиров и багажа здесь был ниже, чем на международных авиалиниях.

Первым симптомом возникновения проблемы воздушного терроризма были угоны военных самолетов на Тайвань. Начиная с 1962 г., обеими сторонами — КНР и Тайванем — были установлены денежные расценки за угнанные бомбардировщики, истребители и корабли, которые выплачивались их экипажам. Попустительство угонам военных самолетов постепенно переросло в снисходительное отношение к угонщикам авиалайнеров из КНР. В 1980-х гг. угоны военных и пассажирских самолетов стали звеньями одной цепи. Разовые выплаты за угон осенью 1988 г. были отменены, однако это уже не могло остановить воздушный терроризм.

К сожалению, точных цифр по захвату и угону самолетов из Китая нет. Вся информация не выходила за пределы страны. Чаще всего она поступала от китайцев, проживавших в Гонконге, чьи родственники оказались среди пассажиров самолетов, подвергшихся нападению²¹. В 1983 г., по данным газеты «Гонконг таймс», произошло двенадцать захватов и угонов. Два самолета угонщиками взорваны в полете.

Большинство актов воздушного пиратства заканчивались неудачей. Отдельные случаи захвата пресекались пассажирами. После одного из таких инцидентов в августе 1982 г. местный суд приговорил всех пятерых угонщиков к смертной казни. Несмотря на суровость возможного приговора, акты воздушного пиратства не прекращались. В мае 1988 г. угон «Боинга-737» увенчался успехом, но угонщики были арестованы тайванскими властями. По тайваньским законам лица, виновные в воздушном пиратстве с применением насилия, могут быть приговорены к пожизненному заключению или смертной казни, минимальный же срок заключения за угон составляет 7 лет. Однако к угонщикам из КНР была проявлена снисходительность, суд приговорил воздушных пиратов за «нарушение правил воздушных рейсов» к 3,5 годам тюремного заключения.

Реже угонялись самолеты с Тайваня в Китай. Впервые это произошло в мае 1986 г., ког-

¹⁸ Уголовный кодекс Эстонии. СПб., 2001.

¹⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/Federal_Aviation_Act_of_1958 (дата обращения – 04.09.2011).

²⁰ См.: Губарев О.И. Указ. соч. С. 111.

²¹ См.: Там же. С. 121.



да пилот тайваньского «Боинга-747» угнал его в КНР.

КНР, начиная с 80-х гг. прошлого века, последовательно ратифицировала договоры, направленные на борьбу с незаконным захватом воздушных судов (Гаагская конвенция 1970 г.), с действиями, нарушающими безопасность гражданской авиации (Монреальская конвенция 1971 г.), и др. Поэтому в УК КНР²² нашли отражение соответствующие уголовно-правовые запреты конвенционного характера.

Смертная казнь либо бессрочное лишение свободы предусматривается за захват и удержание воздушного, морского и речного транспортного средства с применением угроз или насилия, в случае если это привело к человеческим жертвам, тяжелым увечьям, смерти или серьезному повреждению транспортного средства (ст. 121 УК КНР)²³.

УК КНР предусматривает самостоятельную ответственность за насилие по отношению к лицам, находящимся на борту совершающего полет воздушного транспортного средства (ст. 123 УК КНР), при условии, что такое насилие создает угрозу безопасности полета. Деяние наказывается лишением свободы сроком до 5 лет.

Подобного состава УК РФ не содержит. Аналогичные действия, совершенные с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, могут быть квалифицированы по ст. 213 УК РФ как хулиганство.

В Уголовном кодексе Японии статьи, посвященной угону или захвату воздушных и морских судов, не существует²⁴. Поскольку данный Кодекс выступает лишь как общий уголовный закон, поэтому для регулирования конкретных отношений принимаются различные специальные законы. Нормы о рассматриваемых преступлениях включены в особую группу законов, которые регламентируют ответственность за экстремистские деяния, срыв полетов военной авиации и др. К ним относятся: Закон о наказаниях за действия, создающие опасность для воздухоплавания, 1974 г., Закон о наказаниях за насильственный захват воздушных судов 1970 г.²⁵ Данные законы предусматривают наказание за указанные преступления в виде лишения свободы на срок от 7 до

10 лет, а в случаях со смертельным исходом — смертную казнь.

Если по числу захватов и угонов самолетов в мире США и СССР (Россия) занимали первые два места, то на третьем месте был Иран. В 1984–1993 гг. на внутренних и международных маршрутах произошло 79 захватов и угонов иранских самолетов. Авиалайнеры чаще всего угонялись в Ирак. Обычно угонщики требовали освободить политических заключенных из иранских тюрем.

После свержения шахского режима в феврале 1979 г. Иран был провозглашен Исламской республикой. Шах бежал в Египет. Бывшие сотрудники тайной полиции САВАК²⁶ начали угонять самолеты, опасаясь ответственности за свои преступления. Другим направлением угонов стала Франция, куда иммигрировал последний премьер-министр Ирана Бахтияр, который со своими сторонниками стремился создать блок противников новой власти в Тегеране. Во Франции на Бахтияра устраивались покушения (в 1991 г. был убит), участники которых арестовывались французской полицией. Для их освобождения предпринимались попытки угона французских самолетов в Иран. В 1983 и 1984 гг. члены группы «Стражи ислама» угнали два самолета в Тегеран. Кроме того, участились попытки угона иранских авиалайнеров по политическим мотивам в связи с «исламизацией» внутри страны. Иногда попытки захвата воздушных транспортных средств сопровождались перестрелкой на борту. В январе «стражи исламской революции» застрелили четырех воздушных пиратов, вооруженных автоматами и гранатами. Наказание за угон в стране очень суровое, вплоть до смертной казни²⁷.

В последующие годы усилиями международного сообщества удалось добиться уменьшения захватов и попыток захватов воздушных судов. Однако 11 сентября 2001 г. была открыта новая печальная страница этого преступления. Террористы, захватившие одновременно 4 самолета, не выдвигали каких-либо требований. Впервые захваченные воздушные суда были использованы как средства поражения наземных целей. Террористы-смертники действовали группами с четким разделением ролей: руководитель,

²² Уголовный кодекс Китайской Народной Республики. СПб., 2001.

²³ См.: Степанов-Егианц В.Г. Антитеррористическое законодательство Китая // Уголовное право: истоки, реалии, переход к устойчивому развитию: материалы VI Российского конгресса уголовного права (26–27 мая 2011 г.). М., 2011. С. 725.

²⁴ Уголовный кодекс Японии. СПб., 2002.

²⁵ См.: Морозов Н.А. Преступность и борьба с ней в Японии. СПб., 2003.

²⁶ САВАК, в Европе известный также под названием «SAVAK» – Министерство государственной безопасности Ирана времен правления шаха Мохаммеда Реза Пехлеви (1957–1979). Официальное название на русском языке «Сазман-е Эттелаат-е ва Амният-е Кешвар» // URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/САВАК> (дата обращения – 11.09.2011).

²⁷ См.: Губарев О.И. Указ. соч. С. 239.



пилот, силовая поддержка. Пилоты-смертники имели хорошую летную подготовку — они смогли точно направить пассажирские лайнеры в здания Международного торгового центра в Нью-Йорке. Число жертв этих терактов превысило количество погибших и раненых в результате всех актов незаконного вмешательства за всю историю воздушного терроризма, имущественный ущерб превысил 20 млрд долларов. Ответной реакцией международного сообщества на эти акты терроризма стали разработка особого комплекса предупредительных мер и резкое ужесточение мер уголовной ответственности за подобные преступления²⁸.

Таким образом, проведенное нами сравнительно-правовое исследование показывает, что дальнейшее совершенствование норм об уголовной ответственности за угон и захват судна воздушного и водного транспорта в отечественном уголовном законодательстве невозможно осуществить без учета опыта нормотворческой деятельности законодателей других стран мира. В частности, заслуживают внимания российского законодателя понятие угона и захвата воздушного судна, находящегося в полете, содержащееся в УК Германии, а также законодательные конструкции рассматриваемого состава преступления, встречающиеся в УК Австрии, Латвии, некоторых штатах США.

Библиография:

1. Актуальные вопросы международного воздушного права. — М.: Междунар. отношения, 1973. — 200 с.
2. Алжирская Народная Демократическая Республика. Конституция и законодательные акты. — М., 1983 — 414 с.
3. Губарев О.И. Воздушный террор. Хроника преступлений. — М., 2006. — 320 с.
4. Додонов В.Н., Капинус О.С., Щерба С.П. Сравнительное уголовное право. Особенная часть: монография. — М., 2010. — 544 с.
5. Коробеев А.И. Транспортные преступления. — СПб., 2003. — 406 с.
6. Морозов Н.А. Преступность и борьба с ней в Японии. — СПб., 2003. — 221 с.
7. Степанов-Егиянц В.Г. Антитеррористическое законодательство Китая // Уголовное право: истоки, реалии, переход к устойчивому развитию: материалы VI Российского конгресса уголовного права (26–27 мая 2011 г.). — М., 2011. — С. 725.

References (transliteration):

1. Aktual'nye voprosy mezhdunarodnogo vozdušnogo prava. — M.: Mezhdunar. otnosheniya, 1973. — 200 s.
2. Alzhirskaya Narodnaya Demokraticeskaya Respublika. Konstitutsiya i zakonodatel'nye akty. — M., 1983 — 414 s.
3. Gubarev O.I. Vozdushnyy terror. Khronika prestupleniy. — M., 2006. — 320 s.
4. Dodonov V.N., Kapinus O.S., Shcherba S.P. Sravnitel'noe ugovolnoe pravo. Osobennaya chast': monografiya. — M., 2010. — 544 s.
5. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya. — SPb., 2003. — 406 s.
6. Morozov N.A. Prestupnost' i bor'ba s ney v Yaponii. — SPb., 2003. — 221 s.
7. Stepanov-Egiyants V.G. Antiterroristicheskoe zakonodatel'stvo Kitaya // Ugolovnoe pravo: istoki, realii, perekhod k ustoychivomu razvitiyu: materialy VI Rossiyskogo kongressa ugolovnogo prava (26–27 maya 2011 g.). — M., 2011. — S. 725.

Материал получен редакцией 25 марта 2013 г.

²⁸ Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003. С. 11.