

**ОСОБЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО УГОЛОВНОГО
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ПО БОРЬБЕ С НЕЗАКОННЫМ ЗАХВАТОМ И
УГОНОМ ВОЗДУШНОГО СУДНА**

Князева Екатерина Анатольевна
аспирант ЮИ ДВФУ, г. Владивосток
E-mail: coldcase@yandex.ru

В разных странах за незаконный захват и угон воздушного судна в большинстве случаев предусматривается наказание в виде тюремного заключения на срок от 3 – 5 до 10 – 20 лет при отягчающих обстоятельствах. За те же деяния, сопряженные с причинением смерти потерпевшим – пожизненное заключение или смертная казнь. Но так было не всегда. На первых порах, когда еще не были приняты законы об уголовной ответственности за неправомерное вмешательство в деятельность гражданской авиации, органы правосудия различных государств выносили приговоры за совершение сопутствующих преступлений - угроза жизни пассажиров и членов экипажа, похищения людей, ношение оружия без разрешения, нанесение ранений и т. д. Постепенно в национальные законодательства были внесены статьи, предусматривающие уголовную ответственность за попытку захвата и угон воздушного судна. Меры наказания за эти преступления были усилены в соответствии с резолюциями ООН, в которых указывалось, 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 народов.

В Аргентине, Италии, Румынии минимальный срок наказания за такие преступления колеблется от 3 до 5 лет, в Австралии, Австрии, Германии и Японии – от 7 до 10 лет. Максимальным наказанием в Австралии, Австрии, Германии, Аргентине, Италии, Румынии, Швейцарии является тюремное заключение на срок от 10 до 20 лет, в Мексике – 30 лет. В случаях со смертельным исходом законодательные акты Австрии и ФРГ предусматривают

пожизненное заключение, а в США и Японии – смертную казнь. В странах и регионах Кавказа и Закавказья, таких как Азербайджан, Армения и Грузия минимальный срок наказания колеблется от 3 до 8, а максимальный – от 8 до 15. В странах Восточной Европы – Украина, Белоруссия, Польша, Швеция – минимальный срок от 2 до 6, максимальный срок от 15 до 25 лет лишения свободы. В странах Центральной Азии – Таджикистан Казахстан Узбекистан – минимальный срок составляет от 2 до 8, максимальный – от 10 до 15 лет лишения свободы с конфискации имущества.

Одним из самых суровых является законодательство США. Еще в 1961 г., когда на Кубу был угнан самолет американской авиакомпании, в «Федеральный авиационный акт» 1958 г. была внесена поправка о воздушном пиратстве. Согласно этому закону «воздушное пиратство» трактуется как любой захват или осуществление контроля над воздушным судном в полете с помощью силы или насилия с преступными намерениями. 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 наказывается штрафом до 10 тысяч долларов США или тюремным заключением до 20 лет, или тем и другим вместе, если не было применено смертоносное или опасное для жизни оружие, а в случае применения такого срок заключения не ограничен – вплоть до пожизненного. В 1961 – 1982 гг. в Соединенных Штатах за воздушное пиратство было осуждено 69 человек, 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.

Несколько иначе решается вопрос, когда самолет оказывается вне пределов государства его регистрации. В этих случаях применяются Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции.

Своеобразная ситуация, способствовавшая обострению проблемы воздушного пиратства, сложилась на востоке Азии. Здесь после Второй

мировой войны и внутривосточных катаклизмов в Корее, Китае и Вьетнаме возникло по два государства с различными политическими системами. Наиболее подробно это можно проследить на примере КНР. В начале 1960-х годов авиационный парк страны насчитывал несколько десятков пассажирских самолетов, главным образом советских – Ли-2, Ил-14 и Ан-2. Расширение сети внутренних маршрутов создавало благоприятную почву для актов воздушного пиратства, так как уровень контроля пассажиров и багажа здесь был ниже, чем на международных маршрутах. Однако, 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 другие типы воздушных кораблей, которые выплачивались их экипажем. Попустительство угонам военных самолетов, начатое в 1962 г., постепенно переросло в снисходительное отношение по отношению к угонщикам авиалайнеров из КНР. В 1980-х гг. угоны военных и пассажирских самолетов стали звеньями одной цепи. Хотя разовые выплаты за угон осенью 1988 г. были отменены, это уже не могло остановить возрастания числа актов воздушного терроризма. К сожалению, точными цифрами по захвату и угонам самолетом из Китая мы не располагаем. Вся информация на подобную тему была засекречена. Чаще всего она поступала от китайцев, проживавших в Гонконге, чьи родственники оказались среди пассажиров самолетов, подвергшихся нападению. В 1983 г. по данным газеты «Гонконг таймс», произошло, по крайней мере, 12 попыток захвата и угонов. Два самолета были взорваны в полете от бомб угонщиков. Большинство актов воздушного пиратства заканчивались неудачей. Помимо вооруженных охранников отдельные случаи захвата пресекались пассажирами. После одного из таких инцидентов в августе 1982 г. местный суд приговорил всех пятерых воздушных пиратов к смертной казни. Но, несмотря на суровость возможного приговора, акты воздушного пиратства не прекращались. В мае

1988 г. попытка угона «Боинга-737» увенчалась успехом. Угонщики были арестованы. По тайваньским законам лица, виновные в воздушном пиратстве с применением насилия, могут быть приговорены к пожизненному заключению или смертной казни. Максимальный срок заключения за угон составляет 7 лет. Реже предпринимались угоны самолетов с Тайваня в Китай. Впервые это произошло в мае 1986 г., когда пилот тайваньского «Боинга-747» во время грузового рейса угнал его в КНР. По действующему уголовному кодексу КНР минимальный срок за данное преступление – свыше 10 лет, максимальный – бессрочное лишение свободы и смертная казнь.

По числу захватов и угонов самолетов в мире Соединенные Штаты и Советский союз (Россия) стоят на первых двух местах, - третье место занимает Иран. В 1984 – 1993 гг. на внутренних и международных маршрутах произошло 79 попыток захвата и угонов иранских самолетов. Акты воздушного пиратства были до этого периода и после него. Что же тогда лежит в основе этих происшествий?

В годы правления шаха авиалайнеры чаще всего угонялись в Ирак. Обычно угонщики требовали освободить политических заключенных в иранских тюрьмах. После свержения шахского режима в феврале 1979 г. Иран был провозглашен Исламской республикой. Шах, бежавший из страны, обосновался в Египте, в которой бывшие сотрудники тайной полиции САВАК начали угонять самолеты, опасаясь ответственности за свои преступления. Другим направлением угонов стала Франция, куда иммигрировал последний премьер-министр Ирана Бахтиар, который со своими сторонниками стремился создать блок противников новой власти в Тегеране. Но участники были арестованы французской полицией. Арест террористов привел к тому, что для 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 программой «исламизации» внутри страны
Наказание за угон в стране очень суровое, вплоть до смертной казни.

На последующие места в списке стран по числу попыток захвата и угонов претендуют КНР, Куба, Япония. Этот перечень в зависимости от развития каких-либо событий в том или ином регионе может пополниться новыми претендентами.

К концу XX века число попыток захватов и угонов в разных странах достигло уровня одной тысячи. Такие данные весьма условны, ибо они прежде всего призваны указывать на тенденцию снижения угрозы на авиалиниях, а не отражать реальное количество террористических актов. Регистрация ИКАО основана на официальных сообщениях стран – членов и публикациях в прессе. Но в статистике много пробелов, особенно в 1950 – 1960 гг. Например, в 1954 г. произошла первая попытка угона самолета в СССР, а в опубликованных данных в этот год таких акций вообще не было зафиксировано. Признавались лишь те случаи, которые нельзя было замолчать. То же самое касается некоторых других стран. Как известно, сообщения о террористических актах на воздушном транспорте отпугивает иностранных туристов от поездок. Греция по этой причине в 1985 г. потеряла несколько сот миллионов долларов.

Список литературы:

1. Губарев О. И. Воздушный террор. Хроника преступлений: научно – популярное издание Военные тайны XX века [Текст] / О. И. Губарев. – М.: Вече, 2006. – 320с., илл. (16 с.)