*На правах рукописи*

**Князева Екатерина Анатольевна**

**УГОН И ЗАХВАТ СУДНА ВОЗДУШНОГО**

**ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

**(уголовно-правовое и**

**криминологическое исследование)**

12.00.08 – уголовное право и криминология;

уголовно-исполнительное право

АВТОРЕФЕРАТ

на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Екатеринбург, 2013 Работа выполнена на кафедре уголовного права и криминологии Дальневосточного федерального университета

|  |  |
| --- | --- |
| **Научный руководитель:**  **Официальные оппоненты:**  **Ведущая организация:** | заслуженный деятель науки Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор  **Коробеев Александр Иванович**  доктор юридических наук, профессор  кафедры уголовного права  Московского государственного юридического университета им. О.Е. Кутафина  **Чучаев Александр Иванович**  кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Факультета подготовки сотрудников правоохранительных органов Южно-Уральского государственного университета (национального исследовательского университета)  **Кудряшов Андрей Владимирович**  ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный университет экономики и права» |

Защита диссертации состоится « 18 декабря » 2013 года в\_12.00\_ на заседании диссертационного совета Д 212.282.03, созданного на базе Уральской государственной юридической академии по адресу: 620137, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, 21, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Уральской государственной юридической академии.

Автореферат разослан «\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2013 г.

**Ученый секретарь**

**диссертационного совета**



**доктор юридических наук,**

**профессор З.А. Незнамова**

**ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

**Актуальность темы исследования.** Угон и захват судна воздушного или водного транспорта является одним из актов вмешательства в деятельность гражданской авиации и морского судоходства, который связан с нарушением установленного порядка пользования воздушным или морским пространством, транспортными коммуникациями, и содержит в себе высокую угрозу жизни и здоровью пассажиров, членов экипажа, иных лиц, может привести к авариям, катастрофам. Небольшое количество этих преступлений (особенно в сочетании с террористическими актами) не снижает высокий уровень общественной опасности данного деяния. В последнее время они становятся все более распространенными и дерзкими. Начало этому положили угоны воздушных судов. Во второй половине XX в. пассажирские самолеты более тысячи раз подвергались нападениям преступников, которые захватывали и угоняли воздушные суда.

Захваты и угоны судов водного транспорта возникли во времена расцвета морского пиратства, которое появилось одновременно с развитием морской торговли и началом войн на море. Уже гораздо позже на рубеже XX века указанные акты стали осуществляться террористическими группировками на море.

Вмешательство в деятельность гражданской авиации обусловливалось различными причинами: в 1947–1967 гг. – доминировали политические мотивы; в 1968–1972 гг. – социальные, криминальные и политические; в 1973–1985 гг. – политические и социальные; в 1986–1993 гг. – социальные; в 1994–2000 гг. – социальные и политические; в 2000–2010 гг. – политические и в небольшой степени социальные. Конечно, в отдельном регионе причины захватов и угонов воздушных судов могут не совпадать с приведенными данными. Это вполне объяснимо, так как захваты и угоны воздушных судов затронули целые континенты. Пик рассматриваемого вида преступной деятельности пришелся на конец 60-х – середину 70-х гг. XX в. По данным ООН, если за период 1930–1961 гг. было отмечено 42 случая удавшихся и неудавшихся угонов самолетов, то в 1969–1979 гг. совершено уже 483 угона авиалайнеров с 31 845 пассажирами на борту. Воздушными пиратами взорвано 75 самолетов. С 1969 по 1988 гг. их жертвами стали 2330 чел.

В настоящее время увеличилось не только количество террористических актов на транспорте, но и произошли определенные изменения в их качестве: появились угрозы захвата самолета и его использования в качестве средства теракта, угрозы совершения террористических актов на судах с ядерными силовыми установками, на гидротехнических сооружениях (плотинах, шлюзах) внутренних водных путей и др.

Все это обусловливает необходимость совершенствования уголовно-правовых и организационных мер борьбы с незаконными актами вмешательства в деятельность воздушного и водного транспорта, а также дальнейшей научной разработки спорных вопросов их квалификации.

**Степень научной разработанности темы.** Исследованием преступлений против общественной безопасности и таким их видом, как угон и захват судов воздушного или водного транспорта, занимались А.И. Долгова, А.Л. Еделев, В.П. Емельянов, П.А. Кабанов, В.С. Комиссаров, А.И. Коробеев, А.С. Мальцев, А.Б. Мельниченко, В.Е. Петрищев, А.А. Тер-Акопов, Н.А. Ушаков, А.И. Чучаев и др.

Проблемы борьбы с угонами (захватами) воздушных и морских судов сквозь призму международного уголовного права и криминологии разрабатывались Д. Анцилотти, Л.Н. Захаровой, А.В. Змеевским, И.И. Карпецом, М.П. Киреевым, А.К. Князькиной, Ю.Н. Малеевым, И.В. Табариным и др.

Исследования в области защиты гражданской авиации и морского судоходства от актов незаконного вмешательства, в том числе воздушного и морского терроризма, проводили Р.А. Адельяханян, В.Ю. Волынский, Глен Плант, А.А. Григорьев, О.И. Губарев, И.В. Лукшин, Е.Г. Ляхов, Л.А. Моджорян, М.В. Назаркин, Ю.С. Ромашев, Н.В. Семенов и др.

Уголовно-правовым анализом угона и захвата судов воздушного или водного транспорта на диссертационном уровне занимались А.И. Коробеев (Транспортные преступления: уголовно-политические и уголовно-правовые проблемы: дис. … д-ра юрид. наук. Владивосток, 1989), А.И. Чучаев (Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: дис. … д-ра юрид. наук. М., 1990) и А.И. Узденов (Угон транспортных средств по уголовному законодательству Российской Федерации: дис. … канд. юрид. наук. Ростов-на-Дону, 2008).

Однако надо отметить, что большинство работ по данной теме выполнено в период действия УК РСФСР 1960 г. Современные исследования, как правило, касаются отдельных аспектов уголовно-правовых и организационных мер борьбы с незаконными актами, направленными против гражданской авиации и судоходства.

Таким образом, в современной литературе отсутствует комплексный подход к изучению уголовно-правового и организационного противодействия указанным преступлениям.

**Объект и предмет исследования.** *Объектом* диссертационного исследования выступают две группы общественных отношений: во-первых, характеризующие преступления, предусмотренные ст. 211 УК РФ, и другие деяния, посягающие на свободу воздухоплавания и мореплавания; во-вторых, характеризующие предупреждение указанных посягательств, осуществляемое правовыми и организационными мерами.

*Предметом* исследования являются:

– Конституция РФ;

–положения международно-правовых актов, посвященных борьбе с угонами и захватами воздушных и морских судов;

– уголовное законодательство ряда зарубежных стран;

– уголовное законодательство СССР и РСФСР;

– уголовное законодательство РФ;

– научная литература по теме исследования и общим вопросам уголовного права;

– судебная практика по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 211 УК РФ;

– данные официальной статистики о количестве совершенных деяний, предусмотренных ст. 211 УК РФ, и иные значимые показатели, полученные как диссертантом, так и другими авторами.

**Цель и задача диссертационного исследования.** *Целями* исследования являются: 1) на основе исторического анализа, сравнительно-правого исследования зарубежного законодательства, а также международно-правовых документов проведения анализа содержания признаков состава преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ, выявление недостатков конструкции уголовно-правовой нормы, содержащейся в данной статье, и выработка предложений по совершенствованию законодательства и практики его применения; 2) разработка правовых и организационных мер предупреждения незаконного вмешательства в деятельность воздушного и водного транспорта.

Для достижения указанных целей были поставлены и решены следующие *задачи:*

– изучить историю криминализации угона и захвата воздушного или водного транспортного средства в российском уголовном законодательстве;

– провести сравнительно-правовое исследование зарубежного законодательства в целях выявления возможных ориентиров для совершенствования УК РФ;

– осуществить анализ международных правовых актов, посвященных противодействию вмешательства в деятельность воздушного и водного транспорта;

– дать характеристику объективных и субъективных признаков состава преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ;

– изучить и обобщить судебную практику по уголовным делам о рассматриваемом преступлении;

– выявить основные правовые и организационные меры борьбы с преступлениями, совершаемыми против деятельности авиации и судоходства, дать им оценку;

– сформулировать предложения по совершенствованию уголовного законодательства и практики его применения.

**Методологию и методику** диссертационного исследования наряду с всеобщим диалектическим методом познания явлений и процессов социальной реальности, объективного и динамичного осмысления объекта и предмета исследования составляют иные общенаучные методы, используемые в правоведении и теории уголовного права: системный, комплексный, исторический, социологический, формально-логический, логико-юридический, статистический, конкретно-правовой, сравнительно-правовой и др.

**Теоретическую основу исследования** составили труды отечественных и зарубежных ученых в области уголовного, международного, воздушного и морского права. Кроме того, использованы работы по философии, общей теории права, компаративистике, криминологии и т.д.

**Нормативную правовую основу** диссертации образуют международные правовые акты, уголовное законодательство Российской Федерации и зарубежных стран (Австрии, Болгарии, Германии, Грузии, Индии, КНР, Латвии, Молдовы, США, Эстонии, Японии и др.), иные нормативные правовые акты, регулирующие деятельность воздушного и водного транспорта, а также постановления Пленума Верховного Суда РФ (СССР, РСФСР).

**Эмпирическую базу исследования** составили:

– опубликованная практика Верховного Суда СССР, РСФСР и РФ по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 211 УК РФ;

– опубликованная российская и зарубежная судебная практика по делам о пиратстве за период с 2000 по 2013 гг.;

– материалы сплошного исследования уголовных дел о преступлении, предусмотренном ст. 211 УК РФ, рассмотренных судами РФ за период с 1997 по 2011 гг. (Верховного Суда Республики Саха-Якутия, Камчатского и Красноярского краевых судов, Архангельского, Московского, Сахалинского и Томского областных судов, Санкт-Петербург­ского городского суда и др.)

– результаты проведенного по специально разработанной анкете опроса 388 представителей правоохранительных структур, судебных органов, 185 студентов высших учебных заведений.

**Научная новизна диссертационного исследования** определяется тем, что проведено комплексное исследование теоретических и практических проблем юридической оценки угона и захвата судов воздушного и водного транспорта как актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и судоходства. Диссертация является одной из первых работ в уголовном праве, в которой предпринята попытка развернутого анализа социальной обусловленности криминализации угона и захвата судов воздушного или водного транспорта, в том числе с учетом международно-правовых обязательств России.

Кроме того, в работе:

– показана эволюция международно-правового регулирования противодействия незаконному вмешательству в деятельность авиации и судоходства, а также соответствующих норм российского уголовного права;

– выявлены сходство и различия в уголовно-правовом регулировании ответственности в законодательстве зарубежных стран;

– обобщен положительный опыт отражения в уголовно-правовой норме криминообразующих признаков угона и захвата судна водного и воздушного транспорта, который целесообразно использовать в законотворческой деятельности в России;

– сформулированы предложения по совершенствованию уголовного законодательства и практики его применения;

– разработаны рекомендации по улучшению способов и методов противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность авиации и судоходства.

**На защиту** выносятся следующие основные положения:

1. Установлено, что угон и захват воздушных и водных судов относятся к конвенционным преступлениям. Соответствующие нормы в уголовное законодательство России имплементированы согласно Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, 1963 г., Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г., Монреальской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, 1971 г. Международно-правовая основа противодействия угонам и захватам морских судов заложена в Конвенции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г.

Выявлено, что между положениями, содержащимися в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях, и ст. 211 УК РФ существует ряд различий, которые свидетельствуют, с одной стороны, о неполной имплементации международно-правовых норм в национальное законодательство, с другой стороны – об учете российским законодателем системности уголовного закона и потребностей борьбы с угонами и захватами судов воздушного и водного транспорта. В частности, наблюдается отличие по предмету преступления и перечню преступных деяний.

2. Установлено, что в качестве предмета угона и захвата средств водного транспорта не могут признаваться маломерные речные и морские суда. Указанные действия в отношении данных судов водного транспорта следует квалифицировать по ст. 166 УК РФ по следующим основаниям:

а) неправомерные завладения маломерными водными судами без цели хищения посягают на отношения собственности, т.е. на право собственника по владению, пользованию и распоряжению принадлежащим ему имуществом, а не на общественную безопасность;

б) суда маломерного водного транспорта охватываются понятием «механическое транспортное средство»; при описании данного понятия в нормативных правовых актах не делается оговорки, какие транспортные средства не могут подпадать под это понятие.

3. В результате анализа норм уголовного закона выявлено, что угон и захват судов воздушного или водного транспорта, принадлежащих военно-воздушным и военно-морским силам РФ, не криминализированы в гл. 33 УК РФ «Преступлениях против военной службы», а в ст. 211 УК РФ не сделано каких-либо ограничений по воздушным и водным судам исходя из их функционального назначения или принадлежности. Предлагается в целях обеспечения единообразного применения уголовного закона в ст. 211 УК РФ указать в качестве предмета преступления летательные аппараты и морские суда, принадлежащие военно-воздушным и военно-морским силам РФ.

4. Установлено, что определенные трудности как в теории, так и на практике вызывает понятие «захват судна». Диссертантом выявлено, что захват рассматривается как начальный момент насильственного угона и в этом смысле всегда предшествует ему. В результате предложено определить понятие захвата судна воздушного или водного транспорта в примечании к ст. 211 УК РФ с целью более точной квалификации данного преступления на практике, сформулировав его следующим образом:

«Примечание. Под захватом применительно к настоящей статье следует понимать насильственное противоправное завладение транспортным средством, находящимся на земле, воде или в полете с целью последующего угона транспортного средства».

5. Диссертантом выявлено, что в теории и судебной практике возникают сложности в определении момента окончания угона воздушного судна, находящегося на земле. Верно утверждение, что он признается оконченным с момента начала полета воздушного судна.

При этом необходимо учитывать, что момент начала полета воздушного судна, а следовательно, момент окончания угона, включает в себя следующее: а) включение двигателей с целью взлета; б) закрытие всех его внешних дверей после погрузки; в) в случае вынужденной посадки воздушного судна полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящихся на борту; г) если преступник открыл двери воздушного судна уже после его посадки, то судно считается находящимся в полете до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за него, так как дверь в этом случае открывается не для выгрузки, что подразумевает ее открытие членом экипажа; уже само открытие двери может создать угрозу для самолета и находящихся в нем лиц.

Диссертантом установлено, что момент окончания полета воздушного судна подразумевает: а) окончание пробега при посадке воздушного судна; б) открытие членом экипажа любой из дверей для выгрузки. После этого возможен лишь захват судна с целью последующего его угона.

6. Выявлены характерные особенности состава угона и захвата судов воздушного или водного транспорта, позволяющие отграничивать данные преступления от смежных деяний либо констатировать наличие совокупности деяний:

а) угон и захват судна воздушного или водного транспорта и неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения следует отличать по объекту и предмету преступного посягательства. Объектом угона воздушных или водных судов является общественная безопасность, объект угона автомобиля или иного транспортного средства – право собственности; предметом первого преступления является воздушный и водный транспорт, предметом второго могут быть автомобильный транспорт или любые иные транспортные средства;

б) рассматриваемые преступления следует отграничивать от пиратства по цели нападения на морское судно. Если такой целью является завладение чужим имуществом, то деяние квалифицируется по ст. 227 УК РФ. В случаях, когда цель нападения не установлена, такие действия следует квалифицировать по ч. 3 ст. 30 и соответствующей части ст. 211 УК РФ;

в) если во время совершения угона воздушного судна происходит нарушение правил международных полетов, вред дополнительно причиняется другому объекту (неприкосновенности Государственной границы РФ). В результате требуется квалификация деяния как по ст. 211, так и по ст. 271 УК РФ;

г) исходя из содержания действий по угону указанных транспортных средств, можно утверждать, что объективная сторона преступлений, предусмотренных ст.ст. 211 и 263 УК РФ, совпадает в тех случаях, когда нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного или водного транспорта выражается в самом факте их угона. Состав угона по содержанию объективных признаков является специальным по отношению к составу преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В случае же конкуренции общей и специальной нормы действия виновного лица всегда квалифицируются по статье уголовного закона, предусматривающей специальный состав преступления. Нарушения установленного порядка движения и эксплуатации воздушного или водного транспорта полностью охватываются ст. 211 УК РФ и дополнительной квалификации по ст. 263 УК РФ не требуют;

д) если совершается угон судна воздушного или водного транспорта с целью незаконного пересечения Государственной границы РФ, данные действия следует квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. ст. 211 и 322 УКРФ;

е) совершение угона воздушного или водного судна с целью государственной измены следует квалифицировать по совокупности преступлений – как государственную измену и угон, поскольку вред при этом причиняется разным объектам.

7. Сформулирован в порядке de lege ferenda проект нормы, предусматривающей ответственность за незаконный угон и захват судна воздушного или водного транспорта (ст. 211 УК РФ).

«Статья 211. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта

1. Угон судна воздушного или водного транспорта, а равно захват такого судна в целях угона, включая суда, принадлежащие военно-воздушным и военно-морским силам Российской Федерации (кроме судов маломерного водного транспорта), –

наказывается…

2. Те же деяния, совершенные:

а) группой лиц по предварительному сговору;

б) с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия;

в) с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, -

наказываются …

3. Деяния, предусмотренные частями первой или второй настоящей статьи, если они совершены организованной группой либо повлекли по неосторожности смерть человека или иные тяжкие последствия, -

наказываются …

Примечание: Под захватом применительно к настоящей статье следует понимать насильственное противоправное завладение транспортным средством, находящимся на земле, воде или в полете с целью последующего угона транспортного средства».

8. В ходе криминологического исследования диссертант пришел к выводу, что в криминологическом плане охрану воздушного и водного пространства следует рассматривать как комплекс мер различного характера международного и национального уровней, направленных на предупреждение, пресечение актов терроризма, захвата и угона воздушных судов, ликвидацию последствий, которые могут наступить в результате их совершения.

Предлагаются следующие меры противодействия угону и захвату судов воздушного или водного транспорта:

– мероприятия по обеспечению безопасности судоходства должны охватывать обеспечение безопасности портовых средств;

– установление международного и национального контроля за соблюдением международных договоров по противодействию незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации и судоходства, включая угоны и захваты воздушных и водных судов; заключение новых международных договоров в данной сфере различного уровня и их расширение;

– оперативная «разработка» преступных групп, в первую очередь отличающихся склонностью к действиям террористической направленности;

– осуществление мероприятий по самообороне воздушных и водных судов и их экипажей;

– установление в портах такого же режима безопасности, что и в аэропортах;

– предоставление возможности ассоциациям судовладель­цев для обеспечения безопасности судоходства привлекать частные компании; закрепление правового статуса, функций и механизм действия таких частных компаний в международном праве.

**Теоретическое и практическое значение** диссертациизаключается в том, что работа развивает и дополняет уже существующие научные представления об угоне и захвате судов воздушного и водного транспорта и других преступлений, совершаемых против деятельности авиации и судоходства, а также основных правовых и организационных мер борьбы с указанными преступлениями.

Полученные в ходе исследования результаты, а также разработанные положения могут лечь в основу дальнейшего изучения как данной, так и смежных проблем ответственности за незаконное вмешательство в деятельность воздушного и водного транспорта.

Сформулированные в работе выводы и предложения могут быть использованы для совершенствования уголовного законодательства, правовых и организационных мер борьбы с исследуемыми преступлениями.

Практическая значимость полученных результатов заключается в том, что они могут составить основу мер противодействия угону и захвату судов воздушного и водного транспорта.

Положения, выводы и рекомендации целесообразно использовать в учебном процессе в ходе преподавания курса уголовного права Российской Федерации и в системе повышения квалификации сотрудников правоохранительных органов.

**Апробация результатов исследования.** Диссертация подготовлена на кафедре уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, где проводилось ее рецензирование и обсуждение.

Теоретические положения и выводы диссертации изложены в 13 научных работах, три из которых опубликованы в рецензируемых журналах, включенных в перечень ВАК Министерства образования и науки РФ.

Результаты научного исследования обсуждались на международных и региональных научно-практических конференциях и семинарах: шестой международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых «Михайловские научные чтения 2010 г. Актуальные проблемы теории и практики международного права» (Владивосток, 13–14 апреля 2010 г.); всероссийской научно-практической конференции «Юриспруденция в современной России» (Новосибирск, 5 марта 2011 г.); международной научно-практической конференции «Современная юриспруденция: тенденции развития» (Новосибирск, 3 октября 2011 г.); международной научно-практической конференции «Развитие национального законодательства в условиях глобализации: опыт России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона» (Владивосток, 5–6 октября 2011 г.); IV международной научно-практической конференции «Право как основа современного общества» (Москва, 21 ноября 2011 г.); VIII Международной научно-практической конференции «Современные вопросы государства, права, юридического образования» (Тамбов, 22 декабря 2011 г.); международном научно-практическом семинаре «Тенденции развития российского и зарубежного законодательства: формирование нового качества безопасности и сотрудничества России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в XXI веке» (Владивосток, 14 ноября 2012 г); V Международной научно-практической интернет-конференции «Деятельность органов государственной власти по борьбе с организованной преступностью» (Екатеринбург, 26 марта 2013 г.); международной научно-практической конференции «Юридическая наука и практика: история и современность» (Рязань, 5 июня 2013 г.); международной научно-практической конференции «Совершенствование уголовного законодательства и правоприменительной практики РФ на основе использования опыта стран Азиатско-Тихоокеанского региона как стратегический приоритет развития российской уголовной политики» (г. Владивосток, 1-3 октября 2013 г.).

Результаты научного исследования используются автором в учебном процессе при проведении занятий со студентами Юридической школы Дальневосточного федерального университета.

**Структура диссертации** обусловлена целями и задачами исследования и включает в себя введение, три главы, объединяющие 9 параграфов, заключение и библиографический список.

**СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, указываются его цели и задачи, объект и предмет, определяется степень научной разработанности проблемы, раскрываются научная новизна, методологическая, теоретическая, правовая и эмпирическая основы диссертации, формулируются основные положения, выносимые на защиту, аргументируется теоретическая и практическая значимость работы, приводятся данные об апробации результатов проведенного исследования и о его структуре.

Первая глава «**Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: становление и развитие международного и национального законодательства**» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе«*Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: международно-правовой аспект*» дается подробный анализ международно-правовых актов, направленных на борьбу с незаконным вмешательством в деятельность воздушного и водного транспорта: Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 7 декабря 1944 г.); Токийской конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 14 сентября 1963 г.); Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 16 декабря 1970 г.); Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 23 сентября 1971 г.); Протокола о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, 24 февраля 1988 г., дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации; Конвенции об открытом море 1958 г. (Женева, 1958 г.); Конвенции ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 1982 г) и др. Указанные международные Конвенции определяют основные понятия и перечень деяний, признаваемых преступными, что должно быть учтено при формировании и применении национального уголовного законодательства об ответственности за угон и захват воздушных и морских судов.

Анализ международных правовых актов показал, что Токийская, Гаагская и Монреальская конвенции применяются во всех случаях, когда воздушное судно находится в полете над территорией иной страны, чем территория государства регистрации воздушного судна. В целях реализации положений указанных Конвенций в них время полета воздушного судна определяется: а) по Токийской конвенции – с момента включения двигателя с целью взлета до момента окончания пробега при посадке; б) по Гаагской и Монреальской конвенциям: начало полета – с момента закрытия всех внешних дверей после погрузки; окончание полета – с момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки согласно Гаагской и Монреальской конвенциям считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц, находящихся на борту.

Международно-правовые основы борьбы с преступлениями, совершаемыми на море, включая угоны и захваты морских судов, заложены в Конвенции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. Данный международный документ имеет основной недостаток – он не предусматривает принцип универсальной юрисдикции государств-участников Конвенции, в отличие от правового режима пиратства.

Во втором параграфе«*Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: сравнительно-правовой аспект*» исследуется зарубежный опыт криминализации угона и захвата судна воздушного или водного транспорта.

Сравнительно-право­вому анализу подвергнуто уголовное законодательство Австралии, Австрии, Албании, Алжирской народной демократической республики, Аргентины, Азербайджана, Армении, Беларуси, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Германии, Грузии, Индии, Ирана, Канады, Китая, Киргизии, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Латвии, Литвы, Маврикии, Македонии, Малайзии, Молдовы, Монголии, Новой Зеландии, Норвегии, Польши, Португалии, Республики Казахстан, Румынии, Словакии, Словении, США, Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины, Франции, Федерации Боснии и Герцеговины, Чехословакии, Швейцарии, Швеции, Эстонии, Японии и некоторых других государств. Во-первых, выбор государств обусловлен тем, что в данных странах существует развитая транспортная инфраструктура, они относятся к разным правовым системам, во многих случаях имеют самобытное законодательство. Во-вторых, исследованием охвачен лишь аспект проблемы, который не выходит за рамки особенностей уголовного законодательства. В-третьих, 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, в праве зарубежных стран угон или захват воздушного и водного судна относится: а) к преступлениям против общественной безопасности (Азербайджан, Армения, Германия, Дания, КНР, Коста-Рика, Литва, Польша, Словакия, Швеция); б) к преступлениям против общественной безопасности и общественного порядка (Вьетнам, Грузия, Казахстан, Туркменистан); в) к транспортным преступления (Беларусь, Федерация Боснии и Герцеговины, Болгария, Латвия, Македония, Молдова, Монголия, Португалия, Словения, Узбекистан, Украина); г) к преступлениям против свободы человека (Албания); д) к преступлениям против личной свободы и других гарантий (Колумбия); е) к преступлениям против государственной безопасности (Венгрия, Оман); ж) к преступлениям против собственности (Кот-д’Ивуар); з) к преступлениям против мира и международного права (Куба); и) к преступлениям против ценностей, охраняемых международным правом (Хорватия); и) к преступлениям против международной безопасности (Эстония).

В ряде стран норма о захвате воздушного судна охватывает и захват других транспортных средств (УК Албании, УК Колумбии). Согласно УК Вьетнама, Латвии, Норвегии, Парагвая, Польши, Словакии ответственность за захват водного и воздушного судна регулируется одной нормой. УК Алжира также предусматривает в одной статье ответственность за захват воздушного судна, наземных и водных транспортных средств. 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, Малави, Малайзия, Маврикия).

Дальнейшее совершенствование норм об уголовной ответственности за угон и захват судна воздушного и водного транспорта в отечественном уголовном законодательстве невозможно без учета опыта нормотворческой деятельности законодателей других стран. В частности, заслуживает внимания российского законодателя понятие угона и захвата воздушного судна, находящего в полете, содержащееся в УК Германии, невключение в предмет данного преступления железнодорожного подвижного состава (в подавляющем большинстве УК стран мира), исключение из предмета рассматриваемого преступления маломерных судов водного транспорта (например, в УК Латвии: «… кроме малогабаритных транспортных средств»).

В третьем параграфе «*Угон и захват судна воздушного или водного транспорта в уголовном праве России: исторический аспект*» рассматриваются вопросы становления и развития уголовного законодательства о борьбе с незаконным вмешательством в деятельность авиации и морского транспорта (Указ Президиума Верховного Совета СССР от 3 января 1973 г. «Об уголовной ответственности за угон воздушного судна», Указ Президиума Верховного Совета РСФСР от 17 апреля 1973 г.), а также вопросы научного толкования и судебной практики по делам об угоне воздушного судна. Отмечается, что до 1973 г. наказание за угон воздушного судна наступало за злостное хулиганство, хищение имущества в особо крупных размерах, измену Родине и другие совершенные в процессе захвата самолета деяния.

В работе подчеркивается, что угоны в СССР имели свои особенности, чаще всего угонялись самолеты марки Ту-153 и Ту-154. Большинство угонов совершалось в северные и южные страны. Основной причиной, толкающей граждан Советского Союза на совершение данного деяния, было стремление покинуть пределы страны. Угоны же судов водного транспорта были криминализированы только с принятием УК РФ.

Положения, содержащиеся в Токийской, Гаагской и Монреальской конвенциях, и ст. 211 УК РФ имеют ряд отличий, в частности по предмету преступного посягательства и перечню преступных действий.

При сравнении редакции ст. 2132 УК РСФСР и ст. 211 УК РФ большое количество споров вызывало и вызывает понятие «захват воздушного судна». Являясь формами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, они связаны между собой, при этом не теряют своей самостоятельности. Советский и российский законодатели, понимая общественную опасность захвата, выделили его в качестве квалифицирующего признака преступления.

Глава вторая«**Уголовно-правовая характеристика угона и захвата судна воздушного или водного транспорта**» объединяет четыре параграфа.

В первом параграфе «*Объективные признаки угона и захвата судна воздушного или водного транспорта*» даются понятие и характеристика преступлений международного характера, рассматриваются вопросы толкования объекта, предмета преступления, объективной стороны преступления.

Объект рассматриваемого преступления специфичен: им является не общественная безопасность в широком смысле этого термина, а общественная безопасность в сфере функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств. Под данное понятие подпадает достаточно разнообразный спектр отношений, которые охраняются уголовным законом: жизнь и здоровье людей, собственность, безопасность и безаварийность транспортной деятельности.

Воздушное судно – летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды, имеющий двигатель и экипаж. К нему относятся, например, самолеты и вертолеты, дирижабли и т.п.; при этом указание на наличие внешних дверей не следует считать обязательным признаком воздушного судна, поскольку их могут заменять другие устройства, например люки.

К судам водного транспорта относятся транспортные средства, используемые для перевозки грузов, пассажиров и багажа, лоцманской и ледокольной проводки, поисковых, спасательных и буксирных операций и т.п. Суда должны иметь необходимый в соответствии с установленными правилами экипаж, быть способными к плаванию независимо от того, являются ли они самоходными или несамоходными.

Маломерный водный транспорт не относится к предмету преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ, а выступает предметом преступления, предусмотренного ст. 166 УК РФ.

Угон воздушного судна, находящего на земле, считается оконченным с начала его движения с целью взлета. Если судно находится в полете, то преступление считается оконченным с момента изменения установленного для судна плана полета по воле виновного, неподчинение команде диспетчерской службы, другим средствам контроля или сопровождения в полете, а также совершение других действия, которые свидетельствуют о самовольном использовании судна. Угон судна водного транспорта признается оконченным с момента начала движения, изменения курса или любого другого неправомерного вмешательства в установленный порядок перемещения в пространстве соответствующего транспортного средства.

Под захватом следует понимать установление контроля над воздушным или водным судном с целью его последующего угона с применением насилия, не опасного для жизни или здоровья либо угрозой применения такого насилия. Захват судна воздушного или водного транспорта является оконченным с момента установления над ним контроля, т.е. когда виновный имеет возможность распоряжаться им в своих целях, независимо от места нахождения транспортного средства в этот момент.

Глава 33 УК РФ о преступлениях против военной службы не содержит норм об ответственности за угон военно-воздушных и военно-морских судов, в ст. 211 УК РФ нет никаких ограничений на данный счет. Поэтому целесообразно в данной статье сделать указание, что названные категории воздушных и морских судов относятся к предмету преступления.

В работе внесено предложение о совершенствовании редакции ст. 211 УК РФ (см. вводную часть автореф.).

Второй параграф«*Субъективные признаки угона и захвата судна воздушного или водного транспорта*» посвящен проблемам субъективной стороны и субъекта рассматриваемого преступления.

На основании анализа законодательства, судебной практики и доктрины уголовного права автор приходит к выводу о том, что угон, а равно захват транспортных средств могут быть совершены только с прямым умыслом. Законодатель не устанавливает в качестве обязательных признаков субъективной стороны угона мотив и цель. Обязательным признаком захвата выступает цель последующего угона захваченного транспортного средства.

Для правильной юридической оценки преступления и решения ряда других вопросов важно точно установить цель угона судна воздушного или водного транспорта. Так, изучение судебной практики показывает, что большинство случаев захвата и угона транспортных средств сопряжены с террористическими актами, захватом заложников, незаконным пересечением государственной границы. В связи с этим возникает необходимость отграничения, например, общеуголовного терроризма от политического, поскольку группа террористов не тождественна криминальной группе. На практике это выражается в различии целей и мотивов их действий, а отчасти – и в методах.

В ст. 211 УК РФ не ограничивается круг лиц, которые могут быть субъектами данного преступления. Им может признаваться любое физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста. К ним относятся и работники соответствующих видов транспорта: члены экипажей воздушных, морских и речных судов, все иные лица, которые могут иметь доступ к транспортному средству в связи с выполнением своих служебных или профессиональных обязанностей. В случаях совершения угона воздушного судна военнослужащим действия указанного лица должны быть квалифицированы по ст. 211 УК РФ без дополнительной квалификации по ст. 351 УК РФ. Иностранные граждане подлежат уголовной ответственности по ст. 211 УК РФ, если это преступление совершено в пределах территориальных вод или воздушного пространства Российской Федерации, на континентальном шельфе или в исключительной экономической зоне РФ.

Если же указанные лица совершили преступление вне пределов, то они могут нести ответственность по уголовному законодательству РФ, если преступление направлено против интересов Российской Федерации, а также в случаях, предусмотренных международным договором РФ, если они не были осуждены в иностранном государстве и привлекаются к уголовной ответственности на территории России.

В третьем параграфе рассматриваются*квалифицированные виды угона и захвата судна.*

Квалифицирующие и особо квалифицирующие признаки: совершение преступления группой лиц по предварительному сговору; с применением насилия, опасного для жизни или здоровья, либо с угрозой применения такого насилия; с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия; организованной группой; повлекших по неосторожности смерть человека, – по своему содержанию не отличаются от одноименных обстоятельствах, указанных законодателем в квалифицированных видах составов других преступлений.

Иные тяжкие последствия – дело факта, устанавливаются судом в каждом случае исходя из характера причиненного вреда и его тяжести.

При угоне или захвате судна несколькими лицами по предварительному сговору действия каждого из соисполнителей следует квалифицировать по п. «а» ч. 2 ст. 211 УК РФ независимо от того, кто из участников преступной группы непосредственно совершал угон или захват судна.

Применение насилия или угроз его применения как способа угона или захвата воздушного или водного судна полностью охватывается признаками преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ, и дополнительной квалификации по статьям о преступлениях против личности не требует.

Следует иметь в виду, что насилие, опасное для жизни или здоровья, и угроза применения такого насилия выступают как квалифицирующий признак рассматриваемого преступления, если они применяются для угона (захвата) воздушного судна, включая насилие для удержания контроля над экипажем. Применение насилия с иной целью (например, убийство пассажиров по политическим мотивам после установления контроля над судном) не образует этого квалифицирующего признака и подлежит самостоятельной оценке.

Под применением оружия следует понимать как попытку нанесения повреждений, так и демонстрацию его другим лицам, свидетельствующую о готовности преступника в любой момент применить его. К оружию могут относиться огнестрельное, газовое, пневматическое оружие с дульной энергией выше 7,5 Дж и калибра более 4,5 мм, холодное оружие, в том числе метательное. К предметам, используемым в качестве оружия, относят различные предметы хозяйственно-бытового и производственного назначения (молоток, отвертка, топор и т.п.), любые режущие и колющие предметы, а также другие предметы, специально приспособленные для нанесения вреда здоровью либо подобранные на месте совершения угона или захвата (камень, металлический прут и т.д.). Предметом, используемым в качестве оружия, также следует признавать одурманивающие вещества, которыми можно причинить смерть, расстроить здоровье или привести человека в беспомощное состояние.

Требование преступника предоставить предусмотренное ст. 211 УК РФ транспортное средство под угрозой применения к захваченным заложникам насилия, опасного для жизни или здоровья, должно квалифицироваться по совокупности ч. 2 ст. 211 и ст. 206 УК РФ в случае его удовлетворения и как покушение на угон и захват заложника, если транспортное средство не оказалось под контролем преступника.

Действия всех членов организованной группы, совершивших угон или захват судна воздушного или водного транспорта в составе организованной группы, следует квалифицировать по ч. 3 ст. 211 УК РФ.

В случае лишения жизни хотя бы одного человека необходимо установить, что смерть наступила при наличии неосторожной формы вины. При совершении убийства во время угона или захвата либо после него необходима дополнительная квалификация по ст. 105 УК РФ. Аналогично должен решаться вопрос и в отношении причинения тяжкого вреда здоровью и тем более, если он повлек за собой смерть потерпевшего (ч. 4 ст. 111 УК РФ). Указанные последствия могут быть результатом насилия, примененного как в процессе захвата, так и следствием нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного или водного транспорта. Однако в данном случае необходимо, чтобы наступившие последствия находились в причинной связи с действиями виновного по угону или захвату указанных транспортных средств.

В четвертом параграфе исследуются *вопросы* *отграничения угона и захвата судна воздушного или водного транспорта от смежных преступлений.*

Угон судна воздушного или водного транспорта часто связан с такими преступными деяниями, как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного, морского и внутреннего водного транспорта (ст. 263 УК РФ), незаконное лишении свободы лиц, находящихся на борту судна (ст. 127 УК РФ). Рассматриваемое преступление по своим внешним признакам также схоже с нарушением правил международных полетов (ст. 271 УК РФ).

Состав преступления, предусмотренного ст. 211 УК РФ, полностью охватывает нарушение правил международных полетов, которое было допущено в связи с угоном воздушного судна за границу, поэтому дополнительной квалификации указанное нарушение не требует.

Часто возникают проблемы квалификации угона и захвата судна водного транспорта, которые были совершены в открытом море. Захват является начальным моментом угона судна и может быть совершен только путем насильственных действий, т.е. в этом случае можно говорить о нападении на судно. Основная проблема заключается в установлении цели такого нападения. Если таковой является завладение чужим имуществом, то содеянное следует квалифицировать по ст. 227 УК РФ. В случаях же, когда цель не установлена, квалификация действий должна осуществляться по ч. 3 ст. 30 УК РФ и соответствующей части ст. 211 УК РФ как покушение на угон судна.

Угон судна воздушного или водного транспорта может быть связан с незаконным пересечением Государственной границы РФ (ст. 322 УК РФ). В случаях угона воздушного или водного судна с целью незаконного выезда из России или въезда в нее действия виновного следует квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 211 и 322 УК РФ. В этом случае угон воздушного или водного судна является способом совершения другого преступления – незаконного выезда или въезда в РФ (ст. 322 УК РФ).

Исходя из содержания действий по угону указанных транспортных средств, можно утверждать, что объективная сторона преступлений, предусмотренных ст.ст. 211 и 263 УК РФ, совпадает в тех случаях, когда нарушение правил безопасности движения и эксплуатации воздушного или водного транспорта выражается в самом факте их угона. Состав угона по содержанию объективных признаков является специальным по отношению к составу преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. В случае же конкуренции общей и специальной нормы действия виновного лица всегда квалифицируются по статье уголовного закона, предусматривающей специальный состав преступления. Нарушения установленного порядка движения и эксплуатации воздушного или водного транспорта полностью охватываются ст. 211 УК РФ и дополнительной квалификации по ст. 263 УК РФ не требуют.

Угон (захват) воздушного или водного судна следует отграничивать от преступления, предусмотренного ст. 166 УК РФ. Предметом посягательства по ст. 166 УК РФ могут быть любые транспортные средства, за исключением тех, которые подпадают под понятия судов воздушного или водного транспорта. Кроме того, не может квалифицироваться по ст. 166 УК РФ самовольная эксплуатация транспортного средства лицом, которое использовало его в силу занимаемой должности (например, завладение для временного использования автомашины со стороны закрепленного за ним шофера).

Следует отличать совершение угона воздушного судна, управление им в полете без соответствующего разрешения и осуществление посадки на территории государства его регистрации как общеуголовное преступление против общественной безопасности от угона как международного уголовного преступления. В последнем случае угон включает незаконный захват и другие акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

Совершение угона или захвата судна с террористическими намерениями – самые опасные преступления международного характера. По уголовному законодательству России ответственность за совершение террористического акта наступает по ст. 205 УК РФ.

Так, объективная сторона террористического акта по части 1 ст. 205 УК РФ выражается в двух формах: а) в совершении взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий; б) в угрозе совершения указанных действий.

Объективная же сторона преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 211 УК РФ, состоит в угоне судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно в захвате такого судна или состава. При этом предмет преступления четко обозначен - судно воздушного или водного транспорта либо железнодорожный подвижной состав. При террористическом акте предмет посягательства не конкретизирован.

Существует и специфика формулирования специальной цели как конструктивного признака субъективной стороны преступления: в ч. 1 ст. 205 УК РФ основной целью является «воздействие на принятие решения органами власти или международными организациями», а ч. 1 ст. 211 УК РФ предусматривает цель только к одной форме объективной стороны - «захват такого судна или состава в целях угона».

Если угон судна совершён с террористическими целями, то здесь требуется квалификация по совокупности ст. 211 УК РФ и ст. 205 УК РФ.

Глава третья «**Пути и способы совершенствования правовых и организационных мер борьбы с угоном и**  **захватом судна воздушного или водного транспорта**» состоит из двух параграфов.

В первом параграфеисследуются*правовые и организационные меры борьбы с незаконным вмешательством в деятельность воздушного транспорта.*

Охрану воздушного пространства предлагается рассматривать как комплекс мер самого различного характера, осуществляемых на международном и государственном уровнях. Они должны быть направлены на предупреждение, пресечение актов терроризма, захвата и угона воздушных судов, ликвидацию последствий, которые могут наступить в результате их совершения.

К таким мерам можно отнести: разработку новых мер защиты гражданской авиации; расширение объема обмена информацией и практическим опытом; унификацию и гармонизацию национальных стандартов безопасности с международными требованиями. Они должны обеспечиваться в основном деятельностью ФСБ, МВД, ФПС, Минобороны, Минтранса, МЧС.

В целях обеспечения выполнения указанных требований законодательство РФ предусматривает уголовную ответственность за их неисполнении, которая закреплена в ст. 2631 УК РФ - неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах.

Согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16 «О транспортной безопасности» под транспортно безопасностью понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от противоправных деяний, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, влекущих за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создающих угрозу наступления таких последствий (акт незаконного вмешательства) [[1]](#footnote-1).

Обеспечение транспортной безопасности включает в себя: своев­ременное прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз, реализацию оперативных и долгосрочных мер по их предупреждению и нейтрализации, осуществление мер, направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от соверше­ния противоправных деяний на транспорте, разработку и реализацию комплекса мер, направленных на повышение уровня транспортной безопасности РФ.

Реализация указанных мер при непременном учете существующих в данной области международных норм и стандартов на практике будет способствовать обеспечению безопасности воздушных полетов от актов терроризма и незаконного вмешательства.

Но все же, несмотря на усиление ответственности за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, риски совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации остаются высокими как раз по причине безответственного отношения к исполнению своих профессиональных обязанностей сотрудниками аэропорта.

Во втором параграфе рассматриваются *правовые и организационные меры борьбы с незаконным вмешательством в деятельность водного транспорта.*

Система мер по обеспечению безопасности судов и портов создается на основе положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море от 1 ноября 1974 г. (Конвенция СОЛАС-74) с поправками, Международного кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)[[2]](#footnote-2) и рекомендаций ИМО. Основной ее задачей является обеспечение безопасности жизни и здоровья пассажиров, членов экипажей морских судов, а также сохранности самих судов, портовых средств, предназначенных для их обслуживания, и их персонала.

Большая роль в создании этой системы принадлежит ИМО и особенно ее Комитету по безопасности на море (КБМ). Комитет постоянно обобщает случаи пиратства, вооруженного ограбления судов и других противоправных актов на море, проводит семинары и практические занятия. Одним из результатов этой работы являются циркулярные письма, которые содержат рекомендации по противодействию подобным актам.

Глава ХI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС стали основным итогом проведенной в течение чуть более года интенсивной и кропотливой работы Комитета по безопасности на море ИМО и его Рабочей группы. В декабре 2002 г. они были одобрены Конференцией Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., проводившейся в Лондоне. Согласно указанным документам с 1 января 2004 г. введены новые стандарты обеспечения безопасности участвующих в международных морских перевозках объектов морского транспорта.

Важнейшим условием борьбы с незаконными актами, совершаемыми на море, является решительность, непримиримость и жесткость ответных действий, наличие хорошо обученных, тренированных, технически хорошо оснащенных и экипированных специальных подразделений (как государственных, так и частных).

Все существующие и предполагаемые угрозы террористических актов, в том числе и на море, требуют достаточно больших финансовых затрат для их подготовки. Поэтому доступной и действенной превентивной мерой противодействия является создание в первую очередь правовой базы и соответствующих органов для мониторинга и пресечения финансовых потоков, которые используются для проведения диверсионно-террористических актов.

Однако в настоящее время из всего комплекса мер на практике применяются лишь немногие. Особенно это касается паромного и катерного сообщения. В них отсутствует должный контроль над приобретением билетов, досмотром пассажиров, багажа, регистрацией пассажиров, в портах на подобных сообщениях отсутствуют средства технического контроля, охрана практические не осуществляется. Указанные меры в основном применяются к грузоперевозкам на водном транспорте и перевозке пассажиров на крупных морских лайнерах.

В **заключении** излагаются основные результаты проведенного диссертационного исследования и формулируются предложения по совершенствованию законодательства и организационно-правовых мер предупреждения незаконного вмешательства в деятельность воздушного и водного транспорта.

**По теме диссертации опубликованы следующие работы:**

*Монография:*

1. Князева, Е.А. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: уголовно-правовое и криминологическое исследование: монография / Е.А. Князева / под науч. ред. А.И. Коробеева. – М.: КОНТАКТ, 2013. – 116 с.

*Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых журналах и изданиях, указанных в перечне Высшей аттестационной комиссии при министерстве образования и науки Российской Федерации:*

1. Князева, Е.А. Особенности уголовно-правовой борьбы с морским и воздушным пиратством по законодательству России и стран АТР / А.И. Коробеев, Е.А. Князева, Н.А. Князева // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. – 2011. – № 2. – С. 62-71.
2. Князева, Е.А. Проблемы квалификации угона (захвата) судна воздушного, водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава / Е.А. Князева // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, полтика, право. – 2012. - № 3. – С. 136-140.
3. Князева, Е.А. Угон и захват судна воздушного или водного транспорта: сравнительно-правовой аспект / Е.А. Князева // Актуальные проблемы российского права. – 2013. - № 8. – С. 994-1000.

*Работы, опубликованные в других изданиях:*

1. Князева, Е.А. Международная классификация актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации / Е.А. Князева // Михайловские научные чтения 2010 г. Актуальные проблемы теории и практики международного права: материалы 6-й международной научно-практической конференции студентов и молодых ученых (13-14 апреля 2010 г.) / под ред. проф. В.В. Гаврилова. – Владивосток: Изд-во ДВФУ, 2011. – С. 40-45.
2. Князева, Е.А. Особенности международного уголовного законодательства по борьбе с незаконным захватом и угоном воздушного судна / Е.А. Князева // Юриспруденция в современной России: материалы всероссийской заочной научно-практической конференции (05 марта 2011 г.) – Новосибирск: Изд-во «ЭНСКЕ», 2011. – С. 177-180.
3. Князева, Е.А. Понятие «угона (захвата)» судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава / Е.А. Князева // Современная юриспруденция: тенденции развития: материалы всероссийской заочной научно-практической конференции (03 октября 2011 г.) – Новосибирск: Изд-во «Априори», 2011. – С. 75-80.
4. Князева, Е.А. Основные направления уголовно-правовой борьбы с захватами и угонами морских судов / Е.А. Князева // Развитие национального законодательства в условиях глобализации: опыт России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона: материалы международной научно-практической конференции (5-6 октября 2011 г.) – Владивосток, 2011. – С. 320-323.
5. Князева, Е.А. Проблемы определения момента окончания угона (захвата) воздушного или морского судна либо железнодорожного подвижного состава / Е.А. Князева // Право как основа современного общества: материалы IV Международной научно-практической конференции (21 ноября 2011 г.) – Москва: Изд-во «Спутник+», 2011. – С. 100-102.
6. Князева, Е.А. Виды угона (захвата) судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава / А.И. Коробеев, Е.А. Князева // Современные вопросы государства, права, юридического образования: материалы VIII общероссийской научно-практической конференции (22 декабря 2011 г.) – Тамбов: Издательский дом ТГУ им. Г. Р. Державина, 2012. – С. 226-230.
7. Князева, Е.А. История развития уголовного законодательства России об ответственности за незаконный захват и угон воздушного судна / Е.А. Князева // Тенденции развития российского и зарубежного законодательства: формирование нового качества безопасности и сотрудничества России и стран Азиатско-Тихоокеанского региона в XXI веке: материалы международного научно-практического семинара (14 ноября 2012 г) – Владивосток: Издательский дом Дальневосточного федерального университета, 2012 г. – С. 257-262.
8. Князева, Е.А. Угон и захват судна водного транспорта: международно-правовой аспект / Е.А. Князева // Юридическая наука и практика: история и современность: сборник материалов I Международной научно-практической конференции (5 июня 2013 г., г. Рязань) / Филиал МИГУП в Рязанской области ; отв. ред. И.В. Пантюхина. – Рязань: Издательство «Концепция», 2013 г. – Вып. 1. – С. 272-275.
9. Князева, Е.А. Правовые и организационные меры борьбы с незаконным вмешательством в деятельность водного транспорта / Е.А. Князева // Деятельность органов государственной власти по противодействию организованной преступности: сборник материалов V Международной научно-практической интернет конференции (26 марта – 3 апреля 2013 г., г. Екатеринбург) / Уральский институт - филиал РАНХиГС при Президенте РФ ; отв. ред. Ю.А. Воронин, С.И. Вейберт. – Екатеринбург: Издательство Уральского института - филиал РАНХиГС, 2013 г. – С. 89-96.

Князева Екатерина Анатольевна

**УГОН И ЗАХВАТ СУДНА ВОЗДУШНОГО**

**ИЛИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА**

**(уголовно-правовое и**

**криминологическое исследование)**

АВТОРЕФЕРАТ

на соискание ученой степени

кандидата юридических наук

Подписано в печать хх.11.2013 Формат 60х84/16

Усл. печ. л. 1,62 Уч-изд. 1,51

Тираж 150 экз. Заказ ххх

Отпечатано в Дирекции публикационной деятельности ДВФУ

690990, г. Владивосток, ул. Пушкинская, 10

1. СЗ РФ. 2007. № 7. Ст. 837. [↑](#footnote-ref-1)
2. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) от 12 декабря 2002 г. // Судовладельцам и капитанам. Вып. 7. СПб., 2003. [↑](#footnote-ref-2)