

**Особенности уголовной ответственности за захват воздушного судна
применительно к международному и национальному уголовному
законодательству**

Научный руководитель – Белокобыльский Николай Николаевич

Демченко Семен Борисович

Студент (бакалавр)

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Юридический
факультет, Кафедра гражданского права, Москва, Россия

E-mail: semcoree@gmail.com

Безопасность на воздушном транспорте является одной из наиболее приоритетных задач развития как международного, так и национального законодательства. Данная статья посвящена такой актуальной проблеме в сфере транспортных происшествий, как уголовная ответственность за захват воздушного судна и его юридическая характеристика с точки зрения норм международного и российского права.

Посягательство на воздушный транспорт являлось существенной угрозой безопасности общественного правопорядка со времен создания и внедрения в широкое производство воздушных судов, не теряет актуальности данная проблема и на современном этапе развития. Результатом подобных преступлений стало принятие нескольких международных конвенций, которые были подписаны и ратифицированы Российской Федерацией. К ним относятся: «Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов» (1963 г.), «Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов» (1970 г.), «Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации» (1971 г.)^[1]. Данные конвенции являются существенным вкладом в развитие международного сотрудничества в сфере безопасности на воздушном транспорте, поэтому видится необходимым остановиться на некоторых их положениях.

Так, Конвенция 1963 г. закрепила наиболее общие положения относительно преступлений на воздушном транспорте и определила сферу применения юрисдикции государств. Согласно статье 3 п. 3 Конвенция «не исключает осуществления любой уголовной юрисдикции в соответствии с национальным законодательством»^[2].

Конвенция 1970 г. предоставила правовое определение субъекта преступления, а именно захвата воздушного судна (ст. 1). В ст. 3 этой же Конвенции фиксируется, что она применяется только в том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории государства регистрации такого воздушного судна^[3], в иных случаях применяется национальное право.

Развитие положений Конвенций 1963 и 1970 г. получило отражение в Конвенции 1971 г., в которой предоставляется более широкий круг общественно-опасных действий. Согласно ст. 1 любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно совершает акт насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете; разрушает воздушное судно, находящееся в эксплуатации, сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасности воздушного судна в полете^[4].

Следует отметить, что основания уголовной ответственности за угон воздушного судна отражен и в национальном законодательстве, а именно в ст. 211 Уголовного кодекса РФ. Объективная сторона преступления, предусмотренного данной статьей, может выражаться в двух действиях: угон и захват. Правоприменитель уделил достаточно серьезное внимание пониманию термина угон. Так, в Постановлении Пленума Верховного Суда РФ

№ 5 от 25.04.1995 "угон" понимается как противоправное временное пользование транспортным средством в корыстных или иных целях без согласия собственника или иного владельца^[5]. Под захватом следует понимать насильственное завладение транспортным средством, находящемся на земле или в воздухе, с целью его угона. Захват рассматривается как начальный момент насильственного угона и в этом смысле всегда предшествует ему.

В данной статье существует ряд неточностей, которые следует осветить. Во-первых, не установлена дифференциация ответственности за различные виды воздушного, водного транспорта и железнодорожного подвижного состава, что влечет за собой сложности для правоприменителя. За угон простой лодки предусмотрена такая же ответственность, как и за угон военного или гражданского самолета, что не соответствует принципу справедливости. Во-вторых, в ст. 211 УК РФ не зафиксирована сама цель совершаемого преступления, т.е. угона, что может вызвать неточности в определении субъективной стороны преступления.

Таким образом, можно сделать вывод о необходимости внесения изменений в ст. 211 УК РФ с целью приведения ее в соответствие с нормами международного права, благодаря имплементации норм, содержащихся в приведенных Конвенциях с целью наиболее точного и полного регулирования уголовной ответственности в сфере преступлений, связанных с захватом воздушных средств.

Литература

1. Есаков Г.А. "Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации" (постатейный) (7-е издание, переработанное и дополненное) ("Проспект", 2017)
2. Корма В.Д. Проблемные вопросы уголовно-правовой и криминалистической характеристик угона и кражи транспортных средств / В.Д. Корма // Российский следователь. 2005. № 12.
3. Коробеев А.И. «Полный курс уголовного права в 5-ти томах. Т. IV. Преступления против общественной безопасности», Спб.: Юридический центр Пресс, 2008. С. 134-138.
4. Проценко С.В. Сравнительный анализ тенденций и закономерностей характера наказуемости деяний, приводящих в негодность транспортные средства или пути сообщения, в международном праве и российском уголовном законодательстве / С.В. Проценко // Российский следователь. 2009. № 18.
5. Чучаев А.И. Безопасность железнодорожного, водного и воздушного транспорта. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1988. С. 150.
6. Шумилин С.Ф. Уголовное судопроизводство. Применение международно-правовых актов / С.Ф. Шумилин. М.: Экзамен, 2007.

^[1] Шумилин С.Ф. Уголовное судопроизводство. Применение международно-правовых актов. М.: Экзамен, 2007. С. 676 - 685.

^[2] «Конвенция о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов», подписана в Токио 14 сентября 1963 года, ст. 3

^[3] «Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов», принята 16 декабря 1970 года, ст. 1, ст.3

^[4] Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписана в Монреале 23 сентября 1971 года, ст.1

^[5] Сборник постановлений Пленумов Верховных Судов СССР и РСФСР (Российской Федерации) по уголовным делам. М.: Спарк, 1999. С. 490.