

УДК 343.712.5

12.00.00 Юридические науки

**ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ И
МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ БОРЬБЫ
С УГОНАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

Алехин Виталий Петрович
к.ю.н., доцент кафедры уголовного права
РИНЦ SPIN-код=3007-4053
*Кубанский государственный аграрный
университет, Краснодар, Россия*

В статье рассмотрен исторический анализ и международный опыт борьбы с угонами воздушных судов. Статья актуальна, так как угон самолетов является преступлением с высочайшей общественной опасностью, как в России, так и во всем мире. Рассматриваются статистические данные угона воздушных судов в России с 1998 по 2014 год. В статье раскрывается объект, объективная сторона, субъект и субъективная сторона угона воздушных судов. Дается уголовно-правовой сравнительный анализ угону автомобилей и угону воздушных судов. Рассматривается уголовное законодательство государств СНГ об угоне воздушных судов. В статье приводятся примеры из судебной практики по угону воздушных судов. Рассматривается и международное законодательство, в частности, конвенции по борьбе с актами незаконного вмешательства, связанными с воздушными судами. Дается хронологическая таблица с анализом захватов пассажирских самолетов в СССР в период с 1973 по 1989 год. В заключение приведены выводы и предложения по совершенствованию уголовного законодательства об угоне воздушных судов. В частности, говорится о необходимости совершенствования законодательства о транспорте и выработке полных и правильных понятий

Ключевые слова: УГОН, ВОЗДУШНОЕ СУДНО, ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, САМОЛЕТ, ЗАХВАТ, ИСТОРИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ, МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ, ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДМЕТ УГОНА

UDC 343.712.5

12.00.00 Law sciences

**HISTORICAL ANALYSIS AND
INTERNATIONAL EXPERIENCE OF FIGHT
WITH SKYJACKING**

Alyokhin Vitaly Petrovich
Cand.Law.Sci., associate professor of the chair of
Criminal law
РИНЦ SPIN-код=3007-4053
Kuban State Agrarian University, Krasnodar, Russia

There was considered the historical analysis and international experience of fight with skyjacking in the article. The article is relevant, as the hijacking of aircraft is a crime with the highest public risk, both in Russia and worldwide, this international crime. Discusses statistical data theft aircraft in Russia from 1998 to 2014. The article reveals the object, the objective side, the subject and the subjective side of the hijacking of aircraft. Given the criminal law comparative analysis of auto theft and hijacking of aircraft. Considered criminal legislation of the CIS member States about the hijacking of aircraft. The article provides examples of judicial practice on the hijacking of aircraft. Discusses and international legislation, in particular the Convention for the suppression of acts of unlawful interference involving aircraft. Given the chronological table analysis grabs passenger aircraft in the USSR in the period from 1973 to 1989. In conclusion, the article draws conclusions and makes suggestions for improvement of the criminal legislation about the hijacking of aircraft. In particular they say about the need to improve legislation on transport and the development of a complete and correct concepts.

Keywords: SKYJACKING, AIRCRAFT, WATER TRANSPORT, RAILWAY MOBILE STRUCTURE, AIRCRAFT, HIJACKING, HISTORICAL ANALYSIS, INTERNATIONAL EXPERIENCE, TRANSPORT CRIMES, SUBJECT OF SKYJACKING

Впервые в отечественном уголовном законодательстве ответственность за угон воздушного судна была установлена Указом Президента ВС СССР от 3 января 1973 г. Введению этого уголовно-правового запрета предшествовали два события. Во-первых, конкретный факт угона советского самолета, получивший широкую огласку. В 1970 г.

Отец и сын Бразинскасы, являясь пассажирами АН-24, совершавшего рейс из Батуми в Краснодар, осуществили захват этого самолета. В ходе перестрелки, открытой преступниками, была убита бортпроводница Надежда Курченко, которая пыталась не пустить их в кабину пилотов, а два члена экипажа получили ранения. По требованию угонщиков самолет приземлился в Турции (где они были осуждены) [1]. Во-вторых, принятие в 1970 г. Международной конвенции (Гаагской) о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, ратифицированной Советским Союзом. Как указывается в ее преамбуле, она была принята, исходя из того, что акты незаконного захвата или осуществления контроля над воздушным судном, находящимся в полете, угрожают безопасности лиц и имущества, серьезно нарушают воздушное сообщение и подрывают веру в безопасность гражданской авиации и что в целях предотвращения таких актов имеется настоятельная необходимость обеспечить принятие соответствующих мер для наказания преступников [1].

Необходимо затронуть и статистику данных преступлений в России. В 1997 г. было зарегистрировано 20, в 1998 г. – 18, в 1999 г. – 10, в 2000 г. – 12, в 2001 г. – 8, в 2002 г. – 10, в 2003 г. – 9, 2004 г. – 7, в 2005 г. – 10, в 2006 г. – 8, 2007 г. – 3, в 2008 г. – 5, в 2010 г. – 1, за полгода 2011 г. – 2 случая таких преступлений, в 2012, 2013 и 2014 годах данных преступлений зарегистрировано не было [2].

Такое транспортное преступление, как угон или захват различных родов судов, является преступлением международного характера. В Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (г. Гаага, 16 декабря 1970 г.) отмечалось, что акты незаконного захвата или осуществления контроля над воздушным судном, находящимся в полете, угрожают безопасности лиц и имущества, серьезно нарушают воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность гражданской авиации [3].

Информация о преступности аналогичных действий с морскими судами содержится в Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (заключена в г. Риме 10 марта 1988 г.) [4].

С проблемой угонов самолетов, морских и речных судов, железнодорожного и других видов транспорта сталкиваются многие государства, среди них и Российская Федерация.

Общественная опасность угона (захвата) судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава заключается в том, что такими действиями не только дезорганизуется нормальная работа указанных видов транспорта, но и создается реальная угроза безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и речного транспорта в связи с возможностью катастроф, крушений или аварий этих транспортных средств, что, как правило, сопровождается гибелью людей или причинением им тяжкого или иного вреда здоровью, либо наступлением крупного материального ущерба.

Фактом является то, что всплеск данных преступлений в России пришелся на 90 годы XX века. Это угоны и захваты самолетов.

В последнее время данные преступления, часто совершаются на водном транспорте (Захват судов сомалийскими пиратами).

Родовым объектом этого преступления является общественная безопасность и общественный порядок.

Видовым и непосредственным объектом является общественная безопасность.

Как и большинство составов против общественной безопасности, данный состав имеет и дополнительные объекты. Ими являются общественные отношения по охране жизни и здоровья, конституционных

прав и свобод человека и гражданина, собственности физических и юридических лиц.

Факультативным объектом угона судна являются общественные отношения по охране жизни человека.

Дополнительным непосредственным объектом, т.е. тем, которому всегда причиняется вред при посягательстве на основной объект при угоне этих видов транспорта, являются отношения собственности.

Предметом преступления является судно воздушного или водного транспорта, а также железнодорожный подвижной состав.

Суда воздушного или водного транспорта, а также железнодорожный подвижной состав являются предметом преступлений, предусмотренных ст. 211 УК РФ «Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава», а такие разновидности судов водного транспорта, как морские и речные суда – еще и преступлений, предусмотренных ст. 227 УК РФ «Пиратство» [5]. А.И. Коробеев отмечает, что в теории в отношении определения этих предметов посягательства наблюдается неоднозначный подход [6].

Указанные деяния сравнительно не часто встречаются на практике. Так, в 2005 г. было зарегистрировано 10 преступлений, предусмотренных ст. 211 УК РФ, и ни одного, предусмотренного ст. 227 УК РФ [7]. Однако общественная безопасность таких деяний очень велика. Они имеют резонансный характер, способны посеять панику среди населения, причинить колоссальный вред и потому нуждаются в тщательной терминологической разработке, способствующей успешной деятельности органов предварительного расследования и судов.

Работники правоохранительных органов на протяжении всего времени действия Уголовного кодекса РФ 1996 года испытывают трудности в определении предмета преступления, предусмотренного в ст. 211 «Угон судна воздушного или водного транспорта либо

железнодорожного подвижного состава». История криминализации этого преступного деяния, а также сходного с ним по объективной стороне угона транспортных средств (ст. 166 УК РФ), выглядит следующим образом.

Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 17.04.1973 УК РСФСР был дополнен статьей 213.2 «Угон воздушного судна», помещенной в главу 10 «Преступления против общественной безопасности, общественного порядка и здоровья населения». В УК РСФСР 1960 года в той же главе 10 уже существовала норма, предусматривающая ответственность за угон – ст. 212.1 «Угон транспортных средств» (введена Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 03.07.1965).

Законом от 01.07.1994 статья 212.1 УК РСФСР была исключена, но в главу 5 УК РСФСР «Преступления против собственности» была введена статья 148.1 «Неправомерное завладение транспортным средством, лошастью или иным ценным имуществом без цели хищения». От термина «угон» законодатель в данном случае отказался.

С 1973 до середины 1994 года в УК РСФСР существовали две уголовно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за угон, и отличались они лишь по предмету преступления – транспортное средство, участвующее в дорожном движении, и воздушное судно. С середины 1994 года только одно преступление носило название «угон» – ст. 213.2 «Угон воздушного судна». Следует отметить, что в одном из проектов УК РФ оба эти преступления были помещены в одну главу «Транспортные преступления» раздела «Преступления против общественной безопасности» [8].

В действующем УК РФ в главе «Преступления против общественной безопасности» вместо ранее существовавшей статьи 213.2 «Угон воздушного судна» УК РСФСР предусмотрена уголовная ответственность за угон судна воздушного или водного транспорта либо

железнодорожного подвижного состава. Признаки этого преступления законодатель описал следующим образом: угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава, а равно захват такого судна или состава в целях угона.

По действующему уголовному законодательству два преступления носят название «угон»: ст. 211 «Угон судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава» и ст. 166 «Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения», в которой в конце диспозиции части первой в скобках законодатель указал старое название этого преступления – угон. Таким образом, действующий УК РФ предусматривает уголовную ответственность за два вида угона, отличающихся по предмету преступления [9].

Представляется разумным обратиться к опыту государств – участников СНГ в решении вопросов об объекте и предмете рассматриваемых преступлений. Во всех уголовных кодексах государств СНГ предусмотрена уголовная ответственность за угон (неправомерное завладение) судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава. Имеются различия по расположению этих норм в Особенной части УК, их названии, определении предмета преступления, вида и срока наказания за эти действия. Так, в УК Республики Беларусь, Республики Узбекистан и Украины норма об угоне судна воздушного или водного транспорта либо железнодорожного подвижного состава помещена в главу «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств», а в УК Республики Таджикистан – в главу «Транспортные преступления». В иных УК и Модельном кодексе ответственность за это преступление предусмотрена в главе «Преступления против общественной безопасности».

Не столь существенные отличия имеются в названии указанных норм. Так, в УК Азербайджанской Республики речь идет не о железнодорожном подвижном составе, а об угоне железнодорожного поезда; в УК Республики Молдова в качестве предмета преступления называется только речное судно, а не судно водного транспорта; в УК Украины и Республики Узбекистан конкретизируется предмет водного транспорта – или речное судно; в УК Грузии используется термин «противоправное завладение», а не «угон» [10].

Вопрос о наказании за рассматриваемое преступление законодатели всех стран СНГ решили практически одинаково: предусмотрен только один вид наказания – лишение свободы. Исключение составляет УК Республики Беларусь, где, наряду с лишением свободы, предусмотрено как альтернативное наказание ограничение свободы. Не сильно отличаются минимальные и максимальные сроки лишения свободы. Так, в большинстве УК за простой состав угона судна водного или воздушного транспорта либо железнодорожного подвижного состава предусмотрен максимальный срок 8 лет, в УК Республики Узбекистан – 10 лет, Украины – 6 лет. Минимальный срок лишения свободы по части первой соответствующих статей составляет в основном 4 года, в УК Республики Молдова минимальный срок не указан, в УК Республики Казахстан – 2 года. Практически во всех УК имеются квалифицированные и особо квалифицированные составы этого преступления. Максимальный срок наказания в виде лишения свободы по части третьей соответствующих статей – 15 лет, минимальный – 8 лет. В единственном уголовном законе – УК Республики Таджикистан – за угон или захват этих видов транспорта при особо отягчающих обстоятельствах предусмотрена смертная казнь [11].

Вышедшее из-под контроля движение судна воздушного или водного транспорта или железнодорожного состава нарушает нормальную

работу этих видов транспорта, создает угрозу общественной безопасности. В этом, прежде всего, и состоит общественная опасность рассматриваемого преступления. Кроме того, создается угроза жизни и здоровью членов экипажа, водителей, пассажиров. Угоны или захваты этих видов транспорта нередко приводят к авариям и катастрофам.

Угон судна воздушного или водного транспорта, совершенный гражданином СССР, с целью бегства за границу по антисоветским побуждениям квалифицировался по статье «Измена Родине» (санкции: лишение свободы от 10 до 15 лет с конфискацией имущества и со ссылкой на срок от 2 до 5 лет или без ссылки или расстрел с конфискацией имущества). Также (при вылете воздушного судна за пределы СССР) применялась статья «Незаконный выезд за границу и незаконный въезд в СССР» (выезд без установленного паспорта или разрешения ОВИР – санкции от 1 до 3 лет лишения свободы, повторно – от 2 до 5 лет). При применении оружия и взрывных устройств ответственность наступала и за их хранение (изготовление) и за перевозку запрещенных на воздушном транспорте веществ (касалось и зажигательных устройств). Угонщикам также обычно вменялись материальные затраты на изменение курса и амортизационные расходы.

Под угоном воздушного судна в большинстве случаев не принималось незаконное использование воздушного судна экипажем в личных целях (незапланированные полеты, несанкционированные перевозки лиц и грузов в целях личной выгоды и т.п.). Также под данную статью УК не попадали захваты воздушного судна лицами, не имеющими права на управление конкретным воздушным судном.

«Аэрофлот» был практически единственной авиакомпанией в Европе, где экипажу выдавалось личное оружие (пистолеты «ПМ», обычно 3 шт. на экипаж). Экипаж был тренирован на его использование и имел право на применение в случаях насилия, связанного с неподчинением.

Действующие – засекреченные правила охраны госграницы СССР в воздушном пространстве, касающиеся конкретно угнанных самолетов, гласили: «При угрозе нарушения Государственной границы воздушными судами, принадлежащими СССР и подвергшимися угону, наземными пунктами управления и истребителями подаются сигналы, требующие от этих судов совершения посадки на указываемые аэродромы. В случае неподчинения экипажа угнанного воздушного судна сигналам оружие и боевая техника дежурных сил по противовоздушной обороне применяются в соответствии с настоящим Порядком при наличии сведений об отсутствии на борту воздушного судна заложников».

По свидетельству проходивших обвиняемыми в угоне воздушного судна, знакомившихся с материалами своих дел, вплоть до конца восьмидесятых годов при получении сообщения об угоне, ВВС СССР готовили к вылету перехватчик без опознавательных знаков в ожидании приказа на уничтожение авиалайнера. План «Набат», вступавший в действие в случае угона воздушного судна, предусматривал взаимодействие Министерства гражданской авиации, МВД, КГБ СССР, ПВО и МИДа.

Международные конвенции по борьбе с актами незаконного вмешательства касаются трех видов преступлений и правонарушений, связанных с воздушными судами. Токийская конвенция 1963 года о преступлениях и некоторых других действиях на борту воздушного судна касается таких общеуголовных преступлений, совершаемых на борту судна во время его полета, как кража, провоз наркотиков, убийство и т.п., а также действий, угрожающих безопасности полета, лиц и имущества на борту, независимо от того, являются ли эти действия преступными. Гагская конвенция 1970 года касается незаконного захвата воздушного судна, под которыми принимается незаконный, путем насилия или угрозы применения насилия, или путем запугивания, захват воздушного судна или

осуществление контроля над ним, либо попытка совершить любое такое действие[12].

Монреальская конвенция 1971 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, распространяется в основном на диверсионные акты на воздушном транспорте: разрушение воздушного судна, причинение ему таких повреждений, которые могут угрожать его безопасности в полете, помещение на воздушное судно взрывных устройств или веществ, разрушение или повреждение аэронавигационного оборудования и др. Монреальская конвенция предусматривает также ответственность за акты насилия в отношении лица, находящегося на борту воздушного судна в полете, если эти акты угрожают безопасности воздушного судна. В 1988 году в дополнение к Конвенции 1971 года был подписан протокол, касающийся борьбы с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международные рейсы гражданской авиации. Согласно конвенциям, государство, подписавшее договор, обязано выдать либо само наказать преступника. Советский Союз был активным участником Гаагской и Монреальской конвенций. Также СССР заключил двухсторонние договора о сотрудничестве и предотвращении угона воздушного судна (о выдаче угонщиков) со всеми странами соцлагеря, Афганистаном, Ираном и Финляндией [13].

Лица, угнавшие самолеты из СССР, по политическим мотивам не выдавались Турцией и Японией, до 1990 года – Швецией, выдавались Израилем (по причине захвата в заложники школьников и получения выкупа), Финляндией (не смотря на договор о выдаче, там запускали и процедуру рассмотрения дела об убежище – конвенция о праве на убежище имеет высшую юридическую силу над договором с СССР. Угонщики выдавались, не имея обоснованных причин на убежище), Ираном, Китаем и Пакистаном (после отбытия наказания у себя) [14].

Угнавшим самолеты в Турцию и Японию было предоставлено политическое убежище в США.

Захваты пассажирских самолетов в СССР, в период с 1973 по 1989 год[15]

С 3 января 1973 года согласно Указу Президиума Верховного Совета СССР угон воздушного судна стал квалифицироваться как самостоятельный вид преступления.

Дата	Событие
23 апреля 1973 г.	Попытка захвата самолета «Ту-104», рейс Ленинград-Москва. Угонщик один. Убито два человека.
17 мая 1973 г.	Попытка угона в КНР самолета «Ту-104», следовавшего по маршруту Москва-Челябинск-Новосибирск-Иркутск-Чита. На высоте 6,5 тыс. метров сопровождавший самолет милиционер выстрелил в спину угонщика Рзаева, после чего сработало самодельное взрывное устройство. Самолет разрушился в воздухе, погибли все - 81 человек.
25 июля 1973 г.	Захват и угон в Трабзон, Турция, самолета «Ан-2», рейс Ростов-Сальск. Угонщик один – Петров А.В.. Жертв нет.
26 июля 1973 г.	Попытка захвата самолета «Ил-14», рейс Вильнюс-Паланга. Угонщик один. Ранен один человек.
2 декабря 1973 г.	Попытка захвата самолета «Як-40», рейс Быково-Брянск. Угонщиков двое. Убито два человека, два ранено.
26 января 1976 г.	Попытка захвата самолета «Ил-62», рейс Фрунзе – Москва. Угонщик один. Жертв нет.
4 июля 1976 г.	Попытка захвата самолета «Ан-2», рейс Грозный-Элиста. Угонщик один. Жертв нет.
23 сентября 1976 г.	Захват и угон в Иран самолета «Ан-24» Азербайджанского Управления гражданской авиации, рейс Забрат – Аджикабул – Пушкино – Пришиб-Ленкорань. Угонщик один, второй пилот Засимов В.И.. Пассажиров на борту не было. 25 сентября самолет и летчик возвращены СССР.
25 мая 1977 г.	Захват и угон в Швецию самолета «Ан-24» Рижского авиаотряда, рейс Рига-Даугавпилс. Угонщик один, дважды судимый Сосновский В.В.. Жертв нет. В Швеции Сосновский осужден к 4 годам л/с.
17 июня 1977 г.	Попытка угона самолета «Як-40», рейс Рига – Таллин. Угонщик один, Петров Г.В., 1954 г.р. - под угрозой взрыва потребовал следовать в Швецию. Самолет посажен в аэропорту г. Вентспилса. У Петрова изъята ампула с жидкостью, имитирующая взрывное устройство.
10 июля 1977 г.	Захват и угон в Хельсинки, Финляндия, самолета «Ту-134» Ленинградского Управления гражданской авиации, рейс Петрозаводск-Ленинград. Угонщиков двое, Шелудько А.Ф., 1955 г.р. и Загирняк Г.И., 1958 г.р., ранее судимые за бродяжничество и кражи. Билеты на самолет были приобретены ими по чужим паспортам. В Хельсинки угонщики требовали дозаправки и вылета в Швецию, но были задержаны. Позже выданы СССР.
19 октября 1977г.	Попытка захвата самолета «Ан-2» в аэропорту Тарту, Эстония. Угонщик один. Жертв нет.
6 ноября 1977г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Паланга-Вильнюс. Угонщик - Альвикас, 1959 г.р., под угрозой взрыва гранаты «Ф-1» вынуждал экипаж следовать в Швейцарию. Самолет посажен в Вильнюсе, у Альвикаса изъята деревянная копия гранаты «Ф-1».
21 февраля 1978 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Ленинград-Мурманск. Угонщик один - Дмитриченко, 1961 г.р., под угрозой взрыва требовал лететь в Осло, Норвегия. Самолет посажен в Петрозаводске. Дмитриченко заперся в туалете и позже был задержан. Взрывоопасных предметов при себе не

	имел.
9 апреля 1978г.	Попытка захвата самолета «Як-40», рейс Паланга – Рига –Таллин. Угонщик один – Афонин, 1955 г.р., угрожая пистолетом Марголина требовал лететь в Швецию. После отказа 11 раз выстрелил в двери кабины пилотов и стены самолета. «Як-40» посажен в Пярну, Афонин задержан.
1 мая 1978 г.	Попытка захвата самолета «Ил-18», рейс Ашхабад-Минеральные Воды. Угонщик один - Скубенко, 1958 г.р., угрожая гранатой и пистолетом, требовал посадки в Тегеране. Вторым пилотом Аманязовым угонщик застрелен, самолет посажен в Ашхабаде. У Скубенко обнаружены учебная граната и самодельный пистолет под стартовые патроны.
15 октября 1978 г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Симферополь-Одесса. Угонщик один. Жертв нет.
9 ноября 1978 г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Краснодар-Грозный-Баку. Угонщик один - Махаев, 1942 г.р., житель Грозного. Был ранее судим за антисоветскую агитацию и пропаганду, признан душевнобольным. Угонщик забаррикадировался в багажном отделении у пилотской кабины, через приоткрытую дверь успел ранить из пистолета бортмеханика самолета, требуя следовать в Турцию. После приземления в Махачкале Махаев застрелился, на месте происшествия обнаружен пистолет «Вальтер», 4 гильзы. В обшивке найдено 4 пробоины, одна сквозная.
10 ноября 1978 г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Харьков-Ростов-Сухуми-Батуми. Угонщик один - Вуль, 1942 г.р., житель Одессы, работавший сторожем киностудии. Под угрозой взрыва через 20 минут после вылета из Сухуми потребовал приземлиться в Турции. Самолет совершил посадку в Батуми, где Вуль был задержан. Вместе с ним находились четырехлетний сын и десятилетняя дочь.
6 января 1979 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134» в аэропорту Пулково, Ленинград. Угонщиков четверо. Жертв нет.
1 апреля 1979 г.	Попытка захвата самолета «Як-40», рейс Одесса-Симферополь-Кутаиси. Угонщиков двое – Витас, 1960 г.р. и Вяншас , 1960 г.р., жители Литвы. Под угрозой взрыва после вылета из Симферополя потребовали следовать в Турцию. Самолет совершил посадку в Симферополе, у угонщиков изъята имитация взрывного устройства в виде компаса, куклы и реле времени стиральной машины.
14 мая 1979 г.	Несовершеннолетние Саманаев и Пазунов, жители г. Новокузнецка, захватили по месту жительства пассажирский автобус и потребовали отвезти их в аэропорт. При сопротивлении был убит один из пассажиров и взяты четверо заложников. Автобус был направлен в аэропорт Новокузнецка. При подъезде к вертолету «Ми-8» во время перестрелки с сотрудниками милиции Саманаев был застрелен. Нападавшие имели при себе обрезы охотничьих ружей, ручную гранату и самодельное взрывное устройство.
14 сентября 1979 г.	Попытка захвата самолета «Ил-18», рейс Анадырь-Магадан-Хабаровск. Угонщик один - военнослужащий внутренних войск Даньченко, 1958 г.р., солдат летевшего на борту конвоя. Во время полета, угрожая табельным пистолетом, потребовал следовать в США. При сопротивлении им был застрелен старший конвоя, сам угонщик убит сослуживцем.
20 марта 1980 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Баку-Ереван. Угонщик один – Мартиросов, 1959 г.р., житель Баку. Угрожая ножом, потребовал следовать в Турцию. Угонщик обезоружен экипажем, самолет совершил посадку в Ереване. Жертв нет.
14 апреля 1980 г.	Попытка захвата самолета «Л-410», рейс Батуми-Сухуми. Угонщик один – Бежанидзе, 1964 г.р., ученик средней школы. Под угрозой взрыва самолета требовал следовать в Турцию. «Л-410» приземлился в аэропорту вылета, где Бежанидзе был задержан.
7 мая 1980 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», аэропорт г. Минска. Несовершеннолетний Маланченко, ученик 9 класса, перелез через забор, имея похищенную малокалиберную винтовку «Биатлон» и 17 патронов к ней, поднялся по трапу самолета, следовавшего по маршруту Минск-Вильнюс-Ленинград. Дверь оказалась закрыта, Маланченко был задержан

	на месте.
8 июля 1982г.	Попытка захвата самолета «Ту-154», рейс Мурманск-Ленинград. Угонщик один - Бурдук, 1961 г.р., во время посадки передал стюардессе записку доставить на борт 500 тыс. рублей под угрозой повторить случай с Курченко. Охраной аэропорта Мурманска Бурдук задержан, жертв нет.
19 сентября 1982 г.	Попытка захвата самолета «Як-40», рейс Кингисепп-Таллин, Эстония. Угонщиков четверо. Жертв нет.
7 ноября 1982 г.	Захват и угон в Турцию самолета «Ан-24» Северо-Кавказского Управления гражданской авиации, рейс Новороссийск-Одесса. Угонщиков трое – братья Шмидт, 1955 г.р. и 1962 г.р., и Шуллер, 1959 г.р., немцы по национальности. Нападавшие ранили в лицо бортмеханика выстрелом из пистолета, после чего ударом ножа ранили в руку пассажира. Под угрозой взрыва самолет приземлился в Синопе, Турция. На следующий день самолет со всеми пассажирами вернулся в Одессу, угонщики летом следующего года осуждены турецким судом.
25 января 1983 г.	Попытка захвата самолета «Як-40», рейс Ереван-Берд. Угонщик один - Якименко, 1960 г.р., лаборант института ботаники г. Ашхабада. После вылета из Еревана под угрозой взрыва потребовал следовать в Турцию. Самолет произвел посадку в Ленинакане, у Якименко изъято самодельное взрывное устройство.
27 мая 1983 г.	Угон в Швецию самолета «Ан-2» Рижского авиаотряда. Угонщик один, командир звена летного отряда Ванангс. Во время работы на полях в Елгавском районе путем обмана пилота и техника завладел самолетом и совершил посадку на острове Готланд, Швеция. Самолет вскоре возвращен.
5 июля 1983 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Москва-Таллин. Угонщиков двое - Иванов М., 1963 г.р., Галунчиков А., 1965 г.р., под угрозой взрыва потребовали следовать в Швецию. Под видом дозаправки в Хельсинки экипаж произвел посадку в г. Выборг на военном аэродроме. После эвакуации пассажиров Галунчиков был застрелен находившимся на борту офицером фельдсвязи, Иванов ранен. Взрывного устройства не обнаружено. При полете к государственной границе самолет предполагалось сбить перехватчиком ВВС не смотря на наличие на борту пассажиров.
18 ноября 1983 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Тбилиси-Ленинград. Угонщиков семеро, под угрозой взрыва и огнестрельного оружия потребовали следовать в Турцию. Самолет совершил посадку в Тбилиси, утром следующего дня произведен штурм самолета. Убито семь человек, включая двух угонщиков (один покончил жизнь самоубийством), ранено трое. Оставшиеся в живых задержанные – все дети высокопоставленных семей, приговорены к расстрелу, их сообщница – к 12 годам лишения свободы.
18 июня 1984 г.	Попытка захвата самолета «Ту-154», рейс Домодедово-Сургут. Угонщик один. Жертв нет.
17 ноября 1985 г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Таллин-Рига-Вильнюс. Угонщиков двое - Щербаков А.В., 1947 г.р., пожарный, его жена - Малышева О.В., 1954 г.р., экономист, под угрозой взрыва требовали следовать в Швецию. Самолет произвел посадку на военном аэродроме в Хаапсалу, где угонщики были задержаны. Для угрозы экипажу в качестве взрывного устройства использовались часы «Севан» и школьный компас. Щербаков и Малышева осуждены соответственно к 15 и 5 годам л/с.
19 декабря 1985 г.	Захват и угон в Китай самолета «Ан-24» Якутского Управления гражданской авиации, рейс Якутск-Чулман-Тахтамыгда-Чита-Иркутск. На отрезке Тахтамыгда-Чита второй пилот Алимуратов Ш., 1952 г.р., лезгин по национальности, пересек государственную границу с КНР и приземлился у города Хайлар. Судом Харбина осужден к 8 годам л/с. Был возвращен в СССР по отбытию половины наказания. Верховным судом Якутской АССР летом 1990 года приговорен дополнительно к 5 годам лишения свободы.
20 сентября 1986 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Киев-Уфа-Нижневартовск.

	Угонщики двое - Мацнев Н.Р., 1966 г.р., Ягмурджи С.В., 1967 г.р., военнослужащие срочной службы. В г. Уфа, похитив в части, автомат и пулемет, убили двух милиционеров. Позже прибыли в аэропорт, где захватили рейсовый «Ту-134» и потребовали вылета в Пакистан. На борту самолета угонщиками было убито два пассажира, ранена женщина. При штурме Манцев был убит, Ягмурджи ранен. Позже приговорен к расстрелу.
27 мая 1987 г.	Угон в Швецию самолета «Ан-2» Латвийского Управления гражданской авиации (полевой авиаотряд в Салдусском районе). Угонщик один, Свистунов Р.С., 1963 г.р. Жертв нет. Самолет, не долетев до острова Готланд около километра, приземлился на воду. Свистунов осужден в Швеции к условному лишению свободы.
13 сентября 1987 г.	Попытка угона самолета «Ту-134», выполнявшего рейс Минск-Ростов. Угонщик один - Хацкевич Г.Р., 1952 г.р., художник Минского художественного комбината, под угрозой взрыва требовал лететь во Францию. Был обезврежен экипажем, после задержания у Хацкевича изъята имитация взрывного устройства из кусков мыла, прищепки, звонка и телефонного провода. Судебно-психиатрической экспертизой Хацкевич признан невменяемым. Помещен в психоневрологическую больницу Минска на излечение.
8 марта 1988 г.	Захват самолета «Ту-154» Иркутского авиаотряда Восточно-Сибирского Управления гражданской авиации, рейс Иркутск-Курган-Ленинград. Угонщики - семья Овечкиных (11 человек, включая находившихся со взрослыми малолетних детей), после вылета из Кургана потребовали следовать в Лондон. Под видом дозаправки в Котке, Финляндия, самолет произвел посадку на военном аэродроме Вещево у Ленинграда. В результате штурма погибло 9 человек, включая пятерых угонщиков, 19 ранено.
30 марта 1988 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Фрунзе-Москва. Угонщик один. Жертв нет.
1 декабря 1988 г.	Нападение на земле с захватом заложников в Орджоникидзе. Четыре человека - Якшиянц П., 1950 г.р. (трижды судимый, отец троих детей), Муравлев В., 1962 г.р., Вишняков Г., 1966 г.р., Анастасов В., 1963 г.р., захватили автобус с 30-ю школьниками и учительницей. Прибыв в аэропорт, потребовали самолет для вылета за границу. Автобус был направлен в аэропорт Минеральные Воды. Там требования были удовлетворены - кроме самолета было предоставлено оружие, бронезилеты, выплачено 2 млн. долларов. На транспортном самолете "Ил-76" угонщики вылетели в Израиль и там сдались местным властям. Через два дня все были возвращены. 17 марта 1989 г. Якшиянц приговорен к 15, Муравлев, Вишняков и Анастасов к 14 годам л/с. После попытки побега и захвата заложников в тюрьме, срок Якшиянцу был продлен.
20 января 1989 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Архангельск-Борисполь-Одесса. Угонщик один - Коцюбан Н.Г., 1952 г.р., бывший офицер ВВС, под угрозой взрыва потребовал после вылета из Борисполя следовать в Бухарест, Румыния. Самолет произвел посадку в Одессе, где Коцюбан был задержан. Взрывчатых веществ не обнаружено.
21 января 1989 г.	Попытка захвата самолета «Ан-24», рейс Ивано-Франковск-Киев. Угонщик один - Земсков С.М., 1966 г.р., житель г. Копейска, под угрозой взрыва самолета во время руления самолета в аэропорту Ивано-Франковска потребовал вылета за границу. Задержан охраной аэропорта, взрывчатых веществ не обнаружено.
30 марта 1989 г.	Попытка захвата самолета «Ту-134», рейс Воронеж-Астрахань-Баку. Угонщик один - Скок С.Л., 1956 г.р., после вылета из Астрахани потребовал под угрозой взрыва следовать в Непал. Самолет произвел посадку в Баку, где Скок был задержан.
21 декабря 1989 г.	Попытка захвата самолета «Як-42», рейс Днепропетровск-Москва. Угонщик один - Лисной П.К., 1930 г.р., житель Украины. Через стюардессу передал экипажу новогоднюю открытку с текстом: "Прошу дать возможность улететь мне за границу, управлять самолетом буду

	лично я. Если просьба будет не выполнена, самолет взорвется лично со мной... Не вздумайте глупить. Взрывное устройство сработает мгновенно". Самолет совершил посадку в аэропорту Быково, где Лисной был задержан. При проверке никаких взрывчатых веществ не обнаружено [16].
--	--

Считаем, что в транспортном законодательстве должны быть четко зафиксированы содержательные понятия воздушных и водных судов, объектов железнодорожного подвижного состава. Только такой подход позволит избежать трудностей при правоприменении, а особенно – при расследовании соответствующих преступлений. Вместе с тем, это задача для отдельной научной работы.

Список литературы

1. Российское уголовное право. Курс лекций: в 3 т. Т.3. Особенная часть (главы 11-16) / А.В. Наумов. – 4-е изд., перераб. и допол. – М.: Вольтерс Кульвер, 2007. – 656 с. (С. 42-43).
2. Статистические данные ГИЦ МВД РФ (1997–2014 г.).
3. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXVII. М., 1974. С. 292-296.
4. СЗ РФ. 2001. № 48. Ст. 4469.
5. Бикеев И.И. Суда воздушного или водного транспорта, железнодорожный подвижной состав как предмет преступления // Следователь. №6. 2007. С. 2.
6. Коробеев А.И. Транспортные преступления. – СПб: Юридический центр Пресс, 2003. – С. 217.
7. Тенденции преступности, ее организованности, закон и опыт борьбы с терроризмом; под общ. ред. А.И. Долговой. – М.: Российская криминологическая ассоциация, 2006. – С. 118.
8. Преступление и наказание. Комментарий к проекту Уголовного кодекса Российской Федерации. – М., 1993. С. 223-234.
9. Лапунина Н.Н. Объект и предмет угона водного транспорта // Современное право. №1. 2005. С. 35-36.
10. Электронный ресурс: <http://bestreferat.ru/archives/76/bestref-109376.zip>.
11. Лозовицкая Г.П. Общий сравнительно-правовой комментарий и сравнительные таблицы уголовных кодексов государств – участников Содружества Независимых Государств. – Саратов, 2002.
12. Электронный ресурс: http://otherreferats.allbest.ru/law/00064325_0.html
13. Электронный ресурс: <http://lawmix.ru/commlaw/1997>.
14. Электронный ресурс: <http://lawdiss.org.ua/books/a1955.doc.html>.
15. Электронный ресурс: <http://proza.ru/2011/01/05/1377>.
16. Электронный ресурс: <http://hijacki№g.far.ru/3.html>.

Bibliography cited

1. Russian criminal law. Course of lectures: in 3 v. V.3. Specific part (chapters 11-16) / A.V. Naumov. – 4-e ed., processed and added. – M.: Walters Kulver, 2007. – P.656. (P. 42-43).
2. Statistical data MIC MHA of the RF (1997-2014).
3. Collection of works of present contracts, agreements and conventions contracted by the USSR with foreign states. Ed. XXVII. M., 1974. P. 292-296.
4. Collection of legislation of the RF. 2001. № 48. Art. 4469.
5. Bikeev I.I. Air and water crafts, railway mobile structure as a subject of crime // Investigator. №6. 2007. P. 2.
6. Korobeev A.I. Transport crimes. – SPb: Law center of Press, 2003. – P. 217.
7. Tendencies of crime, its organization, law and experience of fight with terrorism. Under general ed. A.I. Dolgova. – M.: Russian Criminological Association, 2006. – P. 118.
8. Crime and sentenceComments to the project of the Criminal Code of the Russian Federation. – M., 1993. P. 223-234.
9. Lapupina N.N. Object and subject of watercraft hijacking //Modern law. №1. 2005. P. 35-36.
10. Electronic resource: <http://bestreferat.ru/arhives/76/bestref-109376.zip>.
11. Lozovitskaya G.P. General comparative-law comments and comparative tables of criminal codes of states-participants of CIS. – Saratov, 2002.
12. Electronic resource: http://otherreferats.allbest.ru/law/00064325_0.html.
13. Electronic resource: <http://lawmix.ru/commlaw/1997>.
14. Electronic resource: <http://lawdiss.org.ua/books/a1955.doc.html>.
15. Electronic resource: <http://proza.ru/2011/01/05/1377>.
16. Electronic resource: <http://hijacki№g.far.ru/3.html>.