

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет
(национальный исследовательский университет)»
Институт лингвистики и международных коммуникаций
Кафедра международных отношений и зарубежного регионоведения

РАБОТА ПРОВЕРЕНА

Рецензент, (должность)

_____ (И.О. Ф.)

_____ 2017 г.

ДОПУСТИТЬ К ЗАЩИТЕ

Заведующий кафедрой, к.т.н., доцент

_____ Л.И. Шестакова

_____ 2017 г.

Международное сотрудничество в борьбе с морским пиратством

ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА
К ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЕ
ЮУрГУ–410305.2017.1035.ПЗ ВКР

Руководитель ВКР, к.и.н., доцент

_____ Р.Н. Бондаренко

_____ 2017 г.

Автор проекта

студент группы ЛМ-425

_____ А.С. Братышева

_____ 2017 г.

Нормоконтролер, к.и.н., доцент

_____ А.А. Попов

_____ 2017г.

Челябинск 2017

ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ.....	9
ВВЕДЕНИЕ.....	10
1 МОРСКОЕ ПИРАТСТВО КАК ГЛОБАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА	12
1.1 История возникновения и эволюция морского пиратства	12
1.2 Сущность и современное состояние морского пиратства	13
2 БОРЬБА МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ	16
2.1 Реализация международно-правовых норм, направленных на борьбу с морским пиратством	16
2.2 Основные направления борьбы с морским пиратством на основе международного сотрудничества.....	18
2.3 Опыт и методы Российской Федерации в борьбе с морским пиратством.....	20
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	22
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	23

ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время существует ряд преступлений, которые посягают как на национальный, так и на международный правопорядок. Одним из таких преступлений является морское пиратство. На сегодняшний день, эта проблема требует объединения усилий всего мирового сообщества.

Морское пиратство является преступлением международного характера, обладающим высокой степенью общественной опасности; так как опасность данного вида преступления определяется его широким распространением, а также использованием Мирового океана в качестве международной политической арены.

В докладе Управления ООН по наркотикам и преступности в 2013 г. морское пиратство, наряду с другими преступлениями международного характера, названо одной из основных областей деятельности транснациональных преступных группировок¹.

Первые упоминания об актах пиратства относятся к эпохе зарождения торгового мореплавания, одновременно с выходом в море первых судов.

В XXI веке пиратство вновь заявляет о себе, но уже существенно отличаясь от предыдущих форм проявления. Завораживающие персонажи из фильмов и фантастических историй уходят в прошлое, на смену им приходят организованные преступные группировки, которые вооружены уже не сказочными мечами, а настоящим оружием. Сегодня, под влиянием морского пиратства оказываются многие сферы человеческой деятельности, такие как: международные, политические экономические, технологические и социальные отношения.

¹Радио ООН. Эфир от 21.02.2013 г. [Электронный ресурс] // Сайт Мультимедия ООН. Режим доступа: <http://www.unmultimedia.org/radio/nissian/archives/132643/>, свободный (дата обращения: 17.04.17)

За последние десять лет пиратство, как в количественном, так и в качественном отношении весьма стремительно переросло в проблему мирового масштаба. Основными местами распространения пиратства являются берега Малайзии, Индонезии, Филиппин, Гвинеи, Южно-Китайского моря, Бразилии, западного и восточного берега Африки и другие. Данные территории водного пространства характеризуются тем, что там пролегает торговый караванный путь, следовательно, в этих районах можно отметить высокую интенсивность судоходства. Кроме этого, следует проследить закономерность роста преступности в данных районах, дело в том, что большинство прибрежных государств являются заложниками политической и экономической нестабильности, в результате увеличивается рост безработицы, а отсутствие должного контроля со стороны государств и вовсе порождает преступность.

Именно в 2008 году число нападений пиратов оказалось достаточным для привлечения внимания мирового сообщества, что повлекло за собой начало военных операций по пресечению данного преступления. В 2012 году наблюдалось уменьшение нападений пиратов в Районе Африканского Рога, однако произошёл значительный их рост у западных берегов Африки, что наносит серьёзный ущерб экономике государств. Например, в районе Гвинейского залива экономика понесла ужасающие убытки, ведь значительную часть национального дохода составляют портовые сборы. Ещё одним примером является Республика Бенин, где объём морских перевозок сократился на 70%². Пиратство негативно воздействует на экономику и безопасность государств данного региона, это утверждение можно сделать исходя из вышеприведённых данных.

Становясь более масштабной проблемой и нанося ущерб человеческой природе, современное пиратство трактуется как деятельность преступных организаций,

²United Nations Office on Drugs and Crime (May 2016) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: https://www.unodc.org/doc/wdr2016/WORLD_DRUG_REPORT_2016_web.pdf, свободный (дата обращения: 17.04.17).

которая включает в себя нападения различного рода судов в целях ограбления членов экипажа, захвата грузов, похищения судов с грузами для их последующей продажи, а так же для получения выкупа за членов экипажа³.

В настоящее время наблюдается увеличение числа случаев морского пиратства и его распространение во всём мире. Ни в одной стране нет организованного статистического учёта актов пиратства. На сегодняшний день существует единственное частное бюро – International Maritime Bureau (ИМБ), которое располагается в Лондоне, которое фиксирует данные по морскому пиратству, если такие случаи становятся известными.

С каждым днем проблема морского пиратства приобретает все большее международное значение. Перед Мировым сообществом, которое состоит из взаимодействующих государств и неправительственных организаций, предстают проблемы борьбы с морским пиратством. На сегодняшний день, международное сотрудничество предоставляет всё больше и больше возможностей для ликвидации данного вида преступления.

Стоит отметить, что анализ выбранной темы невозможен без рассмотрения научных работ, исследующих данный феномен на протяжении всего мирового развития. В связи с этим, для написания выпускной квалификационной работы представили труды ведущих отечественных специалистов по международным отношениям и международному праву: П. Бирюков, Р. Галиев, А. Крикунов, Д. Михеева, С. Пенько, В. Сидорченко и другие⁴. Данной теме были также посвящены

³Князева, Н.А. Применение норм международно-правового характера как один из способов противодействия морскому терроризму и пиратству / Н.А. Князева // Криминологический журнал. – 2014. – № 4. – С. 175.

⁴Бирюков, П.Н. Международное сотрудничество в борьбе с преступностью и правовая система РФ / П.Н. Бирюков. – Воронеж, 2007. – 110 с.; Галиев, Р.С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством: дис. канд. юрид. наук. / Р.С. Галиев. – М.: Московский ун-т МВД РФ, 2013. – 205 с.; Крикунов, А.В. Современный морской терроризм / А.В. Крикунов // Военный дипломат. – 2008. – № 2. – С. 139-142.; Михеева, Д.А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством / Д.А. Михеева // Правовая культура. – 2014. – № 4 (19). – С. 65-68.; Пенько, С.А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство / С.А. Пенько // Вестник Марийского государственного университета. – 2011. – № 6. – С. 21-26.; Сидорченко, В.Ф. Морское пиратство / В.Ф. Сидорченко. – СПб., 2004. С. 211.

работы многих зарубежных исследователей, таких как: И. Архенгольц, Ч. Джонсон, Д. Диллон, А. Мэхен, А. Эксвемелин⁵.

Объектом исследования является морское пиратство.

Предметом исследования является международное сотрудничество в борьбе с морским пиратством.

Целью исследования является анализ международного сотрудничества в борьбе с морским пиратством.

Для достижения указанной цели требуется решение следующих задач:

- изучить историю возникновения и эволюцию морского пиратства;
- раскрыть сущность и определить современное состояние морского пиратства;
- изучить особенности международно-правовых норм, направленных на борьбу с морским пиратством;
- исследовать основные направления борьбы с морским пиратством на основе международного сотрудничества;
- изучить и обобщить опыт Российской Федерации в борьбе с морским пиратством.

В представленной работе проведено комплексное исследование, содержащее обширный научный анализ действующих международно-правовых соглашений и норм, регулирующих международное сотрудничество в борьбе с морским пиратством.

Структурно выпускная квалификационная работа состоит из введения, двух глав, разделённых на параграфы, заключения и библиографического списка.

⁵Архенгольц, И.В. История морских разбойников Средиземного моря и океана. Ч. I. История флибустьеров, морских разбойников, опустошавших Испанскую Америку в XVII столетии / И.В. Архенгольц. – М.: Терра, 2009. – 432 с.; Джонсон, Ч. История знаменитых морских разбойников XVIII в. / Ч. Джонсон. – М.: Эксмо-пресс, 2008. – 592 с.; Диллон, Д. Пиратство в Аденском заливе и Юго-Восточной Азии / Д. Диллон // Юридическая газета НАТО. – 2009.; Мэхен, А.Т. Влияние морской силы на историю / А.Т. Мэхен. // Классика геополитики XIX в. – М.: Издательство «АСТ», 2003. – С. 183 – 275.; Эксвемелин, А.О. Пираты Америки / А.О. Эксвемелин. – М.: Изд-во «Браск», 1994. – 230 с.

В первой главе изучена история возникновения и эволюция морского пиратства на международной арене; раскрыта сущность, а так же определено современное состояние морского пиратства.

Во второй главе работы были изучены особенности международно-правовых норм, направленных на борьбу с морским пиратством; проанализированы основные направления борьбы с морским пиратством на основе международного сотрудничества. Изучен опыт Российской Федерации в борьбе с морским пиратством.

В заключении выпускной квалификационной работы были сделаны основные выводы по результатам исследования.

1 МОРСКОЕ ПИРАТСТВО КАК ГЛОБАЛЬНАЯ ПРОБЛЕМА

1.1 История возникновения и эволюция морского пиратства

В рамках исследуемой темы наибольшее внимание привлекает «золотой век» пиратской вольницы, овеянный множеством легенд, – XVII век. В это время случилась окончательная трансформация образа пирата от романтического искателя приключений, бунтаря и путешественника-героя до разбойника, преступника, безусловно осуждаемого законами всех морских держав. Именно тогда случился официальный разрыв между европейскими государствами и пиратским братством. Важно акцентировать, что в это время пиратские структуры максимально дистанцируются от официальных властей, приобретают самостоятельный характер деятельности, представляют собой первый пример масштабного упорядоченного, организованного негосударственного участия (с применением насильственных методов) в мировых правоотношениях.

Следует выделить основные черты пиратского образа жизни, которые впоследствии нашли свое воплощение в организационной системе международного терроризма.

В первую очередь отметим наличие внутренней структуры у пиратских сообществ. Американские исследователи У.А. Робертс, П. Прингл, исследовав взаимоотношения пиратов острова Тортуга, пришли к выводу о создании в 1640 г. «Конфедерации береговых братьев» – самоуправляющейся общины буканьеров⁶. В.К. Губарев называет флибустьерские общины (отряды, команды, «братства») независимыми, многонациональными, самоуправляющимися объединениями изгоев⁷.

⁶Pringle, P. The Story of the Great Age of Piracy / P. Pringle. – N.Y., 2001. – P. 53; Roberts, W.A. The Carriibbean. The story of our Sea of Destiny / W.A. Roberts. – Indianapolis, The Bobbs-Merrill Co., 1940. – P. 138.

⁷Губарев, В.К. Флибустьерский кодекс: образ жизни и обычаи пиратов Карибского моря (60 - 90-е гг. XVII в.) / В.К. Губарев. // Наука. Религия. – 2005. – № 3. – С. 41.

О создании пиратами «береговых братств» с собственными гарнизонами и выборными офицерами писал и Я. Маховский⁸.

Основополагающими принципами пиратских объединений стали выборность всех должностей и демократизм в принятии решений. Капитан - наиболее храбрый и удачливый моряк – имел безусловную власть только во время боя. Все остальные вопросы решались общим собранием большинством голосов. Так, например, А.О. Эксвемелин приводит случай из жизни Дж. Моргана – одного из самых известных и удачливых пиратов. После успешного нападения на небольшой приморский городок на острове Куба в интернациональной команде Моргана возник бытовой конфликт между французами и англичанами. Морган не смог убедить французскую часть команды остаться в его флотилии. Причем он использовал все имеющиеся у него доводы: приговорил к смерти зачинщика спора – англичанина, выделил потерпевшей стороне премиальную долю добычи из захваченного, обещал дальнейшее успешное продолжение похода. Мнение капитана не сыграло решающей роли, и набранная команда распалась, Морган был вынужден вернуться на свою базу, прервав успешное мероприятие⁹.

Рисковый характер деятельности, социально-этническая специфика личного состава, традиция демократии способствовали выраженной внутренней текучести пиратских кадров. Поэтому контингент пиратских общин не отличался постоянством. Стабильность команды зависела от ее удачливости и активности проводимых пиратских рейдов. За исключением нескольких ярких легендарных фамилий, все остальные капитаны оставались на своих должностях очень незначительное время. Так, Чарльз Джонс приводит в пример капитана Бартоломью

⁸Маховский, Я. История морского пиратства / Я. Маховский. – М.: Наука, 1972. – С. 88.

⁹Эксвемелин, А.О. Пираты Америки / А.О. Эксвемелин. – М.: Изд-во «Браск», 1994. – С. 213-214.

Робертса, который смог продержаться в должности капитана исключительно долгий период – в течение трех лет¹⁰.

Как вторую специфическую черту пиратских сообществ назовем их основной регулятор отношений – свод правовых обычаев, единых для всего флибустьерского мира. А.О. Эксвемелин отмечал, что флибустьеры XVII в. не подчинялись официальным властям, руководствовались собственными обычаями и решениями¹¹. В основном правила касались системы взаимоотношений внутри корабельной команды во время рейда или боевой операции, раздела добычи после нападения на корабль или поселение. Интересы всего пиратского коллектива ставились выше личных интересов каждого его участника.

Третья важная черта флибустьерских образований, проявившаяся в том числе и в системе современного международного терроризма, - способность сообществ объединяться с целью совершения совместных крупных акций международного масштаба. Например, в 1662 г. не менее 600 флибустьеров Ямайки и Тортуги приняли участие в экспедиции К. Мингса против Сантьяго-де-Кубы. В отряде Моргана в 1669 г. насчитывалось 960 пиратов, а через год – в 1670 г. – уже 2000 человек¹². С этим войском Морган в 1671 г. пересек по суше Панамский перешеек, дошел до Панамы, где принял бой с испанской кавалерией и пехотой, ворвался в город и захватил золотой запас, приготовленный для отправки в Испанию. За эту операцию английской короной Морган был посвящен в рыцари и получил

¹⁰Джонсон, Ч. История знаменитых морских разбойников XVIII в. / Ч. Джонсон. – М.: Эксмо-пресс, 2008. – С. 213.

¹¹Эксвемелин, А.О. Пираты Америки / А.О. Эксвемелин. – М.: Изд-во «Браск», 1994. – С. 123.

¹²Там же. – С. 135.

должность губернатора Ямайки¹³. Из-за инициативного похода Моргана был прекращен мирный договор между Англией и Испанией 1670 г.¹⁴

Все пиратские акции носили целевой, кратковременный характер.

В XVII в. пираты, как и в предыдущие времена, сохранили важную черту своей социально-политической организации – способность к конструктивному сотрудничеству с официальными властями. Данный признак в исследуемое время становится конституирующим в системе характерных черт пиратского сообщества. Именно благодаря поддержке официальных властей флибустьеры имели возможность открыто доставлять в порты награбленную добычу, реализовывать ее, ремонтировать свои суда, запасаться провиантом, боеприпасами.

Сотрудничество носило взаимовыгодный характер. Англия, Франция, Испания выдавали флибустьерам каперские и репрессальные лицензии, дающие право на грабеж судов и поселений государства-противника в военных действиях. За это пираты предоставляли властям разведывательную информацию, делились частью награбленного, несли обязанность по охране колоний от вражеских вторжений¹⁵.

«Золотой век» пиратства завершился принятием в 1856 г. на Парижском международном конгрессе декларации о морском нейтралитете (Декларация о принципах морского международного права (16 апреля 1856 г.))¹⁶. Одним из важнейших моментов, закрепленных в Декларации, стал запрет всех форм покровительства пиратам. Инициатором появления данной нормы стал представитель Франции граф Валевский, который предложил в конце работы

¹³Earle, P. The sack of Captain Morgan and the battle for the Caribbean / P. Earle. – New York, 2007. Thomas Dunne Books. – P. 18.

¹⁴Блон, Ж. Пираты Флибустьерского моря / Ж. Блон. – М.: Информ-эко, 1991. – С. 68.

¹⁵Губарев, В.К. Флибустьерский кодекс: образ жизни и обычаи пиратов Карибского моря (60 – 90-е гг. XVII в.) / В.К. Губарев. // Наука. Религия. – 2005. – № 3. – С. 39.

¹⁶Декларация о принципах морского международного права (16 апреля 1856 г.) // Сборник договоров России с другими государствами (1856 – 1917). – М.: Государственное издательство политической литературы, 1952. – С. 42-43.

Конгресса принять обязующий государства документ, способный «... содействовать заметно прогрессу международного права и быть приветствуемым всем миром с чувством живой признательности. Вестфальский конгресс установил свободу совести, Венский отменил торг невольниками и обеспечил свободу плавания по рекам, – было бы достойно Парижскому конгрессу установить основания общего морского права во время войны»¹⁷.

В XIX в. Декларацию подписали 34 государства.

Россия в течение многих веков не имея выхода к морю, не являлась морской державой. В связи с чем пиратство было ей не свойственно. В истории России факты морского пиратства относятся к правлению Ивана IV. По его приказу была создана корсарская флотилия в период Ливонской войны. Русский царь пригласил на службу датского корсара Карстена Роде. Он со своей флотилией охранял торговые суда Российского государства. Летописец констатировал, что польские и шведские каперы «разбойным обычаем русские корабли разбивают и из многих земель дорогу нашим торговым судам затворяют». Существовало и так называемое речное пиратство. Оно было характерно для периода становления централизованного государства и больше напоминало примитивный разбой, совершаемый на реке.

Позднее каперов использовал в годы Северной войны Петр I. Император издает Сенатский Указ 1716 г., по которому каперские паспорта были выданы поручику Ладыженскому и подпоручику Лоуренсу Берлогену. Как явствует из текста указа - для нападений на шведские суда. При этом 62% из добытого (приза) шло в пользу государственной казны¹⁸.

Возможность использования каперов была нормативно закреплена в Морском уставе 1720 г., а также Регламенте адмиралтейской коллегии 1765 г.

¹⁷Архенгольц, И.В. История морских разбойников Средиземного моря и океана. Ч. I. История флибустьеров, морских разбойников, опустошавших Испанскую Америку в XVII столетии / И.В. Архенгольц. – М.: Терра, 2009. – С. 59.

¹⁸Маховский, Я. История морского пиратства / Я. Маховский. – М.: Наука, 1972. – С. 99.

В данных документах устанавливалась процедура ареста добычи, определялось вознаграждение участникам экспедиции, запрет на лишение жизни пленных и др. В период правления Екатерины II российское государство прибегало к услугам каперов. Во время русско-турецкой войны 1787 года нанимались греки, каперствовавшие на Средиземном море под русским флагом. Екатерина II пригласила на службу пирата Пола Джонса, который согласился воевать на стороне Российской Империи. Екатерина II произвела своим указом Пола Джонса в контр-адмиралы. Во время русско-французской войны 1805 г. правительство России использовало жителей Ионических островов¹⁹.

Но после принятия Парижской декларации 1856 г. каперство оказалось вне закона.

Российская история свидетельствует, что пиратство было свойственно нашему государству, однако никогда не приобретало таких масштабов, как в других странах.

Долгое время процесс становления морского судоходства и развития международной морской торговли тесно переплетался с историей морского пиратства. В своем развитии пиратство проходило много этапов. С древнейших времен и по сегодняшний день пиратство остается одной из наиболее острых проблем международного морского права.

Для дальнейшего исследования необходимо изучение норм по борьбе с морским пиратством. В этой связи актуально мнение российского юриста М.А. Таубе, «право не есть что-нибудь неподвижное, неизменное, неизвестно откуда явившееся... и понять его современное состояние без его истории немислимо...»²⁰.

В исследовании истории права важную роль играет периодизация. Она является эффективным методом анализа и упорядочения материала. В исторических исследованиях отражены подробные данные о пиратстве с момента его

¹⁹Мэхен, А.Т. Влияние морской силы на историю / А.Т. Мэхен. // Классика геополитики XIX в. – М.: Издательство «АСТ», 2003. – С. 190.

²⁰Таубе, М.А. История зарождения современного международного права (средние века) / М.А. Таубе. – СПб.: Тип. П.И. Шмидта, 1894. Т. 1. – С. 6-7.

возникновения, что позволяет осуществить периодизацию, а также выявить определённые закономерности практики регулирования правовых отношений в Древнем мире.

В Древнем мире пиратство возникло вместе с разделением труда и считалось таким же обычным занятием, как ремесло, земледелие, скотоводство. Л. Отфей отмечал, «все народы, занимавшиеся мореплаванием, занимались и пиратством, которое далеко не возбуждало такого отвращения, как в настоящее время, это ремесло было даже почетное»²¹.

И.М. Кулишер пишет о том, что в Древней Греции торговля первоначально заменялась пиратством²².

Ф. Мартенс также упоминает о том, что «пиратство было обыкновенным явлением Древнего мира»²³.

Правового разграничения между торговлей и разбоем не существовало, поэтому древние пираты органично вписывались в экономику рабовладельческого способа производства.

Рассмотрение пиратства как морского разбоя, а впоследствии организация борьбы с ним сформировались в более поздний период. Общегреческий конгресс в Коринфе в 337 году до н.э. считается первой попыткой принятия договора о противодействии морскому пиратству. На конгрессе было рассмотрено и утверждено предложение о свободе мореплавания в Эгейском море и повсеместной борьбе с пиратством²⁴.

²¹Отфей, Л. История происхождения, развития и изменения морского международного права / Л. Отфей. – СПб., 1887. – С. 91.

²²Кулишер, И.М. Очерк экономической истории Древней Греции / И.М. Кулишер. – Ленинград, 1925. – С. 75.

²³Мартенс, Ф. О праве частной собственности во время войны / Ф. Мартенс. – СПб., 1869. – С. 295.

²⁴Ленцман, Я.А. К вопросу об источниках эллинистического пиратства / Я.А. Ленцман // Вестник Древней истории. № 4 (18) – Л.: Изд-во Академии наук СССР, 1946. – С. 229-324.

Предполагается, что примерно в 100 г. до н.э. в Риме по предложению римского народного трибуна Луция Апулея Сатурнина был принят Закон «О преследовании пиратов». В.В. Юрьева в своей статье «Закон о преследовании морского пиратства» проанализировала текст римского закона о необходимости выработки мер по борьбе с пиратством, а также рассмотрела причины его принятия. Были даны инструкции наместникам провинций Востока; свободным городам и царям Египта, Сирии и Кипра. Письма предписывали быть твердыми в противостоянии пиратам. Согласно данному закону, пираты объявлялись врагами народа, а пиратство признавалось преступлением, впоследствии наказуемым²⁵. Руководствуясь указанным законом, Рим проводил многочисленные антипиратские операции. В 81 году до н.э. Гай Юлий Цезарь, освободившись из плена киликийских пиратов, сразу же отправился в поход против них. Цезарь взял в плен и казнил 350 пиратов²⁶. Из этого следует вывод, что в Древнем мире пиратство существовало в ином облики, помогая осуществлять повседневные заботы человечества, следовательно, не было необходимости в создании коллективной государственной системы и механизмов борьбы с данным явлением.

В Средние века развитие пиратства вызвало появление своего рода морского страхования. Развитие византийской правовой системы, консолидация права в писаном законе в VII веке повлекли за собой принятие Морского закона, который в Западной Европе получил известность как Родосский морской закон. Правила о судовождении, перевозке грузов и пассажиров, фрахтовании судов и распределении прибыли и убытков между судовладельцами и собственниками груза, являлись основополагающим звеном Морского закона. Вплоть до XV века, некоторые нормы данного сборника имели отражение в международной торговле²⁷. Важно отметить

²⁵Юрьева, В.В. Закон о преследовании морского пиратства / В.В. Юрьева // Проблемы всеобщей истории: сб. науч. работ аспирантов истор. фак-та МГУ. – М., 1974. – С. 253-261.

²⁶Маховский, Я. История морского пиратства / Я. Маховский. – М., 1974. – С. 21-26.

²⁷История государства и права зарубежных стран / под ред. проф. Н.А. Крашенинниковой и проф. О.А. Жидкова. – М.: Инфра-М – Норма, 1997. Ч. 1. – С. 366.

резкое оживление пиратов Балтийского моря в XIII веке, что послужило снижению торговли в данном регионе. В конце XIII века в связи с активной деятельностью пиратов в проливе Ла-Манш резко подорожали товары в Англии, Франции и других странах. Английские короли Генрих III, Эдуард I и Эдуард II на какое-то время удержали пиратов, построив несколько военных кораблей, которые сопровождали торговые суда и патрулировали Ла-Манш. Однако, после смерти Эдуарда II в 1327 г. пираты вновь активизировались. В этих условиях английские купцы создали Лигу пяти портов (Гастингс, Ромни, Ист, Дувр и Сэндвич). За счет взносов участников Лига содержала полицейскую флотилию. Королевская власть разрешила Лиге обыскивать все суда, проходящие через Ла-Манш. В конце концов, такая привилегия привела к тому, что высшие должностные лица Лиги превратились в обыкновенных пиратов, грабивших под прикрытием королевского разрешения на досмотр²⁸.

Анализ вышеизложенного материала предполагает следующие выводы: первый период считается началом возникновения первых правовых норм в противодействии морскому пиратству, он начинается с Древних веков до конца Средних веков (337 г. до н.э. – 1648 г.). Стоит отметить, что в Древнем мире борьба с морским пиратством не осуществлялась в том смысле, какой мы вкладываем в это понятие сегодня. И.И. Лукашук пишет о «нравственной вседозволенности» в межгосударственных отношениях того периода.²⁹

Главной причиной отсутствия единых норм в борьбе с морским пиратством считается представление государств о национальной исключительности, варварство и произвол, а также враждебность ко всем иностранным государствам. В этот период были сформированы первые нормы морского права в Родосском морском сборнике. С конца XIII столетия начинает складываться обычное морское право, при котором устанавливался контроль над произволом частных лиц

²⁸Сидорченко, В.Ф. Морское пиратство / В.Ф. Сидорченко. – СПб., 2004. – С. 211.

²⁹Лукашук, И.И. Международное право. Общая часть: учеб. для студентов юр. фактов и вузов. 3-е изд. / И.И. Лукашук. – М., 2008. – С. 77.

(каперские патенты, Ганза), а так же трансформация «берегового права». В 1648 году заключен Вестфальский мир, при котором были заложены основные принципы международных отношений.

Второй период от 1648 г. до 1919 г., было утверждено понятие открытого моря, территориального моря, а также основы их правового статуса, причиной этому послужило быстрое развитие межгосударственных отношений и мореплавания. Парижский мирный конгресс 1856 года положил начало основам объединения государств, в противодействии морскому пиратству.

Третий период считается с основания Лиги Наций до принятия Устава ООН (1919-1945 гг.). В этот период сложилось чёткое представление природы морского пиратства, а также были заложены основы принятия универсального соглашения, направленного на борьбу с ним. Работа Лиги Наций по кодификации международного права охватывала кодификацию норм о борьбе с морским пиратством и, по сути, являлась первой попыткой закрепить положения о борьбе с морским пиратством на конвенциональном уровне.

Четвертый период начинается с принятия Устава ООН 1945 г. до настоящего времени. Принятие Конвенции «Об открытом море» 1958 года, где впервые были закреплены положения, касающиеся борьбы с морским пиратством, было важным и, пожалуй, самым знаменательным событием данного периода. В дальнейшем они были воспроизведены в Конвенции 1982 года «По морскому праву». Кроме того, в этот период был принят ряд соглашений, направленных на борьбу с преступностью, которые не могли не затронуть актуальную тему морского пиратства. Представленная периодизация в целом взаимосвязана с общей периодизацией истории международного права.

1.2 Сущность и современное состояние морского пиратства

Пиратство относится к международным преступлениям, его отличие в том, что оно совершается на море и прежде всего, направлено против безопасности судоходства. В XXI веке пиратство существенно изменилось, приобрело новые

черты. На протяжении многих столетий пиратство существовало с различной интенсивностью во всех приморских странах. Пиратство никогда не исчезало с международной политической арены. В период его становления и развития происходила модификация его структуры, повышалась вооруженность пиратских центров, расширялась сфера влияния.

Вплоть до окончания Второй мировой войны не существовало единого определения морского пиратства. Прежде всего, возникали проблемы с правовой основой ликвидации данного преступления. Впервые, официальное закрепление понятие получило в Женевской конвенции об открытом море, принятой 29 апреля 1958 года, в связи, с чем наметилась процедура борьбы. Исходя из положений статьи 15 данной конвенции, пиратством является:

1) Любые неправомерные действия, совершаемые экипажем судна или пассажирами частного судна, в целях удовлетворения личных целей, направленные против другого судна или летательного аппарата, граждан и имущества, находящихся на борту, как в пределах, так и за пределами какого-либо государства;

2) Любым актом, при котором добровольно используется какое-либо судно, и действие совершается со знанием того, что данное судно является пиратским;

3) Любое сознательное содействие, в том числе и помощь в совершении нападения, предусмотренного в пунктах 1 и 230.

Эти определения практически дословно повторяются в статье 101 Конвенции ООН по морскому праву, принятой 10 декабря 1982 года и вступившей в силу спустя 12 лет – 16 ноября 1994 года³¹.

Признаками данного преступления считаются преступления, совершаемые в открытом море, то есть находящиеся в пространстве вне юрисдикции какого-либо

³⁰Женевская конвенция об открытом море 1958 г. [Электронный ресурс] // Сайт Ведомости Верховного Совета СССР. Режим доступа: <http://vedomosti.sssr.su>, свободный (дата обращения: 10.05.17)

³¹Бюллетень международных договоров. 1998. № 1 [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 11.05.17)

государства. Учитывается тот факт, что преступления, совершённые в рамках какого-либо государства, будут подвергаться законом данной страны. Ещё один признак гласит, что пиратство всегда направлено против какого-то объекта, а также против безопасности его плавания.

Из данного выше определения пиратства, а также его признаков, следует выделить, что предметом морского пиратства является речное и морское судно, а объектом являются физические или юридические лица, находящиеся на борту. Не обойтись и без противоречий, в большинстве случаев акты пиратства осуществляются в открытом море, а не в водах определённого государства, в связи с этим процесс борьбы с морским пиратством усложняется.

Большинство государств признали данное определение, отражая его в своём уголовном законодательстве. Например, российское законодательство (ст. 227 УК РФ) трактует пиратство как «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения»³².

Ещё одним документом, трактующим пиратство как преступление, стала Римская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, принятая 10 марта 1988 года³³. В этой конвенции рассматриваются меры по предотвращению более широкого круга преступлений. Предметом регулирования выступает борьба с незаконными деяниями в международном морском судоходстве. Главное отличие заключается в том, что действие этой конвенции распространяется как во внутренних морских водах, так и в территориальных, а также в открытом море.

О масштабах проблемы распространения пиратства на современном этапе говорят следующие факты. Если вплоть до начала Второй мировой войны

³²Собрание законодательства РФ. 26 ноября 2001 г. № 48. Ст. 4469 [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 13.05.17)

³³Бюллетень международных договоров. 1998. № 1 [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 10.05.17)

фиксируются лишь отдельные упоминания о пиратских нападениях, то начиная с середины 80-х – начала 90-х гг. прошлого века отмечается резкий скачок их числа. Согласно данным Международного морского бюро (ММБ), занимающегося анализом преступлений в сфере международной торговли, в 2011 г. в различных районах Мирового океана было совершено 439 пиратских нападений, что значительно превысило этот показатель за прошлые годы (263 – в 2007 г., 293 – в 2008 г., 410 – в 2009 г.) и лишь ненамного уступало рекордному 2010 г., когда было зафиксировано 445 случаев. Данные за 2012 г., по итогам которого зарегистрировано снижение общего количества нападений до 297, в 2013 г. до 264, а в 2014 г. – 245. В 2015 г. было совершено 246 нападений. Эти данные дают основание для осторожного оптимизма³⁴.

Больше всего нападений произошло в районе Индонезии (108), 13 случаев – у берегов Малайзии, 11 – Филиппин, 27 – у берегов Вьетнама, 11 – Бангладеш, 13 – Индии, 14 – Нигерии. Незначительное количество нападений зафиксировано в проливе Малакка, Сингапурском проливе, у берегов Таиланда, Китая, Колумбии, Гаити, Венесуэлы, Камеруна, Конго, Египта, Ганы, Гвинеи, Берега Слоновой Кости, Кении, Либерии, Мозамбика, Демократической Республики Конго и Папуа Новой Гвинеи. В первом квартале 2016 г. вблизи Индонезии, Филиппин, Китая, Вьетнама, Индии, Гайаны, Перу, Венесуэлы, Кот д'Ивуара, Кении, Нигерии было совершено 37 нападений.

Однако в целом пиратство по-прежнему сохраняется на опасно высоком уровне. Следует иметь в виду, что приведённые выше цифры отражают истинное положение вещей лишь отчасти, поскольку многие нападения остаются незарегистрированными. Глава Информационного центра по пиратству в Куала-Лумпуре Н. Чанг подобное положение дел объясняет следующим образом: «В некоторых случаях владельцы судов, подвергшихся нападению, оказывают

³⁴Гладченко, Л.В. Морское пиратство на современном этапе: старая проблема в ряду новых угроз безопасности / Л.В. Гладченко // Проблемы национальной стратегии. – 2013. – № 3 (18). – С. 136.

давление на капитанов, требуя от них не заявлять о произошедшем... поскольку они либо не хотят портить свою коммерческую репутацию, либо стремятся избежать потери времени из-за задержки судов для проведения расследования»³⁵. По заключению английских экспертов, следует исходить из того, что число фактических случаев пиратских нападений превышает количество заявленных не менее чем на 25 %. Иными словами, с учётом подобных поправок можно говорить о том, что реальное число пиратских нападений составляет более 500 в год.

Существует пять объективных факторов, обеспечивающих процветание современного пиратства.

Первый фактор – достаточное количество местного населения, поставляющее в морские шайки потенциальных рекрутов. Ведь в странах, раздираемых внутренними противоречиями, нет возможности найти легальный заработок и содержать семью. Зато есть отряды вооруженных боевиков, которые хорошо вооружены и подготовлены.

Вторым фактором является относительно безопасная основа для пиратских операций. Принятие Советом Безопасности ООН решения №1846 2008 года позволило в течение 12 месяцев государствам и организациям входить в территориальные воды, где есть опасность пиратства, для пресечения морской преступности. Несмотря на данное разрешение, этот мандат не распространяется на действия сил на берегу.

Третий фактор заключается в хорошо отработанной организации морских нападений.

Четвертым фактором является определенная внешняя поддержка. Например, в Сомали Переходное федеральное правительств, признанно международным сообществом в качестве законной сомалийской власти. Однако реальная власть находится у непризнанных государств, наиболее крупными из которых являются Пунтленд, а также Сомалиленд. Как утверждают наблюдатели, бизнесмены в

³⁵Там же. – С. 137.

Пунтленд находятся в сговоре с отдельными бизнесменами в Объединенных Арабских Эмиратах.

И, наконец, пятый фактор заключается в клановой системе.

Причинами, способствовавшими подъёму современного морского пиратства, стало воздействие на него ключевых тенденций современного развития, в первую очередь глобализации и фрагментации современного мира, а также кардинальных изменений в сфере безопасности. Ввиду сложности и многоплановости этих процессов, а также незавершённости продолжающейся в отечественной и зарубежной академической среде дискуссии относительно их сущности представляется целесообразным указать только на те их стороны и аспекты, которые могут иметь прямое отношение к проблеме морского пиратства.

Большое, во многом определяющее значение в деле создания материальной базы нынешнего подъёма морского пиратства оказала глобализация, под которой, согласно одному из последних определений, предлагается понимать возникновение новой системы мирового хозяйствования, заключающейся в слиянии национальных экономик в единую общемировую систему, основывающуюся на новой ступени либерализации движения товаров и капитала.

Сегмент этого процесса, имеющий непосредственное отношение к формированию материальной базы пиратства, связан с международным разделением труда, всеобщим охватом производительных сил, закреплением производственных диспропорций в мировом масштабе – разделением на развитое технологическое ядро и территории, поставляющие ресурсы, и, как следствие, бурным развитием системы транспортировки товаров и материальных ценностей.

По оценкам экспертов, с окончанием Второй мировой войны объём поставок морем каждые десять лет удваивался и в настоящее время составляет почти 6 млрд. т. Почти 80 % мировой торговли осуществляется морским путём. В этом процессе занято около 93 тыс. морских торговых судов, 1 млн. 250 тыс. моряков.

Перемещение материальных ценностей в возрастающих объёмах, а также рост количества судов, их перевозящих, и числа моряков, занятых в этом бизнесе, в

совокупности формируют потенциальную материальную основу, питающую развитие морского пиратства.

Другой важный фактор, повлиявший на подъём морского пиратства, связан с процессом фрагментации – распадом некоторых государственных образований, изменения традиционной (Вестфальской) системы взаимоотношений государств и трансформацией государственного суверенитета. Уместно вспомнить, что в результате распада колониальной системы западная идея суверенного государства, привнесённая в «незападный мир» в глобальных масштабах, не везде смогла соответствовать местной специфике. Результатом этого процесса стало то, что ряд государств смогли осуществлять властное верховенство лишь частично. В контексте проблемы морского пиратства это наглядно проявилось в политике Индонезии, власти которой длительное время не могли обуздать пиратов в своих территориальных водах. Похожие процессы происходят сегодня и в государствах Гвинейского залива, демонстрирующих неспособность поставить заслон развитию пиратства в этих водах.

Однако крайней формой проявления феномена утраты суверенитета, выражающейся в полном распаде государственности, стало появление так называемых несостоявшихся государств. В контексте проблемы морского пиратства особое значение имело развитие ситуации в Сомали. Фактический коллапс этого государства в результате идущей здесь более четверти века гражданской войны поставил его 9-миллионное население на грань гуманитарной катастрофы. Тотальная безработица и наличие на руках большого количества оружия в условиях отсутствия признанной власти закономерно привели к тому, что на смену рыболовству пришёл морской разбойный промысел, который стал вынужденным способом существования этого государства. Из отмеченного выше общего количества нападений за 2012 г. на долю сомалийского преступного синдиката приходится 75, т.е. более трети.

Последние десятилетия ушедшего века и начало нового тысячелетия ознаменовались глубокими изменениями всей глобальной сферы безопасности. В результате того, что с окончанием «холодной войны» риск глобального

столкновения был сведён к минимуму, на первый план вышли явления, которые до недавнего времени не воспринимались как серьёзный источник угрозы. Свою нишу в этом ряду новых, или нетрадиционных, аспектов безопасности заняла и проблема морского пиратства.

Вывод по главе 1

Пиратство является одной из древнейших угроз, представшей перед человечеством. В древнем мире первые акты пиратства отождествлялись с разделением труда. Правового разграничения торговли и пиратства не существовало, и пираты органично вписывались в экономику рабовладельческого способа производства. Тем самым обосновывается вывод о том, что в античности пиратство уже существовало, но коллективной государственной системы мер и механизмов борьбы с ним еще не было. Взгляд на пиратство как на морской разбой и на организацию борьбы с ним сформировался в более поздний период. Долгое время пиратство было наравне с актами разбоя, грабежа, убийств и другими преступлениями подобного характера. На протяжении нескольких десятилетий XX века вопросы борьбы с пиратством неоднократно поднимались на международной арене для того, чтобы привлечь внимание мировой общественности. Роль данного преступления постоянно менялась, а отношение к нему было невозможно определить. В XX веке произошло возрождение пиратства, что потребовало законодательного закрепления ответственности за его совершение в международно-правовых документах. Таким образом, разработанные мировым сообществом международно-правовые механизмы по борьбе с морским пиратством заложили международно-правовые основы для пресечения пиратских актов в пределах открытого моря. Конкретный механизм реализации их положений должен найти дальнейшее развитие, как в международном праве, так и в законодательстве прибрежных государств.

Несмотря на то, что понятие пиратства всегда было и остаётся одним из наиболее запутанных понятий в международном праве, 29 апреля 1958 года понятие морское пиратство, впервые получило официальное закрепление в Женевской конвенции об открытом море.

2 БОРЬБА МЕЖДУНАРОДНОГО СООБЩЕСТВА С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ

2.1 Реализация международно-правовых норм, направленных на борьбу с морским пиратством

В отличие от Древних времён, когда пиратство органично вписывалось в производство и экономику государств, сейчас, пиратство во многом угрожает жизненно важным интересам государств.

Важно отметить, что моря и озёра используются во благо человечества, однако и в этой сфере нашлось место для совершения преступления, угрожающего безопасности мореплавания, такого как морское пиратство. Прежде всего, международное морское пиратство как акт международного преступления несёт опасность на морях и озёрах. Международные преступления наносят серьёзный ущерб международному правопорядку, при этом подрывается мирное сотрудничество государств, а впоследствии вникает вглубь государства и затрагивает права и свободы граждан, а также их личные интересы. В этой связи возрастает заинтересованность государств, в совместной борьбе с этим преступлением.

Проблема борьбы с пиратством ограничена рядом условий и средств, что в данном контексте не позволяет рассматривать данную проблему в рамках одного государства, а требует именно комплексного подхода к проблеме. Таким образом, эффективные меры по пресечению морского пиратства, а также высокий уровень обеспечения морской безопасности в целях обеспечения надёжного судоходства являются первоначальными задачами мирового сообщества.

С целью обеспечения безопасности своего народа в пределах страны, в частности на море, а также защиты окружающей среды и повышения морской безопасности, возникает необходимость сотрудничества государств по предотвращению любых актов пиратства. В конвенциях ООН 1958 и 1982 годов закреплена обязанность государств сотрудничать в борьбе с морским пиратством. Статья 14 Конвенции 1958 года гласит: «Все государства, в полной мере обязаны

содействовать уничтожению пиратства в открытом море и в других местах вне юрисдикции какого-либо государства»³⁶.

В Конвенции 1982 года данное положение закреплено в статье 100, все государства сотрудничают в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства в максимально возможной степени³⁷.

В Декларации ООН 1970 года установлено: «Государства обязаны сотрудничать друг с другом независимо от различий их политических, экономических и социальных систем в различных областях международных отношений с целью поддержания международного мира и безопасности и содействия международной экономической стабильности и прогрессу, общему благосостоянию народа и международному сотрудничеству, свободному от дискриминации, имеющему в своей основе такие различия»³⁸.

Положения данных статей подтверждают один из основных принципов международного права, который закреплён в Уставе ООН 1970 года, о принципах международного права о дружественных отношениях и сотрудничестве между государствами. В связи с этим, следует отметить мнение профессора Р.А. Каламкарян, где он уделяет особое значение принципу добросовестности в международном праве. Изначально принятые государством обязательства, предполагающие соблюдение и осуществление международно-правовых норм по

³⁶Конвенция об открытом море 1958 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII. – М., 1967. – С. 222-232.

³⁷Международное уголовное право: учеб. пособие / под общей ред. В.Н. Кудрявцева. 2-е изд., перераб. и доп. – М., 1999. – С. 149.

³⁸Устав Организации Объединенных Наций 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. – М., 1956. – С. 14-47.

пресечению морского пиратства на основе принципа добросовестности в соответствии с Уставом ООН 1970 года³⁹.

Акты морского пиратства могут затрагивать разные национальные интересы: флаг судна; государства, в чьей морской зоне произошло нападение; государства, предполагаемого происхождения преступников; гражданства лиц государств, находящихся на борту судна; государства, с которым связаны права собственности на груз; и, возможно, также государства, в котором преступление было подготовлено, запланировано, либо с территории которого им руководили или управляли. Меры, разрабатываемые и внедряемые в практику защиты судоходства, осуществляются на трех уровнях: глобальном, региональном и правительственном⁴⁰.

Эффективное предотвращение актов морского пиратства возможно при организации двух составляющих:

- 1) деятельность сотрудничающих государств;
- 2) деятельность международных организаций.

При рассмотрении составляющих, было выявлено, что традиционно, главной деятельностью государств по предотвращению морского пиратства является патрулирование военными кораблями и самолётами опасной части открытого моря.

Однако, последние 15 лет ВМФ России в большинстве случаев прекратил своё патрулирование в районе Юго-Восточной Азии, исключением является лишь случай, когда было захвачено судно «Фаина», где присутствовали российские граждане, в данном случае Россия применила военные силы, используя эсминец «Неустрашимый». Также известны подобные случаи и с другими странами. Например, число походов и патрулирования данного региона ВМС США и Великобритании снизились до 50%, и только ситуация 2008 года смогла привлечь военные силы данных стран. Другими странами известны подобные случаи.

³⁹Каламкрян, Р.А., Международное право: учебник / Р.А. Каламкрян. – М.: Изд-во «Эксмо», 2004. – С. 56

⁴⁰Бирюков, П.Н. Международное сотрудничество в борьбе с преступностью и правовая система РФ / П.Н. Бирюков. – Воронеж, 2007. – С. 110-115.

Следует отметить, что прибрежные государства опасной акватории иногда идут на контакт в целях сотрудничества по борьбе с пиратством.

Общие интересы государств предполагают решение вопросов по безопасности свободы судоходства, а также выработке мер по предотвращению морского пиратства путём тесного взаимодействия не только одного или нескольких государств, а путём сотрудничества всего мирового сообщества.

Важно отметить, авторитетное мнение профессора Ю.С. Ромашева, который считает, что наряду с институтом международного контроля над соблюдением исполнения государствами международных договоров, необходимо говорить об институте международного контроля над соблюдением международных договоров в сфере борьбы с преступлениями международного характера. Далее он отмечает, что если первый вид контроля предусматривает взаимный контроль над деятельностью государств-участников международных договоров, то второй – взаимный контроль государств-участников международных договоров за неправомерным поведением их граждан, которое может квалифицироваться как преступление международного характера (за соответствием поведения физических лиц нормам международного права)⁴¹.

Таким образом, можно сделать вывод, что в силу принятых на себя обязательств государства должны сотрудничать в борьбе с морским пиратством. Основанием для такого сотрудничества являются Устав ООН (принципы сотрудничества и добросовестного выполнения обязательств) и конкретизирующие нормы, закрепленные в Конвенции 1958 года и Конвенции 1982 года.

Одной из задач сотрудничества государств является взаимный контроль над исполнением международных договоров в сфере борьбы с морским пиратством; а также взаимный контроль над неправомерным поведением граждан государств-членов международных договоров, которое может квалифицироваться как пиратство.

⁴¹Устав Организации Объединенных Наций 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. – М., 1956. – С. 14-47.

Следует подчеркнуть, что вплоть до окончания Второй мировой войны отсутствовал единый подход к определению пиратства, а правовой основой борьбы с данным явлением служили международно-правовые обычаи, что создавало определенные сложности. Впервые официальное закрепление понятие получило в Женевской конвенции об открытом море, принятой 29 апреля 1958 г., в связи с чем наметилась процедура борьбы. Согласно статье 15, пиратством является любое из перечисленных ниже действий:

1) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

а) в открытом море против другого судна или летательного аппарата, или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

2) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или пиратским летательным аппаратом;

3) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в подпунктах 1 и 2 настоящей статьи⁴².

⁴²Женевская конвенция об открытом море 1958 г. [Электронный ресурс] // Сайт Ведомости Верховного Совета СССР. Режим доступа: <http://vedomosti.ssr.ru>, свободный (дата обращения: 10.05.17)

Эти определения практически дословно повторяется в статье 101 Конвенции ООН по морскому праву, принятой 10 декабря 1982 г. и вступившей в силу спустя 12 лет – 16 ноября 1994 г.⁴³.

Определения, закрепленные в конвенциях, признаны большинством государств и нашли отражение в уголовном законодательстве некоторых стран. В частности, российское законодательство (ст. 227 УК РФ) трактует пиратство как «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения»⁴⁴. Однако борьба с данным явлением существенно осложняется тем, что пиратские нападения, как правило, совершаются в открытом море, а не в территориальных водах государства.

Еще одним международно-правовым документом, квалифицирующим пиратство как преступление, является принятая 10 марта 1988 г. Римская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства⁴⁵. В отличие от предыдущих конвенций данная конвенция направлена на пресечение более широкого круга преступных посягательств. В качестве предмета регулирования называется борьба с незаконными актами в международном морском судоходстве. Кроме того, существенное отличие заключается в сфере применения: действие данной конвенции распространяется на преступления, совершаемые как во внутренних морских водах, так и в территориальных водах, и в открытом море.

⁴³Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 13.05.17)

⁴⁴Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства Российской Федерации. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 14.05.17)

⁴⁵Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства Российской Федерации. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 10.05.17)

Пиратство довольно тесно переплетается с таким явлением, как терроризм. Сегодня сфера действий террористов включает не только сухопутную территорию, но и охватывает воздушное и морское пространства, а также территории, находящиеся за пределами юрисдикции государства, – открытое море и воздушное пространство над ним. Морской терроризм, являясь одним из аспектов терроризма в широком понимании, отличается от него лишь тем, что сферой действия морских террористов являются открытое море, береговые сооружения, территориальное море, континентальный шельф и исключительная экономическая зона, т.е. охватывается пространство как в рамках юрисдикции государств, так и за ее пределами.

Определение терроризма и его различных аспектов закреплено во многих международных соглашениях. Однако нет ни одного действующего универсального международно-правового акта, который бы определял действия, относимые к террористическим акциям на море, и предусматривал меры борьбы с ними⁴⁶. Это положение актуально и для российской правовой науки, в которой отсутствует определение понятия «морской терроризм». Однако многими исследователями предпринимаются попытки дать подобное определение. Так, А.В. Бреев под морским терроризмом понимает действия противоправного характера (захват или угон, взрыв морского судна), которые повлекли за собой несчастные случаи с людьми, материальный ущерб с целью запугивания органов государственной власти или выражения несогласия с тем или иным политическим решением⁴⁷.

В некоторых работах оба этих явления отождествляются: морской терроризм рассматривается как акт пиратства (терроризма), предпринятый в территориальных водах государства или в открытом океане по личным, финансовым или политическим мотивам против военнослужащих или гражданских лиц

⁴⁶Моджорян, Л.А. Терроризм на море: Борьба государств за безопасность морского судоходства / Л.А. Моджорян. – М.: Международные отношения, 2010. – С. 5.

⁴⁷Бреев, А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России / А.В. Бреев. // Молодой ученый. – 2012. – № 10. – С. 212.

негосударственными субъектами. Также морской терроризм трактуется как акт пиратства, проведенный с целью финансирования террористических организаций⁴⁸.

При анализе соотношения морского терроризма и пиратства следует выявить общие черты данных явлений и найти различия между ними. Так, общей чертой, которая характерна как для пиратства, так и для морского терроризма, является тактика поведения, рассчитанная на то, чтобы вызвать сильный испуг с целью, чтобы терроризируемый был готов выполнить любое требование террористов⁴⁹. Другой общий признак заключается в том, что и те, и другие выступают как частные лица или члены организации и, во всяком случае, формально не зависят от государства, которое, в свою очередь, не несет ответственности за их действия и причиненный ими ущерб. По словам члена американского Совета по международным отношениям, специалиста по проблемам Африки Стефани Хансон, пираты и террористы, будучи негосударственными формированиями, отъединяют себя от своего государства и создают экстерриториальные союзы. Они совершают преступные деяния против гражданских лиц в личных целях⁵⁰.

Следует отметить, что мотивы, побуждающие как пиратов, так и террористов к совершению преступных деяний совпадают. В качестве мотивов могут выступать как психологические особенности преступников, так и уровень благополучия их государств. Как правило, пиратские нападения и террористические акты совершаются представителями т.н. «несостоявшихся государств», для которых характерен развал политических институтов, законодательной системы. Подобные государства являются реальными или потенциальными очагами конфликтов.

⁴⁸Там же. – С. 211.

⁴⁹Михеева, Д.А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством / Д.А. Михеева // Правовая культура. – 2014. – № 4 (19). – С. 67.

⁵⁰Куманев, Д.С. Проблема пиратства как разновидности терроризма и ее влияние на региональную безопасность в АТР / Д.С. Куманев // Ойкумена. – 2010. – № 2. – С. 20.

Так, например, с 1991 г. Сомали фактически перестало существовать как государство, а территория страны, на которой было создано несколько разрозненных образований, контролируется отдельными полевыми командирами. Пиратство является основным источником заработка местного населения. В стране, насыщенной оружием, не составляет большого труда организовать хорошо оснащенные рейдерские группы. Местные власти не заинтересованы в каком-либо противодействии пиратству, поскольку оно не оказывает влияния на их международный статус. Они либо закрывают глаза на пиратский промысел, либо участвуют в нем сами. Отсутствие власти в стране дает возможность пиратам приводить суда в бухты вдоль побережья Сомали и держать там сколь угодно долго, до получения за суда и экипажи выкупа. Поэтому представляется, что наиболее эффективный метод в борьбе с этими явлениями заключается в создании международным сообществом необходимых условий для проведения подобными государствами необходимых экономических и политических реформ.

Кроме того, объектами нападений как пиратов, так и морских террористов служат суда, имущество пассажиров и членов экипажа, а в конечном счете – свобода морей и безопасность мореплавания, являющиеся основополагающими принципами международного права.

Различия же между этими явлениями заключаются в целях, которые преследуют исполнители. Для пиратов первоочередная задача заключается в получении денежной прибыли, обогащении, т.е. пираты преследуют личные цели. Цель морских террористов, по мнению А. Крикунова, заключается в запугивании властей, как правило, с целью выполнения политических требований⁵¹. Другими словами, цели террористов носят явно выраженный политический характер. Кроме того, пираты избегают афиширования своих действий и прибегают к силе в последнюю очередь, морские террористы, как правило, стремятся к афишированию творимого ими насилия.

⁵¹Крикунов, А.В. Современный морской терроризм / А.В. Крикунов // Военный дипломат. – 2008. – № 2. – С. 141.

Однако на практике границы между этими явлениями зачастую оказываются размытыми. Единственное, что можно смело утверждать, – морской терроризм незначительно отличается от известного с незапамятных времен пиратства. В последнее время становится все сложнее определить четкую грань между ними. Так, например, в Сомали между пиратами и террористическими организациями давно существуют прочные связи. Регионы современного пиратства – Аденский залив, Аравийское море, Индийский океан и Южно-Китайское море – привлекают к себе все большее внимание террористических организаций. Используя пиратскую тактику, террористы стремятся распространить джихад и на морские рубежи⁵².

Также следует понимать, что терроризм и пиратство больше не являются обособленными проблемами и бороться с ними следует как с единым целым. Для подвергающихся нападению членов экипажа и пассажиров судов не имеет значения, являются ли они жертвами грабителей или лиц, преследующих политические или религиозные цели.

По вопросу о борьбе с терроризмом на море имеется значительное число исследований, например, сборник трудов английских и американских авторов «Насилие на море: обзор терроризма, актов войны и пиратства и контрмеры для предупреждения терроризма», выпущенный в Париже в 1986 г. Широкий спектр мнений, представленных в сборнике, охватывает как теорию, так и практику терроризма на море, причем как в условиях мира, так и в ходе военных действий. Следует согласиться с авторами книги, усматривающими в пиратстве предшественника терроризма на море, борьба с которым должна основываться на тех же международно-правовых принципах, на каких ведется борьба с пиратством. Эту точку зрения разделяют и американские ученые, в частности, Б.А. Бозек⁵³.

⁵²Князева, Н.А. Применение норм международно-правового характера как один из способов противодействия морскому терроризму и пиратству / Н.А. Князева, Е.А. Князева // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. –2014. – № 4. – С. 178.

⁵³Boczec, B.A. Piracy and Maritime Terrorism: the Need for a Progressive Development of International Law // XVII Conference «Pacem in Maribus». June 26-30, 1989. – Moscow, 1989.

Таким образом, как пиратство, так и терроризм в широком понимании представляют угрозу для всего международного сообщества. Поэтому борьба с данными явлениями должна базироваться на осознании каждым государством опасности подобных явлений и носить комплексный характер, т.е. быть направленной на ликвидацию причин и затрагивать все сферы общественной жизни.

В основном сотрудничество государств осуществляется через международные организации, таким образом, перед нами встаёт задача необходимости рассмотрения и анализа роли международных организаций в противодействии морскому пиратству. Международные организации, являясь субъектами международного права, играют весьма значительную роль в регулировании межгосударственных отношений. Международные организации являются институциональной основой многостороннего сотрудничества государств, а так же действенным механизмом объединения усилий мирового сообщества в борьбе с морским пиратством.

Организация Объединенных Наций занимает главное место в системе международных организаций, посредством которой осуществляется международно-правовое сотрудничество государств, в борьбе с морским пиратством. Именно начало работы ООН положило начало развитию взаимодействия государств в решении проблем безопасности, в особенности безопасности судоходства. Самым значимым событием в истории борьбы с пиратством правовыми средствами является разработка и принятие Конвенции «Об открытом море» 1958 года, в которой впервые было дано универсальное конвенциональное определение пиратства. В дальнейшем была принята Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, в которой положения, касающиеся борьбы с морским пиратством, подверглись незначительным изменениям. В 2008 году пиратство представляло собой растущую угрозу международным программам по оказанию гуманитарной помощи и безопасности судоходства в странах, граничащих с Аденским заливом. В связи с событиями 2008 года ООН уделяла достаточно внимания проблеме борьбы с пиратством, в особенности у берегов

Сомали. В частности, Советом Безопасности ООН с 2008 по 2014 гг. включительно было принято 16 резолюций относительно пиратства. Во всех резолюциях, Совет Безопасности призывает государства к активизированию и координированию усилий в целях противодействия пиратству; а также взаимодействию друг с другом, с международными организациями и с Переходным Федеральным Правительством (ПФП) Сомали, касательно установления юрисдикции в отношении актов пиратства. Были даны указания по подготовке и методам избегания района Сомали, а также методам приёмов защиты от пиратов. Важным элементом во взаимодействии государств по обеспечению безопасности прибрежных и морских районов – стало предоставление помощи Сомали и соседним прибрежным государствам, а также оказание технического содействия в целях укрепления потенциала этих государств. В связи с этим было введено указание на нераспространение ограничений, которые были установлены в 1992 году, таких как эмбарго на поставку оружия в Сомали, а также на оружие и военную технику при обеспечении прибрежной и морской безопасности Сомали, в частности борьба с морским пиратством. Было отмечено, что пиратство играет определённую роль в финансировании нарушений эмбарго на поставку оружия. Подчёркивалась важность выполнения мер по предотвращению и пресечению актов пиратства против судов по рекомендациям ИМО. Особенностью Резолюции 1816 (2008 года) является то, что в 2008 году некоторые государства и международные организации, такие как Европейский Союз и НАТО выступили с инициативой по борьбе с пиратством в Африке⁵⁴. Кроме того, 27 февраля 2008 года постоянный представитель Сомалийской Республики при Организации Объединённых Наций, обратился к Председателю Совета Безопасности ООН с прошением от Переходного федерального правительства Сомали о предоставлении необходимой помощи в осуществлении принятия мер по обеспечению безопасности международных и

⁵⁴Диллон, Д. Пиратство в Аденском заливе и Юго-Восточной Азии / Д. Диллон // Юридическая газета НАТО. – 2009.

территориальных вод Сомали с целью безопасного осуществления судоходства, необходимого для поддержания экономики Сомали и прибрежных стран.

Начиная с Резолюции 1838 (2008 год)⁵⁵, Совет Безопасности призывает все заинтересованные государства активизировать все свои силы для предотвращения глобального распространения морского пиратства, путём развёртывания военных кораблей и военной авиации.

Рассмотрев некоторые резолюции Совета Безопасности ООН, можно сделать вывод, что многие из них несут исключительно декларативный и рекомендательный характер.

Новой вехой в истории морского права стало учреждение в 1948 г. Международной морской организации (ИМО) – специализированного органа ООН. По состоянию на 2016 год, общее число членов данной организации составляет 170. В конвенции 1948 года «О межправительственной морской консультативной организации», а позже в отредактированной форме в 1984 году «О международной морской организации» можно выделить ключевую цель организации, которая заключается в содействии и поощрении всеобщему принятию норм по вопросам безопасности на море⁵⁶.

ИМО является связующим звеном по сотрудничеству и обмену технической информацией по международному торговому судоходству. ИМО разрешает дискриминационные вопросы, связанные с международным торговым судоходством, а также принимает меры по обеспечению безопасности на море. Деятельность ИМО предполагает защиту окружающей среды, в первую очередь морской, от загрязнения её с судов. Существует ряд мероприятий по борьбе с морским пиратством, проводимые в рамках ИМО. В 1960 году была разработана и

⁵⁵Резолюция Совета Безопасности ООН. Положение в Сомали. 7 октября 2008 г. S/Res/1838 (2008) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: [http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1838\(2008\)](http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1838(2008)), свободный (дата обращения: 17.04.17).

⁵⁶Международная морская организация [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: http://www.un.org/ru/unsystem/members.asp?sp_org=+36%2C, свободный (дата обращения: 04.04.17).

создана Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). Это был первый значительный шаг в поддержании технического темпа в судоходной индустрии. В целях модернизации и улучшения мер по борьбе с морским пиратством, 1 ноября 1974 г. на международной конференции по охране человеческой жизни на море был принят полностью новый текст Конвенции СОЛАС, получивший название СОЛАС-7457 .

В целом, можно сделать вывод, что действия ИМО в противодействии пиратству, носят исключительно информационный характер. В соответствии с требованиями ИМО каждое морское судно должно быть оснащено скрытой системой охранного оповещения, а государство флага должно обеспечить прием тревожного сигнала и возможное реагирование на него. ИМО постоянно ужесточает требования, как к судам, так и к системам береговой инфраструктуры обеспечения безопасности мореплавания, а также совершенствует свои правила и инструкции, что в значительной степени позволит судам избежать столкновения с пиратами.

В связи с сокращением числа военно-морских сил США и Великобритании, а также частичный уход ВМС России в 90-х годах предоставило пиратам полный карт-бланш в районе Малаккского пролива, это стало поводом для участия АСЕАН (Ассоциация государств Юго-Восточной Азии) по пресечению пиратства в данном регионе.

Участие стран Организации Североатлантического договора (НАТО) в борьбе с морским пиратством также играет важную роль. В 2008 году был совершен ряд нападений на суда, зафрахтованные Всемирной продовольственной программой ООН (ВПП). В связи с этим было решено поставить к этим судам охрану в виде судов других государств, такими государствами стали Франция, Дания, Нидерланды и Канада, они должны были защищать и сопровождать суда ВПП в

57Safety of Life at Sea (SOLAS) - International Maritime Organization [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx), свободный (дата обращения: 09.04.2017).

Аденском заливе и у берегов Сомали. Срок соглашения, по которому ВМФ Канады сопровождал суда с гуманитарными грузами ВПП, истекал 27 сентября 2008 года. В этой связи ВПП снова обратилась за помощью к государствам с целью привлечения НАТО для решения этой проблемы. ООН требовалось найти новых представителей, которые могли бы продолжить миссию, проводимую судами Канады. Именно НАТО ответила согласием на обращение Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна. С октября 2008 года НАТО приступила к эскортированию судов с грузами Всемирной продовольственной программы ООН, осуществлявших транзит по этим опасным водам, в рамках операции «Эллайд провайдер» (англ. Allied Provider) (октябрь-декабрь 2008 год). НАТО осуществляла охрану зафрахтованных судов ВПП, а также проводила меры по сдерживанию и предотвращению захвата судов и членов экипажа в заложники во время нападений пиратов. Таким образом, благодаря проведенным операциям, можно сделать вывод, что НАТО сыграло значительную роль в борьбе с пиратством, также следует определить основные функции данной организации. Первостепенной функцией НАТО является сопровождение судов, сдерживание атак и нападений, а также расширение сотрудничества с другими международными организациями и странами в борьбе с пиратством, в частности у берегов Сомали; а также объединение усилий в совместной борьбе с меняющейся тактикой, учитывая динамику пиратской деятельности.

Европейский Союз также играет немаловажную роль в пресечении морского пиратства. В 2002 году было основано Европейское агентство морской безопасности (EMSA), которое координирует всю работу по обеспечению безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнений судов, а также охраны на море.

Международная организация уголовной полиции – Интерпол находит своё место среди международных организаций, чья деятельность также имеет отношение к борьбе с морским пиратством. Одним из основных направлений деятельности Интерпола является борьба с организованной преступностью и

терроризмом, незаконной торговлей оружием, наркотиками, торговлей людьми⁵⁸. Интерпол обеспечивает государства необходимой информацией в целях противодействия морскому пиратству. В настоящее время Интерпол создает специальную базу данных об актах морского пиратства и лицах, причастных к ним⁵⁹. В структуре Интерпола сформировано специальное подразделение – целевая группа по отслеживанию сомнительных денежных потоков из государств, откуда исходит основная угроза вооруженных нападений на суда (Сомали, Нигерия, Филиппины). Такие преступления, как торговля оружием, захват оружия, терроризм и другие связанные преступления с пиратством, безусловно, не могут быть вне поля зрения Интерпола.

Стоит также отметить, что ВМФ России во взаимодействии с другими участниками «экспедиционного корпуса» осуществляет деятельность по обеспечению безопасности судоходства посредством информационного обмена об обстановке в охраняемом районе, а также путем проведения совместных рабочих встреч, проходящих раз в три месяца в городе Манама (Королевство Бахрейн).

Первопричиной бурного развития пиратства в Сомали, прежде всего является сложная экономическая и политическая ситуация в Республике. Именно нестабильность и отсутствие верховенства права в Сомали являются основными причинами актов пиратства, причиной этому стало свержение правительства Сиада Барре 31 января 1991 года. Именно отсутствие эффективной системы управления оказало негативное воздействие, которое на протяжении двух десятилетий живет в условиях беззакония. При помощи развития секторов безопасности и правосудия Переходное федеральное правительство Сомали пытается создать свои управленческие структуры и восстановить верховенство права. К сожалению, присутствует ряд факторов, которые препятствуют возможности установления правопорядка, связано это прежде всего с тем, что в большей части юго-

⁵⁸Лукашук, И.И. Международное право: особенная часть: учебник для студентов юрид. фак-тов и вузов. 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Волтерс Клувер, 2010. – С. 465.

⁵⁹Сидорченко, В.Ф. Морское пиратство / В.Ф. Сидорченко. – СПб., 2004. – С. 211.

центральной части Сомали ситуацию контролируют группы исламских боевиков. Акты пиратства серьёзно ограничивают ввоз товаров в страну, впоследствии приводящие к повышению цен на продовольствие. А инвестиции в местную экономику сокращаются, поскольку строительные материалы и другие сырьевые товары становятся более дефицитными. Прогрессирует безработица, в результате многие молодые сомалийцы вступают в ряды вооруженных группировок и формирований, или вступают в преступную деятельность, включая пиратство. Только веские основания для сомалийской молодежи могут послужить поводом для отказа от вступления и участия в различных группах организованной преступности, в том числе и пиратство. А появятся они только тогда, когда риски занятия данной деятельностью перевесят вероятность получения добычи в качестве вознаграждения за приложенные усилия. Для этого необходимо: стабильное и сильное правительство Сомали, которое сможет обеспечить своих граждан рабочими местами; улучшение гуманитарной обстановки в стране; надлежащие силы безопасности на материковой части и в территориальных водах Сомали.

Несомненно, решение данных проблем невозможно без участия международных организаций, особое место играет деятельность ООН и других международных организаций. Военные меры – не единственный способ предотвращения пиратских набегов. Предпринимаемые на сегодняшний день меры военного характера оказывают позитивное влияние на сдерживание пиратской активности в регионе Африканского Рога. Но многонациональный военно-морской «экспедиционный корпус», осуществляющий патрулирование опасных районов имеет один очень существенный недостаток, выражающийся в отсутствии единого командования в опасных зонах, что значительно ухудшает эффективность предпринимаемых мер в борьбе с морским пиратством.

2.2 Основные направления борьбы с морским пиратством на основе международного сотрудничества

Очевидно, что бороться с этим можно только путем международного сотрудничества. Несмотря на то, что были учреждены международные силы по борьбе с пиратством и 20 стран предоставили свои военные корабли, международные военные силы не в состоянии патрулировать такие большие морские пространства. Действовать нужно в комплексе и наращивать невоенные усилия по преследованию пиратов.

В качестве способов такой борьбы, следует выделить три пути, одним из которых является пропаганда практики проведения судов над захваченными пиратами и стимулирование мирового сообщества проводить такие суды.

Все страны, согласно международному законодательству, имеют право судить захваченных пиратов. Например, в США прошли несколько таких судебных процессов, 26 человек были приговорены к тюремному заключению за морское пиратство. Проходят суды и в других странах. Но есть ряд государств, часть из которых относятся к так называемым «государствам удобного флага», которые не проявляют большого интереса к проведению судебных процессов над морскими пиратами.

Вторым элементом стратегии является более тесное международное сотрудничество по пресечению финансовых сделок и обороту финансовых средств, которыми располагают пираты.

Пираты располагают значительными финансовыми ресурсами. Только в 2009 году сомалийские пираты получили 75-85 миллионов долларов в качестве выкупов за захваченные суда и моряков. Выплачиваемые суммы порой значительны⁶⁰.

Необходимо пытаться замораживать их финансовые активы и искать в сотрудничестве с международным сообществом для этого все способы. К пиратам следует применять те же схемы, что применяются при преследовании террористических организаций и организованной преступности. Эти меры эффективны и приносят значительные результаты.

⁶⁰Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный (дата обращения: 04.04.17)

Выявить эти потоки будет сложно, но возможно: пираты совершают различные сделки, в том числе по покупке топлива и запчастей для кораблей.

Третье направление, работу по которому надо активизировать - это привлечение технических средств и частных судов к наблюдению за передвижениями пиратов.

Следует более активно использовать технические возможности: беспилотные аппараты, теленаблюдение, возведение физических барьеров для перемещения пиратов. Стоит также поработать с компаниями-судовладельцами. На частных судах также можно было бы размещать оборудование слежения и оповещения.

Вместе с тем, с повестки дня не снимается актуальный вопрос укрепления государственного правления в странах, образовавшихся на территории непризнанных государств, например, того же Сомали. Международное сообщество должно продолжать обсуждать пути восстановления государственной и правоохранительной системы этих стран.

Пока ситуация в таких территориях не будет урегулирована, пиратство не пойдет на убыль. Во-первых, необходимо создание сильного централизованного правительства, в чем должен помочь Африканский союз. Во-вторых, жизненно необходимо укрепление местных и региональных органов власти и создание серьезной системы безопасности и правоохранительных органов.

Деятельность современных морских пиратов характеризуется резко возросшей технической оснащенностью, высоким уровнем организации, наличием значительных финансовых средств. Вызовы и проявления современного пиратства смещены на Ближний и Средний Восток, в Западную Атлантику и северную часть Индийского океана, т.е. в регионы Мирового океана, где наблюдается наиболее активное движение судов. Круизные лайнеры с большим количеством пассажиров на борту редко становятся объектами нападения морских пиратов. Пираты предпочитают нападать на торговые суда и танкеры, команду которых можно запереть в одной каюте.

Таким образом, на сегодняшний день морское пиратство и тесно связанная с ним проблема терроризма являются новой мировой угрозой, и прежде всего для стран, имеющих выходы в открытое море и Мировой океан, в том числе и для России. Его

инициаторы готовы на любые формы насилия и устрашения. Для эффективной борьбы с морским пиратством требуются усилия всего мирового сообщества, направленные на оснащение морских судов надежными средствами защиты и обороны, ужесточение норм международного права в отношении пиратов, создание соответствующих служб и подразделений для быстрого реагирования в случаях захвата судов.

В настоящее время международным сообществом применяются следующие основные способы противодействия морскому пиратству:

- выдача рекомендаций капитанам судов об оптимально безопасных маршрутах прохода пиратоопасных районов;
- конвоирование гражданских судов через пиратоопасный район;
- патрулирование пиратоопасного района;
- вооруженная охрана гражданских судов сотрудниками частных охранных предприятий.

Рекомендации разрабатываются Центром сообщений о пиратстве Международного морского бюро (IMB PRC)⁶¹. Данный способ включает изучение случаев пиратских нападений, разработку предупреждений мореплавателям и рекомендованных маршрутов движения в опасных районах, их издание и распространение среди судоходных компаний. Недостатком способа является невысокая степень защиты судоходства от нападений морских пиратов вследствие постоянного совершенствования технической базы пиратов, позволяющей захватывать суда, следующие рекомендованными маршрутами и даже находящиеся в территориальных водах наиболее развитых соседних государств.

Способ конвоирования включает создание временного формирования из группы судов и боевых кораблей (конвоя), обеспечивающих их безопасность. Для реализации данного способа привлекаются боевые корабли Военно-Морского Флота или объединенных военно-морских сил (ВМС), например, в составе

⁶¹Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный (дата обращения: 05.04.17)

действующей в настоящее время в районе Красного моря и Аденского залива международной операции «Атланта» коалиции ВМС 16 стран. Судовладельцы в рамках международной операции стараются включать свои суда в состав конвоев под охраной боевых кораблей. Однако конвоировать все суда сразу далеко не всегда выгодно с коммерческой точки зрения, что является одним из недостатков указанного способа.

Патрулирование пиратоопасного района представляет собой маневрирование специально назначенных боевых кораблей в назначенных районах или на маршрутах в установленной готовности к применению оружия. Задачей патрульных кораблей является контролирование назначенного района и обеспечение безопасности судоходства посредством наблюдения за проходящими судами, выявления подозрительных судов и плавсредств, их осмотр и задержание в случае достаточных на то оснований. Патрульные корабли должны находиться в постоянной готовности к оказанию помощи судам, подвергшимся пиратскому нападению.

Вооруженная охрана гражданских судов сотрудниками частных охранных предприятий применяется при заключении судовладельцами договоров об охране своих судов, чаще всего при доставке особо ценных грузов.

Перечисленные выше способы имеют как достоинства, так и недостатки.

Самым доступным и мало затратным способом является использование судовладельцами в своей деятельности рекомендаций капитанам судов, вырабатываемых Международным морским бюро и издаваемых Центром сообщений о пиратстве. Данный способ характеризуется и меньшей эффективностью, так как географические границы районов действий пиратов не являются постоянными.

Конвоирование судов и патрулирование пиратоопасных районов являются наиболее затратными способами, к тому же формирование конвоев увеличивает время доставки грузов, что для судовладельцев не всегда приемлемо. Зато по эффективности противодействия пиратам указанный способ имеет явное преимущество перед всеми остальными, поскольку опирается на военную силу,

готовую к решительным и бескомпромиссным действиям. В этом отношении сотрудники частных охранных предприятий значительно уступают военным подразделениям как по вооружению и уровню подготовки, так и по своему правовому статусу.

В связи с указанными обстоятельствами целесообразным и очевидным представляется применение такого способа, который сочетал бы в себе преимущества всех способов, описанных выше. Следовательно, эффективные военные подразделения необходимо маскировать, чтобы не отпугивать пиратские группы, охотящиеся за проходящими гражданскими судами, а сами суда сделать для пиратов лакомой приманкой. В качестве приманки предлагается использовать специальные суда-ловушки, имеющие на борту подготовленную военную команду, способную оказывать пиратам неожиданное для них противодействие, захватывать их в плен и впоследствии передавать компетентным органам. Суда-ловушки могут оснащаться и специальным вооружением для физического воздействия на пиратов.

Применение специальных судов-ловушек подразумевает возможное оснащение судна специальным вооружением; размещение на нем военного подразделения, например, отделения морской пехоты; движение судна по обычному или даже по наиболее опасному маршруту; информирование береговой службы о перевозимом ценном грузе, привлекательном для пиратов, и создание впечатления о безопасности захвата судна; захват пиратов в случае попытки вооруженного захвата судна, их задержание, разоружение, арест и последующую передачу компетентным органам. Возможно использование нескольких специальных судов-ловушек, действующих совместно.

Таким образом, предлагаемый способ имеет следующие отличительные свойства, которые позволяют сделать вывод о его новизне: привлечение внимания пиратов к судну, являющемуся ловушкой, как к заманчивой и неопасной цели (провоцирование к нападению); психологическое воздействие на пиратов в результате внезапного отпора и разрушения иллюзии безопасности морского разбоя; нарушение доверия пиратов к информации, полученной от своих агентов, внедренных в информационную сеть береговых служб. По стоимости

материальных затрат данный способ намного предпочтительнее, чем патрулирование района и тем более конвоирование судов. По эффективности указанные способы соизмеримы.

Ожидаемый экономический эффект от реализации предлагаемого способа: снижение интенсивности пиратских действий всего на 10%, что вполне допустимо, позволит мировому сообществу сэкономить около 1,5 млрд. евро в год⁶².

Внедрение специальных судов-ловушек на российском торговом флоте будет способствовать формированию у морских пиратов устойчивого мнения о нежелательности совершать разбойные нападения на российские суда из-за опасности угодить в засаду, что в конечном счете будет весомым вкладом в обеспечение безопасности морского судоходства.

2.3 Опыт и методы Российской Федерации в борьбе с морским пиратством

Россия в силу ряда обстоятельств вынуждена все более активно включаться в общую борьбу с морским пиратством.

Во-первых, не все российские гражданские океанские и морские суда (танкеры, сухогрузы, пассажирские и другие) ходят под иностранными флагами (панамским, либерийским, южнокорейским и пр.). Существуют российские компании, которые осуществляют морские перевозки. На судах под иностранными флагами в составе экипажей есть российские моряки, услугами морских перевозчиков пользуются российские государственные и частные компании, такие, например, как «Рособоронэкспорт». Морское пиратство не только удорожает коммерческую деятельность, но и напрямую угрожает жизням и здоровью российских моряков.

Во-вторых, Россия, как постоянный член Совета Безопасности ООН, не может оставаться в стороне от коллективных действий мирового сообщества по борьбе с морским пиратством.

⁶²Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный (дата обращения: 05.04.17)

МИД и Главный штаб ВМФ России в тесном взаимодействии с другими российскими государственными и частными ведомствами, а также иностранными партнерами, определяют состав сил и средств боевых и вспомогательных кораблей ВМФ России, которые выполняют боевые задачи по сопровождению караванов российских и иностранных судов в наиболее опасных зонах этого региона. Например, в Аденском заливе и Индийском океане на постоянной основе проводятся «антипиратские» операции ВМС Евросоюза («АТЛАНТА») и НАТО («Океанский щит»), с представителями которых наши дипломаты и военные проводят регулярные встречи в столице Бахрейна г. Манаме.

Россия взяла на себя обязательства по сопровождению судов с гуманитарной помощью по линии Всемирной продовольственной программы, оказанию морякам антипиратской коалиции срочной (хирургической) медицинской помощи на бортах наших кораблей и дозаправке кораблей партнеров топливом и водой со вспомогательных судов ВМФ РФ.

На основании резолюции Совета Безопасности ООН № 1851 от 2008 года для координации действий отдельных государств и международных организаций по борьбе с пиратством создан специальный коллективный механизм – Контактная группа по пиратству у берегов Сомали (КГПС).

В ее состав вошли около 50 стран, включая Россию. КГПС на регулярной основе проводит пленарные заседания в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке, где российская делегация принимает самое активное участие. Совет Безопасности ООН, действуя на основании главы 8 Устава ООН, одобрил право «сотрудничающих государств» (в числе которых и Россия) на ограниченный период времени принимать все необходимые меры для пресечения пиратской деятельности в территориальном море, на сухопутной территории и в воздушном пространстве Сомали.

Таким образом, стало возможным и уничтожение наземной инфраструктуры пиратов. Другое дело, что на практике реализовать это право затруднительно в силу того, что пираты рассеяны среди жителей прибрежных деревень и не имеют крупнотоннажных плавсредств. Удары с моря или воздуха по скоплениям пиратов

могут привести и к жертвам среди мирных жителей, разрушению населенных пунктов, вызвать гуманитарную катастрофу.

Усиление борьбы мирового сообщества с морским пиратством на данном этапе ведется по следующим направлениям:

Создание судебного механизма с международным участием для уголовного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве, а также их покровителей и соучастников пиратского «бизнеса». Пока большому числу лиц, задержанных по подозрению в пиратской деятельности, удается уходить от уголовного преследования.

В частности, российские эксперты отмечают неприспособленность российского законодательства не только для борьбы с пиратством, но и в целом с преступностью на море. Для выхода из этой ситуации предлагается российским законодателям ратифицировать Конвенцию ООН по морскому праву и применить соответствующие резолюции ООН, которые позволяют привлекать к уголовной ответственности пиратов. Ряд государств фактически установили универсальную уголовную юрисдикцию в отношении актов пиратства.

В России сегодня активно обсуждаются специалистами нормы по противодействию финансированию пиратской деятельности, материально-техническому обеспечению (плавсредства, оборудование, снаряжение, оружие, средства навигации и связи и т.п.). Специальные службы России проводят работу по пресечению «отмывания», легализации и инвестирования в проекты денег, полученных в качестве выкупов.

Важным аспектом в антипиратской деятельности является размещение на морских судах вооруженной охраны из числа военнослужащих или частных охранников. Это на сегодняшний день является весьма эффективной мерой защиты. Современное российское законодательство не допускает использование российских частных охранных предприятий за границей. В этой связи, например, «Совкомфлот» сотрудничает с охранной компанией «Моран секьюрити групп», в которой работают российские граждане. Данная компания имеет регистрацию за рубежом. МИД России оказывает содействие по легализации деятельности этого

охранного предприятия на территории иностранных государств, в том числе через свои загранпредставительства во время заходов судов с охраной в иностранные порты.

Взаимодействие на оперативно-тактическом уровне ВМС международной коалиции.

Создание региональных антипиратских центров:

- на Сейшельских островах (г. Виктория) создается Центр по сбору, обработке и анализу информации по пиратству, незаконному обороту наркотиков, оружия и людей; правительство РСО приглашает Россию направить в этот центр своего представителя;

- в Джибути строится Региональный центр обучения, документации и подготовки служащих береговой охраны

- организацию процесса берет на себя Евросоюз;

- на Мадагаскаре (г. Антананариву) в январе 2012 года введен в эксплуатацию центр поисково-спасательной системы для обеспечения безопасности судоходства у побережья юго-восточной Африки и противодействия пиратам путем отслеживания в круглосуточном режиме движения морских и воздушных судов; объект, в частности, позволяет передавать на патрульный корабль ВМС ЮАР информацию об угрозе пиратских нападений⁶³.

В целом, благодаря деятельности Контактной группы по пиратству у берегов Сомали (КГПС) к 2016 году удалось сократить число успешных захватов пиратами судов (и удерживаемых заложников), однако участились сами случаи нападений на коммерческие суда.

Последнее объясняется сверхприбыльностью пиратской деятельности, сохраняющимися сложностями с уголовным преследованием захваченных пиратов и расширением зоны их действий. Не способствует локализации морского пиратства и негативное отношение к активизации борьбы с этим явлением

⁶³Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный. (дата обращения: 06.04.17)

переходного федерального правительства Сомали, а также региональных властей Пунтленда и Сомалиленда.

К сожалению, морское пиратство не ограничивается сомалийским побережьем, акваторией Индийского океана и Аденским заливом. Практически не прекращались вот уже десятки лет пиратские нападения у берегов азиатских государств и островов в Тихом океане, в 2010 – 2012 годы участились разбойные нападения на морские суда в Гвинейском заливе Западной Африки.

Очевидно России, как и большинству заинтересованных государств, надо настраиваться на широкомасштабную и долгосрочную борьбу с этим злом – современным морским пиратством.

Вывод по главе 2

Международные организации, безусловно, вносят неоценимый вклад в борьбу с морским пиратством. Доказательством этому являются действия по объединению и координации усилий международного сообщества в целях сдерживания и пресечения пиратства, предотвращения загрязнения окружающей среды, обеспечения более эффективной защиты судов, и проведения единой политики для государств – участников ООН, заинтересованных в обеспечении безопасности, и борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море.

Деятельность международных организаций является необходимым условием действенной борьбы с морским пиратством. В рассмотренной сфере она оказывает непосредственное влияние на процесс становления и формирования международно-правовых основ и дальнейшего развития механизмов и форм сотрудничества государств, в борьбе с морским пиратством. С целью обеспечения безопасности своего народа в пределах страны, в частности на море, а также защиты окружающей среды и повышения морской безопасности, возникает необходимость сотрудничества государств по предотвращению любых актов пиратства. Обязанность сотрудничества государств в предотвращении актов пиратства закреплена в конвенциях ООН 1958 и 1982 годов. Исходя из вышесказанного, представляется необходимым отметить, что в целях ускорения процесса по принятию мер мирового сообщества по предотвращению морского

пиратства, необходимо создание единой международной межправительственной организации по борьбе с морским пиратством, которая решала бы задачи из единого центра, рассортированные международных организациях.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В настоящее время в связи с появлением новых вызовов и угроз безопасности миру, перед человечеством предстают такие глобальные проблемы как: нарушение динамики экономических процессов, возникновение резких скачков и крутых спадов в производственной и финансовой сферах, чреватые разрушением международных отношений. В связи с этим всё большую актуальность принимают проблемы обеспечения безопасности, не исключение и безопасность на море.

По пути глобализации мировая торговля становится неотъемлемой частью жизнедеятельности всего мирового сообщества, более того, благодаря морской торговле происходит усиление сотрудничества большинства государств. Особую значимость в связи с активным развитием мировой торговли и усиления контактов между странами приобрела проблема борьбы с морским пиратством. С самого момента возникновения данное явление представляло угрозу морскому судоходству и торговле, а борьба с ним являлась одной из приоритетных задач всего мирового сообщества. В XXI в. пиратство вновь заявляет о себе, но уже в принципиально ином облики. Герои фильмов и фантастических рассказов уходят в прошлое, их сменяют профессионально организованные преступные группировки, вооруженные по последнему слову техники. Как правило, в их арсенале находятся пулеметы, автоматы и гранатометы, а также спутниковые телефоны и GPS. Впрочем, пожалуй, единственное, что объединяет современных пиратов с «рыцарями» прошлого, их жестокость и беспощадность.

Важно отметить, что меняются места размещения пиратов. Если в прежние века с пиратами, как правило, связывали Карибский регион, то в XXI столетии пираты действуют в Восточной и Юго-Восточной Азии, в районе Бразилии, в прибрежных водах Западной, а главное Восточной Африки, где, собственно, и располагается полуостров Сомали, пожалуй, главная цитадель пиратов современности. Кроме того, сегодня пиратство активно процветает в Малаккском проливе, у берегов Индонезии и плавно перемещается из восточной части Африканского континента в

западную Африку. Однако это не меняет ситуацию, поскольку угроза по-прежнему сохраняется.

Вплоть до окончания Второй мировой войны правовой основой борьбы с морским пиратством служили международно-правовые обычаи и более того, отсутствовал единый подход к определению пиратства, что создавало определенные сложности. Впервые официальное закрепление понятие получило в Женевской конвенции об открытом море, принятой 29 апреля 1958 года. Определения, закрепленные в конвенциях, признаны большинством государств и нашли отражение в уголовном законодательстве большинства стран.

Следует отметить, что количество зарегистрированных случаев пиратства и вооружённого разбоя в отношении судов во всём мире в 2015 году, оказалось наименьшим за последние семь лет⁶⁴. Основной причиной сокращения общего числа случаев пиратства в мире стало уменьшение числа нападений сомалийских пиратов у берегов Восточной Африки. По данным Международной морской организации (ИМО), действия пиратов сдерживались комплексом факторов, таких как: использование групп частной вооружённой охраны и стабилизирующее влияние центрального правительства Сомали вместе с увеличением антипиратских возможностей самих судов; ключевую роль играли международные военно-морские силы. Однако, несмотря на снижение пиратской активности в мире в целом до самого низкого уровня за последние семь лет, участились нападения у берегов Юго-Восточной Азии, что обусловило рост числа захватов судов в этом регионе. Следовательно, проблема пиратства становится глобальной в географическом плане. И вместе с тем, в настоящее время глобальный характер данной проблемы определяется не только распространением данного вида преступления, а также предвещающими последствиями оказания негативного и в какой-то степени разрушительного влияния на мировую экономику и безопасность, в частности прибрежных государств.

⁶⁴Report of the International Maritime Bureau 2015 [Электронный ресурс] // Официальный сайт Службы морской безопасности. Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>, свободный. (дата обращения: 07.04.17)

Несмотря на столь многоуровневый организационный механизм международных институтов, сотрудничающих в области борьбы с пиратством, а также учитывая активную деятельность государств и международных организаций, в настоящее время в конкретном районе Мирового океана, проблемы по-прежнему существуют. Поэтому эффективнее было бы создание международной системы патрулирования, сопровождения и реагирования с распределением территориальных зон, периода дежурств, а также согласованностью с властями прибрежных государств. По мнению многих специалистов, такая форма реагирования будет более эффективна в предупредительном направлении актов морского пиратства.

С точки зрения международной безопасности можно говорить, что распространение пиратства ведёт к нестабильности в мире и в конкретных регионах. В этой связи особую опасность представляет содействие пиратства различным преступным группировкам. Беспокоят сообщения о связях пиратов с террористами. Пиратство как источник подпитки исламистских террористов в районе Африканского Рога может привести к распространению терроризма по всему миру. Захват пиратами судов с различными опасными веществами, а затем передача их в собственность различным террористическим группировкам ставит под угрозу безопасность мира от различных своего рода экологических катастроф. Такая серьезная угроза была представлена миру в 2010 году, когда украинское судно «Фаина» с грузом военной техники на борту, шло под флагом Белиза в Кению. В 2011 году в Аравийском море танкер «Samho Jewelry» подвергся нападению сомалийских пиратов, судно шло по маршруту ОАЭ – Шри-Ланка с неизвестными химикатами. Судно было освобождено силами южнокорейского спецназа.

Подобные случаи могут серьёзно навредить экологической безопасности, что впоследствии может привести к возникновению аварии, а в дальнейшем, что ещё хуже и к экологической катастрофе. Таким образом, следует сделать вывод, что на сегодняшний день главным и единственным средством в противодействии морскому пиратству служит международное сотрудничество. Большинство заинтересованных государств, а также различные международные организации

принимают множество мер по ликвидации данного вида преступления. Одним из последних документов, затрагивающих проблему борьбы с пиратством и морским терроризмом, является Проект Дохийской Декларации, принятой в рамках XIII Конгресса ООН по предупреждению преступности и уголовному правосудию⁶⁵. Положения данного документа подчеркивают важность усиления мер противодействия пиратству и транснациональной организованной преступности на море.

На сегодняшний день самая мощная флотилия, направленная против действий пиратов, примерно тридцать пять военных кораблей из шестнадцати стран патрулируют в опасных районах Мирового океана. Однако проблема пресечения пиратства и морского терроризма все еще остается неразрешенной, что свидетельствует о явной недостаточности существующих мер борьбы с ним. К сожалению, многие прибрежные государства не принимают соответствующих мер по обеспечению безопасности на море у своих берегов и предотвращению пиратских и террористических действий. В связи с этим судовладельцы и экипажи судов вынуждены сами принимать необходимые меры для предупреждения и обороны морских судов.

Существует ряд международных соглашений, направленных на борьбу с пиратством (Конвенция об открытом море 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. и др.).

На сегодняшний день механизмы, предусмотренные в этих соглашениях, не позволяют эффективно бороться с феноменом пиратства, что объективно предопределяет и актуализирует рассмотрение нормативно-правового регулирования этой проблемы на международном и национальном уровнях.

⁶⁵The draft of the Doha Declaration, adopted by the Thirteenth United Nations Congress on Crime Prevention and Criminal Justice (12–19 April 2015) [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: <https://www.unodc.org/documents/congress//Documentation>, свободный. (дата обращения: 02.05.17)

Для достижения цели было проведено:

1) комплексное исследование международного морского пиратства как социально-политического явления.

2) А так же определено, что международное пиратство может негативно сказываться на международной безопасности, а также затрагивать дела мировой экономики, что впоследствии может привести к нарастающей угрозе всему мировому сообществу, в связи с этим необходимо противодействовать данному преступлению путём объединения сил государств и организаций, которые и составляют основу международного сообщества.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Источники:

1. Бюллетень международных договоров. 1998. № 1 [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 10.05.17)
2. Декларация о принципах международного права, касающихся дружеских отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом ООН 1970 г. // Организация Объединенных Наций: сб. документов. – М., 1981. – С. 459-469.
3. Женевская конвенция об открытом море 1958 г. [Электронный ресурс] // Сайт Ведомости Верховного Совета СССР. Режим доступа: <http://vedomosti.sssr.su>, свободный (дата обращения: 10.05.17)
4. Конвенция об открытом море 1958 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII. – М., 1967. – С. 222-232.
5. Конституция Российской Федерации // СЗ РФ. 04.08.2014. № 31. Ст. 4398.
6. Конституция Российской Федерации // Российская газета. – 2009. – № 7. – 21 января.
7. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву // Собрание законодательства Российской Федерации. – 1997. – №9. – Ст. 1013.
8. Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства РФ. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 10.05.17)
9. Протокол «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе» // Собрание законодательства Российской Федерации. – 2001. – № 11. – Ст. 999.

10. Собрание законодательства РФ. 26 ноября 2001 г. № 48. Ст. 4469 [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства РФ. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 10.05.17)
11. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс] // Сайт Собрание законодательства РФ. Режим доступа: <http://www.szrf.ru/help.phtml>, свободный (дата обращения: 10.05.17)
12. Устав Организации Объединенных Наций 1945 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XII. – М., 1956. – С. 14-47.
13. Конвенция ООН об открытом море [Электронный ресурс] // Официальный сайт ООН. Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf, свободный (дата обращения 05.03.2017)
14. Радио ООН Эфир от 21.02.2013 г. [Электронный ресурс] // Сайт Мультимедия ООН. Режим доступа: <http://www.unmultimedia.org/radio/nissian/archives/132643/>, свободный (дата обращения: 17.04.2017)
15. Резолюция Совета Безопасности ООН [Электронный ресурс] // Положение в Сомали. 2 июня 2008 г. Режим доступа: <http://www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=S/RES/1816> (2008), свободный (дата обращения: 17.04.2017).
16. Safety of Life at Sea (SOLAS) - International Maritime Organization [Электронный ресурс] // Официальный сайт ИМО. Режим доступа: [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx), свободный (дата обращения: 09.04.2017).
17. United Nations Office on Drugs and Crime [Электронный ресурс] // May 2016. Режим доступа: https://www.unodc.org/doc/wdr2016/WORLD_DRUG_REPORT_2016_web.pdf, свободный (дата обращения: 17.04.2017).

Литература:

18. Архенгольц, И.В. История морских разбойников Средиземного моря и океана. Ч. I. История флибустьеров, морских разбойников, опустошавших Испанскую Америку в XVII столетии / И.В. Архенгольц. – М.: Терра, 2009. – 432 с.
19. Бирюков, П.Н. Международное сотрудничество в борьбе с преступностью и правовая система РФ / П.Н. Бирюков. – Воронеж, 2007. – 110 с.
20. Блон, Ж. Пираты Флибустьерского моря / Ж. Блон. – М.: Информ-эко, 1991. – 160 с.
21. Бреев, А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России / А.В. Бреев. // Молодой ученый. – 2012. – № 10. – С. 211-213.
22. Галиев, Р.С. Международно-правовое сотрудничество государств в борьбе с морским пиратством: дис. канд. юрид. наук. / Р.С. Галиев. – М.: Московский ун-т МВД РФ, 2013. – 205 с.
23. Губарев, В.К. Флибустьерский кодекс: образ жизни и обычаи пиратов Карибского моря (60 - 90-е гг. XVII в.) / В.К. Губарев. // Наука. Религия. – 2005. – № 3. – С. 39 – 49.
24. Джонсон, Ч. История знаменитых морских разбойников XVIII в. / Ч. Джонсон. – М.: Эксмо-пресс, 2008. – 592 с.
25. Диллон, Д. Пиратство в Аденском заливе и Юго-Восточной Азии / Д. Диллон // Юридическая газета НАТО. – 2009.
26. Додонов, В.Н. Ответственность за пиратство (морской разбой) в современном уголовном праве / В.Н. Додонов // Правовое государство. – 2008. – № 4. – С. 31–35.
27. Допилка, С.О. Уголовная ответственность за терроризм и пиратство на море: Дис. ... канд. юрид. наук / С.О. Допилка. – Киев, 1993. – 192 с.
28. История государства и права зарубежных стран / под ред. проф. Н.А. Крашениниковой и проф. О.А. Жидкова. – М.: Инфра-М – Норма, 1997. Ч. 1. – С. 366.
29. Князева, Н.А., Применение норм международно-правового характера как один из способов противодействия морскому терроризму и пиратству /

Н.А. Князева, Е.А. Князева // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. – 2014. – № 4. – С. 175–187.

30. Крикунов, А.В. Современный морской терроризм / А.В. Крикунов // Военный дипломат. – 2008. – № 2. – С. 139-142.

31. Куманев, Д.С. Проблема пиратства как разновидности терроризма и ее влияние на региональную безопасность в АТР / Д.С. Куманев // Ойкумена. – 2010. – № 2. – С. 17-23.

32. Лукашук, И.И. Международное право: общая часть: учеб. для студ. юрид. фак-тов и вузов. 3-е изд., перераб. – М., 2008. – 432 с.

33. Маховский, Я. История морского пиратства / Я. Маховский. – М.: Наука, 1972. – 288 с.

34. Международное уголовное право: учеб. пособие / под общей ред. В.Н. Кудрявцева. 2-е изд., перераб. и доп. – М., 1999. – 264 с.

35. Михеева, Д.А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством / Д.А. Михеева // Правовая культура. – 2014. – № 4 (19). – С. 65-68.

36. Моджорян, Л.А. Терроризм на море: Борьба государств за безопасность морского судоходства / Л.А. Моджорян. – М.: Международные отношения, 2010. – 168 с.

37. Мэхен, А.Т. Влияние морской силы на историю / А.Т. Мэхен. // Классика геополитики XIX в. – М.: Издательство «АСТ», 2003. – С. 183 – 275.

38. Пенько, С.А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство / С.А. Пенько // Вестник Марийского государственного университета. – 2011. – № 6. – С. 21-26.

39. Сидорченко, В.Ф. Морское пиратство / В.Ф. Сидорченко. – СПб., 2004. – С. 211.

40. Юрьева, В.В. Закон о преследовании морского пиратства / В.В. Юлаева // Проблемы всеобщей истории: сб. науч. работ аспирантов истор. фак-та МГУ. – М., 1974. – С. 253-261.

41. Эксвемелин, А.О. Пираты Америки / А.О. Эксвемелин. – М.: Изд-во «Браск», 1994. – 230 с.
42. Boczek, B.A. Piracy and Maritime Terrorism: the Need for a Progressive Development of International Law // XVII Conference «Pacem in Maribus». June 26-30, 1989. – Moscow, 1989.
43. Earle, P. The sack of Captain Morgan and the battle for the Caribbean / P. Earle. – New York 2007. Thomas Dunne Books. – 218 p.
44. Pringle, P. The Story of the Great Age of Piracy / P. Pringle. – N.Y.: Jolly Roger, 2001. – 336 p.
45. Roberts, W.A. The Carribbean. The story of our Sea of Destiny / W.A. Roberts. – Indianapolis, The Bobbs-Merrill Co., 1940. – 169 p.