Введение

Морские пространства человечество издавна связывало с жизненно важными интересами, ведь с давних времен через море пролегали важнейшие торговые и иные пути, не преодолимые по суше. Вместе с тем их использование всегда сопровождалось целым рядом опасностей и угроз. Одной из таких угроз жизненно важным интересам государств на море было, и остается в наши дни - пиратство. Под морским пиратством понимается насильственный захват морских судов и стационарных платформ группами вооруженных частных лиц с корыстными целями. Опасность этого явления заключается в том, что оно несет реальную опасность для мореплавания и, прежде всего – для права каждого человека на жизнь, свободу и личную неприкосновенность. Это объясняет тот факт, что практически всю историю существования пиратства, с ним так или иначе, осуществляется борьба.

В последние годы 21 века, международным сообществом, и в частности, международными организациями, такими как ООН; Международной морской организацией; Евросоюзом; НАТО; Лигой арабских государств, разрабатываются и принимаются эффективные меры, направленные на борьбу с пиратством. Об этом свидетельствует доклад Международного морского бюро (IMB) от 12 января 2015 г., по данным которого в 2014 г. наблюдалось снижение пиратской активности в мире до самого низкого уровня за последние восемь лет. Но, несмотря на предпринимаемые меры, до сих пор не удалось полностью искоренить пиратство как социально – правовой феномен. В частности, в 2014 году участились случаи нападения на танкеры у берегов Юго-Восточной Азии, которые в свою очередь обусловили рост числа захватов судов в мире.

Специфика борьбы с пиратскими актами обусловлена, прежде всего, различным международно – правовым статусом и правовым режимом морских пространств, особенностями физико – географических условий, сил, средств и способов, применяемых при пиратских нападениях. Данные факторы не позволяют рассматривать эту проблему в рамках деятельности отдельного государства, а требует всестороннего международного сотрудничества и комплексного подхода.

В резолюции «Мировой океан и морское право», принятой 12 марта 2010 г., Генеральная Ассамблея ООН признала важнейшую роль, которую международное сотрудничество на мировом, региональном, субрегиональном и двухстороннем уровнях играет в том, чтобы вести совместную борьбу с угрозами на море, включая пиратство, вооруженный разбой на море, террористические акты, направленные против судоходства, морских установок и прочих морских интересов, с помощью двухсторонних и многосторонних документов и механизмов, сориентированных на отслеживание таких угроз, их предотвращение и реагирование на них, расширения между государствами обмена информацией относительно обнаружения, предотвращения и подавления таких угроз и судебное преследование нарушителей при должном уважении национального законодательства.

В работе нашло отражение современное понимание пиратства как преступления международного характера. На формирование теоретических подходов к рассмотрению проблематики пиратства оказали влияние труды Ю.С. Ромашева; Н.А. Князевой; М.В. Байруматова и А.Н. Шемякина; Л.Н. Галенской; Е.Б. Ганюшкиной; А.К. Бекяшева и других авторов.

Этими авторами из практических наблюдений было сформировано современное видение пиратской деятельности и отношение к ней

международного сообщества; ими были выделены пробелы в международно – правовой базе и предложены пути их восполнения.

Особое внимание к этапам формирования морского пиратства было уделено в работе Федоровой Н.С. Она провела исследование истоков зарождения современного пиратства, в частности влияние на него такого явления как береговое право. По мнению автора, береговое право было непосредственно сопряженно с феодализмом, что разрушало препятствия в существовании и развитие пиратской деятельности в средние века. По мнению Федоровой Н.С. береговое право являлось «ненаказуемым видом пиратства, которому оказывалась протекция в высших кругах власти».

Детальное исследование этапов развития пиратства и, в частности такого явления как каперство, прослеживается в работах Князевой Н.А. и СидорченкоВ.Ф. Князева рассматривает каперство, как легализованный с помощью каперских патентов вид пиратства, направленный исключительно на незаконную добычу чужого имущества. По мнению же Сидорченко В.Ф. каперство является ничем иным, как легализованным государством актом возмездия, в отношении конкретного лица или лиц.

Так же стоит отметить анализ современного состава пиратства в уголовном законодательстве различных государств, в частности в РФ, проведенный Князевой Н.А. В различных странах наличествуют разные взгляды, охватывающие понятие и состав пиратства, что по мнению автора может негативно сказываться на совместной борьбе с актами пиратских нападений на море. Она приходит к выводу, что современное пиратство – это деятельность преступных организаций, которая становится со временем все более масштабной и насильственной. Как отмечает автор, в связи с этим фактом заинтересованными государствами и международными организациями принимаются различные меры про пресечению пиратства. Этой проблемой занимается и Совбез ООН, что указывает на ее серьезность.

Так, в 2008 г. Совбез ООН принял несколько резолюций по проблеме пиратства в Сомали. В данном районе патрулируют 35 военных кораблей из 16 стран мира, в том числе в рамках операций НАТО и Евросоюза. Тем не менее проблема пресечения пиратства остается все еще не решенной.

Глубокое исследование характеристик современного пиратства и его правовой регламентации было проведено Ромашевым Ю.С. В его работах наибольшее внимание уделяется тенденциям развития и распространения пиратства, исходя из практических наблюдений, и международно-правовой регламентации борьбы с актами пиратства на море. Особую специфику его работы приобретают в связи с детальным исследованием пиратской деятельности в государстве Сомали.

Автор подвергает критике принятую ООН в 1982 г. Конвенцию по морскому праву. По его мнению, Конвенция в полной мере не удовлетворяет современным потребностям в борьбе с пиратством и не регулирует вопросы борьбы с вооруженным разбоем против судов, и связанные с этим обязанности прибрежных государств. Также он полагает, что действующая на данный момент международно – правовая база, регламентирующая пиратство, не оправдывает себя, так как не устанавливает общих критериев регулирования для всех государств. В связи с чем Ромашев Ю.С. считает целесообразным создание, на основании действующих международных нормативных актов специализированной Конвенции, чьим объектом регулирования будет являться исключительно пиратство.

Интересна позиция Воробьева В.А., детально проанализировавшего положения Конвенции 1982 г. С его точки зрения для усовершенствования правовой регламентации борьбы с пиратством, будет достаточно внести обновления в положения данной Конвенции, которые смогут расширить рамки сотрудничества и юрисдикции государств в отношении лиц, подозреваемых в пиратстве.

Актуальность выбранной темы дипломной работы заключается в том, что всплеск пиратства в последние годы и мерное его существование в настоящее время демонстрирует не достаточную эффективность существующей международно – правовой базы, ее несоответствие объективным условиям и потребностям.

Объектом данного исследования является пиратство, как социально – правовой феномен, и как преступление международного характера.

Целью дипломной работы является изучение международно – правовой регламентации пиратства.

Исходя из цели, задачами работы являются:

- проследить историю развития пиратства, как социального явления и преступления, вплоть до современного этапа;

- определить сущность пиратства и его регламентацию, как на международном уровне, так и на внутреннем уровне государств на примере их законодательства;

- провести анализ данного преступления на примере законодательств различных стран, в том числе и РФ;

- проследить тенденцию развития и совершенствования мер, предпринимаемых на разных уровнях для борьбы с пиратством;

- выявить существующие на современном этапе проблемы теоретического и практического характера, непосредственно связанные с пиратством;

- выявить актуальные новеллы, предлагаемые для совершенствования мер для борьбы с пиратством.

Этими авторами из практических наблюдений было сформировано современное видение пиратской деятельности и отношение к ней международного сообщества; ими были выделены пробелы в международно – правовой базе и предложены пути их восполнения.

В работе применялись общелогические методы исследования, в том числе анализ и индукция, а также использовались системный подход, обобщение и другие методы.Эмпирическую базу составили данные, полученные в результате изучения и анализа правовой регламентации пиратства в различных международных договорах. В частности, особое внимание обращено на Конвенцию об открытом море 1958 г. и Конвенцию ООН по морскому праву 1982 г. Так же были изучены резолюции ООН, Международной Морской Организации (ИМО), Международного Морского Бюро (ММБ), которые оказали существенное влияние на борьбу с пиратством, смогли сформировать основные направления деятельности государств по обеспечению безопасности судоходства. Также были изучены различные многосторонние и двухсторонние соглашения заинтересованных государств. Помимо прочего, также было обращено внимания на правовую регламентацию пиратства на уровне национального законодательства различных государств. Теоретические и практические выводы сформулированы в заключении по итогам работы. Работа состоит из введения, трех глав, десяти параграфов, заключения и списка правовых актов и литературы.

Структуру работы составляют введение, три главы, заключение и список библиографии. В первой главе рассматриваются история становления пиратства с античных времен до наших дней, а также сущность современного пиратства. Вторая глава посвящена анализу состава пиратства в уголовном законодательстве различных стран, а также их сопоставлению с составом, данным в Конвенции 1982 г. Также в главе рассматриваются различные формы сотрудничества и меры направленные на искоренение пиратства. В

третей главе рассматриваются основные аспекты существования и развития пиратства на современном этапе, проблемы практического и правового характера, а также пути решения этих проблем, предлагаемые некоторыми авторами.

Глава 1. Морское пиратство как преступление международного характера

1.1. Историко-правовые аспекты морского пиратства

История пиратства восходит к незапамятным временам, и можно смело утверждать, что оно образовалось одновременно с судоходством. Одним из ярких примеров первых пиратов являются финикийцы — древнейшие и выдающиеся из мореплавателей. Позднее пиратским промыслом стали заниматься и греки. Пиратство вошло в быт некоторых мелких греческих племен, которые считали его весьма почетной деятельностью.[1]В Древней Греции пираты являлись вполне обыденным и распространенным явлением, этот промысел осуществлялся населением целых городов и местностей.

---

1) Маховский Я. История морского пиратства. - М.: Наука, 1972 - С.4

До наших дней дошли сведения о финикийских пиратах; также морские разбойники упоминаются в Одиссее и у Геродота.

Насколько можно судить, во времена Гомера пиратство считалось чуть ли не почетным ремеслом, тем более, что ему способствовали социальные и политические условия, существовавшие в Средиземноморье в ранней античности.[2]Первые упоминания об обширной пиратской деятельности в Средиземном море относятся к 146 г. до н.э., когда в результате продолжительной Пунической войны Карфагена, в этой области воцарилось господство Римской империи. В те годы Рим встретил яростное противостояние греческих и малоазиатских пиратов, находящихся под протекцией царя Митридата VI, являющегося непримиримым соперником Римской империи в борьбе за территории. Общими усилиями Рима, Кипра и Родоса, царь Митридат VI потерпел поражение. В дальнейшем Римская империя успешно противостояла нападениям со стороны киликийских, карфагенских и греческих пиратов.[3]

Долгое время главным прибежищем пиратов служила Киликия на юге Малой Азии, пока в 67 г. до н.э. Помпей по поручению сената, силами данных ему армии и военно-морского флота не уничтожил это основное место дисклокации пиратов. В дальнейшем, им были уничтожены прочие оплоты пиратства, и за три месяца им фактически было очищенно от пиратских банд Средиземное море. Созданные впоследствии императором Августом постоянные флоты обеспечивали беспрепятственное плавание в Средиземном

---

2) dic.academic.ru

3) Моджорян Л.А. Терроризм на море. – М.: Международные отношения, 1991. - С.8

море на протяжении трех веков. Однако с упадком Римской империи пираты в этом регионе снова стали распространяться.

В ту эпоху в обороте был достаточно обширный набор синонимов понятия «пират», которые можно было разделить на общие (пирача, антраподист, прэдо, латфункул) и региональные (килликийцы, критяне, тиррены, энтолийцы). В разное время и в разных местах эти термины обозначали одно и то же – «пират», т.е. человек, который грабит суда, ведет разбой на море.

Понятие «пират» широко стало применяться в IV – III вв. до н.э., а до этого использовалось обозначение «лэстэс», которое было напрямую связано с такими деяниями, как грабеж, убийство, незаконная добыча. Более чёткое размежевание между этими понятиями провели древние римляне. Слово «pirate» они заимствовали из греческого, как синоним именно морского грабителя.

Несмотря на то, что пиратский промысел в древнюю эпоху являлся вполне обыденным явлением, это вовсе не означает, что борьба с ним не осуществлялась. Международные обычаи и законы отдельных стран объявляли пиратов и их деятельность вне закона. Пиратство считалось опасным правонарушением, так как причиняло непоправимый материальный ущерб и приводило к многочисленным человеческим жертвам. Собственно, в связи с данными обстоятельствами каралось оно весьма жестко – виновных либо топили, либо вешали на рее корабля без суда и следствия. Такая практика была прекращена только в XIX в., когда пиратов стали доставлять в крупные порты для отправления правосудия над ними. В свою очередь, международно – правовой запрет пиратской деятельности подкреплялся нормами национального законодательства.

При отношении к пиратству как к легальному морскому и речному промыслу в большинстве государств отсутствовало развитое законодательство, направленное на борьбу с этим деянием. Существовавшие еще в античные времена антипиратские законы, такие как Законы Солона (Греция, VII-VI вв. до н.э.), законы Рима II – I вв. до н.э., согласно которым пираты объявлялись «врагами человечества» и подлежали уничтожению (операции по уничтожению пиратов Гнея и Секста Помпеев в I в. до н.э.), носили скорее локальный и временный характер, были направлены не против пиратства в целом, а только против конкретных преступников, нападавших на греческие и римские суда.[4]

Средневековье было эпохой бесконечных, феодальных войн за захват и деление территорий с проживающим на них населением. При этом войны велись как внутри отдельных государств (например, между Генуей и Венецией), так и между группами стран, разделенных по территориальному, национальному и религиозному признакам (войны между христианскими государствами (Италия, Испания, Греция, Византия), с одной стороны, и мусульманскими (Алжир, Тунис, Триполи, Марокко) - с другой).В своих военных операциях на море феодальные властители весьма широко использовали силы различных видов наемников и пиратов, а также корсаров, что в свое время привело к активизации пиратства.[5]

Активизация пиратства в эпоху средневековья была особенно заметной в морях бассейна Средиземноморья, на побережьях Индийского и Атлантического океанов. Значительно тогда возросло пиратство и в морях Северной Европы, вблизи Индии, Китая, Вьетнама, Кореи, у побережья островных государств Тихого океана.В годы раннего феодализма печальную

---

4) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика,монография.- М.:Контракт,2012.-С.75) Федорова Н.С. Пиратство и береговое право в эпоху средневековья // Мир юридической науки. М.: МНИОЦ, 2014.– С. 24

известность получили скандинавские пиратские племена – викинги, которые, начиная с конца VIII в. произвели ряд громких нападений в странах Европы. В частности, нападениям подверглись берега Великобритании и Испании, Германия и Франция. В 1066 г. викинги под командованием Вильгельма I Завоевателя одержали победу над армией короля Гарольда II, в следствии чего Вильгельм I провозгласил себя королем Англии.

Помимо Северной Европы пиратство получило повсеместное распространение и в других частях света. В том числе, наблюдалось распространение пиратской деятельности в Северной Африке, и на Американском континенте. Примечательным является тот факт, что после открытия Американского континента основной статьей пиратской деятельности стала являться работорговля. Этому способствовала формальная «легализация» работорговли, получившая одобрение правительствами Англии при Елизавете I, Франции при царствовании Людовика XIII и др.

В средние века были известны случаи, когда пиратская деятельность простиралась дальше совершения захватов и грабежей. Как отмечает И.Х. Нейкирхен, были зафиксированы случаи объединения пиратов в своеобразные союзы, с целью изменения общественных отношений на основе утопических представлений о свободе и справедливости. В качестве наиболее показательного примера автор приводит существовавшею в XVII в. «республику флибустьеров», дислоцировавшеюся на Антильских островах.[6]

Не последнюю роль в развитии пиратского промысла в средние века сыграло так называемое береговое право. Начиная с XI в., в отдельных государствах стали формироваться обычаи, в соответствии с которыми спасенным лицам, суда которых потерпели кораблекрушение у берегов соответствующего

6) Моджорян Л.А. Терроризм на море.С.8-10

государства, требовалось уплатить выкуп. Выкуп уплачивался за причиненное прибрежным жителям беспокойство, вызванное кораблекрушением; за содержание наблюдательных постов; за поддержание в исправном состоянии спасательных средств; за зажигание сигнальных огней. Размер выкупа мог составить до 90% стоимости извлеченного из воды имущества судна, потерпевшего бедствие. Ярким примером здесь является закон короля Дании 1163 г. в соответствии с которым иностранным купцам обеспечивалась защита от грабежей в случаях кораблекрушений, но при этом ими должна была уплачиваться пошлина, размер которой составлял не менее 60% от стоимости извлеченного из воды аварийного имущества.

Таким образом, береговые пираты в некоторой степени стали ограничены в отношении присвоения имущества потерпевших, взамен чего они формально перешли из преступников в разряд спасателей, т.е. так же, как и раньше, грабили аварийные суда и грузы, но часть награбленного возвращали собственникам.[7]Стоит заметить, что в датском Законе 1163 г. ничего не говорилось о причинах кораблекрушения, что позволяло береговым пиратам провоцировать кораблекрушения, а потом «спасать» имущество пострадавших, т.е. грабить, аварийные суда и грузы.

Начиная с XII в., отдельные государства и торговые объединения начинают предпринимать попытки с помощью трактатов и капитуляций получать от жителей соответствующих побережий привилегии на возвращение хотя бы части своего имущества, сохранившегося после кораблекрушения.В последствии, эти попытки привели к тому, что группы береговых пиратов, от имени которых вел переговоры и подписывал соглашение местный феодал, выступали в качестве одной из сторон международного соглашения.

7)Сидорченко В.Ф. Морское пиратство - СПб.:Издательский Дом СПбГУ, 2004.- С. 239

Вместе с тем целая череда упомянутых международных соглашений подписывалась главой соответствующего государства, защищавшего таким образом интересы своих граждан или подданных, промышлявших береговымпиратством, например, Договор 1478 г. английского короля Эдуарда IV, защищавшего интересы своих подданных, являющимися, в частности, морскими пиратами, с австрийским герцогом Максимилианом, защищавшим интересы своих купцов и мореплавателей.

С XIII в. распространяется такое явление, как выдача «охранных грамот», «открытых пропускных писем», «патентов» и иных документов, являющихся своеобразными формами отказа береговых жителей (пиратов) от «своего права присвоения всех остатков кораблекрушения» и обещания присваивать только определенную законную часть аварийного имущества (40-70%), например, «патент», выданный византийским императором в 1290 г. барселонским купцам, а также «патент», выданный византийским императором Андроником Палеологом Старшим в 1320 г. испанским купцам на право торговли в Константинополе, в котором предписывалось «не чинить препятствий в осуществлении права собственности на принадлежащие купцам суда и товары во время бедствий у побережья Византии».

Такого рода были «патент» 1277 г. французского короля Филиппа Смелого, выданный итальянцам, «патенты» 1461 г. Людовика XI, выданные фламандцам, голландцам и брабантцам, и в 1464 г.-купцам Тевтонской Ганзы, а также ряд «патентов» Ганзейского союза для защиты от грабежа жителями побережья Дании. Указанные «патенты» не означали запрещение прибрежным жителям осуществлять свое «законное» право грабежа остатков кораблекрушения. Государства, выдавая «патенты», одновременно регулировали (в процентах) размер добычи береговых пиратов. Следует

отметить, что договоры для «защиты от грабежа остатков кораблекрушения» заключались вплоть до XIX в. включительно.

Чтобы понять сущность экономико-правовых оснований, на которых осуществлялся грабеж судна, потерпевшего кораблекрушения, в период средневековья, следует рассмотреть правовую природу так называемого берегового права.

Исторически береговое право (jusnaufrage) образовалось из древнейшего права возмездия, когда жители прибрежных зон полагали, что в праве грабить любое имущество иностранных граждан, если их суда подвергались кораблекрушению или попадали в аварии около берегов. В эпоху средневековья береговое право понималось как не что иное, как право владельцев морских побережий и прибрежных жителей на разграбление и присвоение имущества, оставшегося от кораблекрушения. Как отмечал М. Таубе, в то время имело место «…полное господство произвола частных лиц, который – не сдерживаемый ничьим контролем – мог вполне безнаказанно распространяться и на морскую торговлю…, превращаясь таким образом в самый широкий, хищнический грабеж на море всего и всех – в пиратство».[8]

Береговое право было явлением исторически закономерным и проходящим, характеризующим феодальный строй, поэтому с отмиранием феодализма исчезло и береговое право. Таким образом, береговое право можно назвать особым, феодальным видом предусмотренного законом берегового пиратства. Одной из причин, по которым понятие «береговое право» ассоциировалось с пиратским грабежом, являлся тот факт, что на традиционно и повсеместно признаваемый обычай присвоения жителями побережья имущества, оставшегося от кораблекрушения, когда авария произошла вследствие

8) Таубе М. История зарождения современного международного права Т. 2 – Харьков.: Паровая типография и литография Зильберберг, 1899. - С.363

«естественных причин», накладывались уголовно-правовые деяния по искусственному созданию кораблекрушений.

Можно сделать вывод, что береговое право являлось легальным и не наказуемым видом берегового пиратства, основанного на обычаях, гласящих, что причины кораблекрушений должны быть «естественными». Если же причины были искусственными, то грабеж рассматривался как уголовно-преследуемый вид традиционного берегового пиратства.

Некоторые уголовные законы того времени сурово наказывали за искусственно вызываемые крушения судов. К примеру, в XVI в. Олеронские правила, существовавшие тогда во Франции, были усовершенствованы дополнительной 21-й статьей, имеющей положения, направленные на борьбу с грабежом потерпевших крушение судов. Данная статья Олеронских правил предписывала конфискацию имущества виновных лиц в пользу потерпевших, привязывание виновных к столбу внутри их дома и сжигание их вместе с жильем, на месте которого затем устраивался свиной рынок. Согласно ст. 21 виновники аварии должны были быть отлучены от церкви и повешены на виселице, установленной на месте преступления. Если береговые жители (пираты) не только разграбили судно, но и совершили убийства экипажа и пассажиров, то согласно названной статье Олеронских правил их надлежало погружать в воду до полусмерти, а затем, после извлечения на берег забивать камнями до смерти. Аналогичные положения содержались и в ст. 218 Уголовного кодекса 1532 г. Карла V.

Следовательно, присвоение феодалами во времена средневековья всего сохраненного после кораблекрушения имущества, а затем лишь части его было явлением правомерным с точки зрения феодального берегового права (легального пиратства).

В районах, где морская торговля велась наиболее интенсивно (в Англии, Франции, Испании, Португалии, Голландии, ганзейском союзе на Балтике и пр.), отчетливо проявлялась тенденция сохранения за судовладельцами и грузовладельцами права на часть их собственного потерпевшего аварию имущества. Морская торговля пробивалась в борьбе с морской стихией и пиратством, а также с феодалами, которые использовали берега для того, чтобы облагать поборами морской промысел и присваивать оставшееся после кораблекрушения. И, наоборот, отсталость развития торговли и феодальная раздробленность (Германия, Турция, Япония, Корея, страны Африки и пр.) способствовали длительному сохранению «права требования выкупа» за остатки кораблекрушения, т.е. наиболее одиозной формы берегового права (берегового пиратства).[9]

Прослеживая историю развития национального законодательства государств, направленного на борьбу с пиратством в средние века, стоит упомянуть, что его развитие затрудняло такое явление, как каперство.

Каперство представляет собой вид морского разбоя, пиратства, заключавшегося в захвате с ведома своего правительства коммерческих судов противника или нейтральных стран, занимавшихся перевозкой грузов для неприятеля.Возникновение каперства было предопределенно тем, что многие государства, начиная с XV в., практиковали трансформацию торговых судов в военные. Это осуществлялось путем предоставления права заниматься военной деятельностью: нападать на торговые суда противника, захватывать эти суда и грузы и соответственно получать часть захваченного имущества (до 50 %). Для выполнения этой деятельности торговым судам выдавались каперские патенты (королем, губернатором и т.д.) на право ведения этой деятельности.

---

9) Федорова Н.С. Пиратство и береговое право в эпоху средневековья.-С.24

Каперский патент был действителен лишь во время войны. С его прекращением каперы лишались права нападать на торговые суда. Однако многие из них продолжали свою деятельность и после окончания войны, становясь пиратами. В связи с этим, по мнению Князевой Н.А., можно говорить о том, что в том периоде существовали две формы пиратства – легальная, осуществляемая на основе каперского патента, и не легальная, без наличия такового.[10] Между тем, как отмечает английский юрист Я. Броумли, «капер, управомоченный воюющим государством на применение силы, не является пиратом, даже если он совершает насильственные действия против нейтральных судов. В последнем случае воюющее государство несет ответственность в качестве принципала».[11]В.Ф. Сидорченко рассматривает каперство, как легализованный акт возмездия. С его точки зрения, в основе каперского права находилось право на возмездие, известное еще с древнейших времен, которое по мере развития цивилизаций трансформировалось в «санкционированное органами государства право на возмездие в отношении конкретного лица или лиц», совершивших какие-то враждебные акты против государства, его населения или отдельных лиц. Желающие осуществить подобный акт получали от государственного органа соответствующую лицензию на возмездие. Поскольку в качестве основного органа государства в эпоху Средневековья выступал сам феодал, то он и выдавал подобную лицензию. Такая лицензия еще не являлась по своей сути каперским патентом, поскольку она персонифицировала объект возмездия, т. е. выделяла конкретных лиц или их объединение, заслуживающих возмездия. Осуществление возмездия прекращало действие разовой лицензии. Поскольку никаких четких правил в этой сфере еще не существовало, то и лицензии на

---

10) Князева Н.А. ; с.8-9 Пиратство: уголовно-правовая характеристика, монография - С.8-9

11) Броунли Я. Международное право. Кн. 1. М.,1977. - С. 357

возмездие были самого произвольного содержания, что и позволяло интерпретировать их как своеобразное постоянное разрешение совершать нападения, грабежи, убийства и пр.»[12]

Существование каперства продолжалось вплоть до 1856 г., до того момента, когда была принята Парижская декларация о принципах международного права, запрещавшая каперство и тем самым лишавшая его юридической поддержки. Однако, даже после отмены каперства национальные законы по борьбе с пиратством появились не сразу и не во всех странах. Исходя их этого можно утверждать, что антипиратское национальное законодательство стало формироваться только лишь в XX в.

К сожалению, даже в XX столетии развитие национального законодательства по борьбе с пиратством продвигалось медленно. По мнению некоторых авторов, среди факторов, которые тормозили его появление, главенствующим являлось отсутствие в международном праве унифицированных норм, четко формулирующих понятие «пиратство.» Нельзя не согласиться с данным утверждением. Еще с древних времен государства пытались дать общее определение пиратства и закрепить его в качестве преступления международного характера в международных договорах. Однако противоречия между странами в политической и экономической сферах не позволили выработать его единой дефиниции.

12) Сидорченко В.Ф. Морское пиратство -С.241

1.2. Международно-правовое регулирование вопросов морского пиратства.

До второй половины XX в. не существовало специализированногомногостороннего международного соглашения, которое содержало бы в себе общепринятое определение термина пиратства, и мер направленных на борьбу с ним, которые признавались бы международным сообществом в целом. Регламентация вопросов пиратства и борьбы с ним осуществлялась в основном двухсторонними соглашениями, нормами национального законодательства отдельных государств, а также нормами обычного права, формировавшегося на протяжении многих веков. В целях систематизации норм, регулирующих основные направления деятельности по борьбе с пиратством, выдвигались частные проекты кодификации норм международного права, содержащие статьи, определяющие формы и методы борьбы с пиратством. Так, были представлены проекты Блюнчли – в 1868 г., Фильда – в 1876 г., Фиоре – в 1890 г. Весьма интересными представляются некоторые положения проекта Блюнчли. Так, в нем устанавливается, что «корабли пиратов не могут быть терпимы на море, вследствие той опасности, которой они угрожают всем». Таким образом, Блюнчли признает за всеми государствами право нападать на пиратские суда в любое время в открытом море, и брать их в плен. Пиратский корабль «может быть приведен в любую гавань – отмечается в проекте – всякого цивилизационного государства (нет необходимости приводить его непременно в национальную гавань корабля, захватившего его), и здесь экипаж его может быть отдан под суд и к нему может быть применено наказание. Подлежащей призовой суд решает дело о корабле и имуществе».[13]

---

13) Моджорян Л.А. Терроризм на море - С.18

Первые серьезные попытки сформулировать определение и состав данного преступления стали предприниматься в XX в. В 1926 г. комитет экспертов Лиги Наций разработал проект Конвенции о борьбе с пиратством, но он не был одобрен членами Лиги Наций. В 1930 г. Гарвардский научный центр предложил проект конвенции, определяющий понятие пиратства.[14] В основу данного проекта были положены частные проекты Фиоре, Фильда и Блюнчли.[15]В соответствии с указанным проектом пиратство характеризовалось как имеющий место вне пределов государственной юрисдикции «акт насилия и грабежа, совершенный с намерением ограбления, хищения, заточения или убийства людей, разрушения собственности» (ст.1); все это осуществлялось «в личных целях без намерения … доказать свое право» (ст.2). Отмечалось, что данный акт мог быть связан с нападением с моря или воздуха. Если нападение совершается прибрежным судном или это судно причастно к нападению, оно будет также объявлено пиратским или не имеющим национального характера. В соответствии с данным проектом пиратскими актами предлагалось считать:1) всякий акт добровольного участия в операции судна, о котором заведомо известно, что оно является пиратским судном;2) всякий акт подстрекательства и сознательного содействия совершению акта, предусмотренного в предыдущих пунктах (ст.3). Также в положениях проекта давалась характеристика термина «пиратское судно». Так, пиратским признается судно, находящееся под контролем лиц, использующих его для совершения перечисленных акций, в том числе и тогда, когда они совершены внутри территории государства после высадки из открытого моря при условии, что в обоих случаях цели этих лиц не направлены против судов и территориальных объектов, находящихся под

---

14) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика - С.10

юрисдикцией государства, которому принадлежит судно (ст.4).[16] Помимо прочего, проект предусматривал систему мер, направленных на противодействие пиратству. Так, в соответствии с его положениями, за всеми государствами признается «право на захват пиратского судна и судна, захваченного пиратскими методами или находящегося во власти пиратов, а также вещей и людей, находящегося на борту такого судна» (ст.5). Положения проекта устанавливали рамки распространения юрисдикции государств – «преследование пиратского судна, начатое в открытом море, может быть продолжено только в территориальных водах государства, которому принадлежит преследующее судно» (ст.7). В соответствии с содержанием ст. 7 и ст.8 названного проекта, преследование пиратского судна должно прекращать в зоне юрисдикции других государств. В этом случае преследующее судно обязано довести до сведения этого государства о вторжении в его воды пиратского судна и предложить ему «овладеть судном и другими захваченными ранее предметами и обеспечить защиту потерпевших». Если это предложение будет признано неприемлемым, преследующее судно может захватить пиратское судно, «как если бы оно находилось в открытом море». К сожалению, данный проект также не получил одобрения Лиги Наций.[17] Работа над определением понятия и сущности пиратства, а также по установлению мер направленных на борьбу с ним, вновь стала вестись после образования Организации Объединённых Наций (ООН) в 1945 г. Но лишь с принятием Женевской конвенции об открытом море от 29 апреля 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву от 10 декабря 1982г. было дано детальное определение этого термина. Благодаря этим международным договорам была проведена кодификация норм о пиратстве и определилось единообразное отношение к нему сообщества государств.[18]

16) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика -С.10

17) Моджорян Л.А. Терроризм на море -С.19-20

18) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика -С.11

Стоит отметить, что определение пиратства и методов борьбы с ним, содержащиеся в этих двухконвенциях, во многих чертах были заимствованы из Гарвардского проекта 1930 г.[19]

Позднее, международным сообществом были разработаны положения, затрагивающие деяния, которые имеют смежный с пиратством характер. Эти положения нашли свое отражение в Римской конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA), от 10 марта 1988 г., а также в Протоколе о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (SUAPROT), от 10 марта 1988 г. Они стали основными нормами международного права, в которых дается определение понятия пиратства и закрепляются меры по борьбе с ним.

На международном уровне преступления, угрожающие безопасности мореплавания, впервые нашли отражение в Нионском соглашении 1937 г., посвященного мерам по предотвращению нападения фашистских подводных лодок, и в Конвенции о борьбе с захватом заложников 1979 г.[20] В дальнейшем, правовую основу борьбы с пиратством составили нормы Женевской конвенции 1958 г. об открытом море, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., вступившей в силу 16 ноября 1994 г., в которой содержится определение термина пиратства, и в общих чертах предложен в механизм борьбы с данным видом общественно-опасного деяния.

В 1985 г. Генеральная Ассамблея ООН приняла резолюцию № 65/40. В результате проделанной работы в 1988 г. на конференции в Риме была

принята

---

19) МоджорянЛ.А. Терроризм на море - С.21

20) Ромашев Ю.С., Корбут Л.В. Основы борьбы с актами терроризма и пиратства на море // Организованная преступность, терроризм и коррупция: Криминологический ежеквартальный альманах. М.: Юристъ. 2003.-С. 53

Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Дополнительный Протокол к Римской конвенции 1988 г. регламентировал аналогичным образом деятельность по пресечению незаконных актов, направленных против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе.

Римская конвенция обязывает каждое государство-участника предусматривать принятие надлежащих мер за преступления, направленные против безопасности морского судоходства, с учетом тяжести и характера этих преступлений. За последние 10-15 лет ИМО издала ряд резолюций и циркуляров, затрагивающих меры по предотвращению опасных актов, угрожающих безопасности судов, а также пассажиров и экипажей.

Базовым международным правовым актом в области безопасности мореплавания является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 1 ноября 1974 г. (СОЛАС 74), принятая и подписанная в рамках ММО в Лондоне. Изначально СОЛАС 74 была направлена на организационное и техническое оснащение судов, обеспечивающее их безопасность. Позже она была дополнена мерами по борьбе с пиратством, предусматривающими международное сотрудничество и взаимодействие в этой области.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. подтвердила основополагающие принципы и нормы Конвенции об открытом море. В ст.101-107, 110-111 почти дословно воспроизводится содержание норм Конвенции об открытом

море, а именно статей 15-23, предоставляющих военному кораблю любого государства право противодействовать пиратству в открытом море.

Важную роль в противодействии пиратству имеют специализированные международные организации, такие как ММБ, ММО, Региональный Центр информации о пиратстве (ThePiracyReportingCentre). Еще в начале двухтысячных годов данными организациями был разработан ряд рекомендаций, направленных на предупреждение и пресечение актов пиратства на море. В свою очередь, Центр круглосуточно отслеживает факты нападений на суда, оперативно информирует суда и судоходные компании о произошедших в районах плавания пиратских нападениях, предупреждает о наиболее опасных морских акваториях и портовых зонах. Регулирование вопросов морского пиратства осуществляется также целым рядом международных организаций. К ним можно отнести Интерпол и Европол, различные региональные международные организации, к примеру, такие как Ассоциация государств Юго-Востосточной Азии (АСЕАН), Лига арабских государств (ЛАГ), объединенное сотрудничество ММО с Международной судоходной федерацией (МСФ) и др. организации.

Специализированные международные организации осуществляют постоянное сотрудничество для совершенствования мер, направленных на пресечение и борьбу с актами пиратства на море. Так, ряд различных организаций, в частности Международная торговая палата, Международное морское бюро, ЮНКТАД и другие разработали совместную программу борьбы с преступностью на морском транспорте. В рамках этого сотрудничества ими были разработаны и введены стандарты безопасности и сотрудничества в сфере защиты морских судов от опасности захвата и потопления.

Представляет интерес взаимосвязь Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Международной морской организации, которая изначально организация

именовалась «Межправительственная морская консультативная организация» и была в дальнейшем переименована Резолюциями Ассамблеи ИМО А.358 (LX) и А.371 (X) 1975 г. и 1977 г.

Еще до вступления Конвенции в силу, самые актуальные ее положения были включены в различные договорные и недоговорные документы ММО. Хотя прямое указание на ММО есть только в ст. 2 приложения VIII Конвенции, различные ее положения говорят о «компетентной международной организации, принимающей международные правила и стандарты в области обеспечения морской безопасности, эффективности судоходства и предупреждения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов и возмещения ущерба». В данном случае под «компетентной международной организацией» можно понимать именно ММО.

В Конвенции 1982 г. в качестве базового положения была введена обязанность государств сотрудничать в пресечении пиратства, которая, тем не менее является декларативной. Государства официально от этого не отказываются, но на практике, как правило, исходят из своих интересов и возможностей. Положительным в этой ситуации является пример создания регионального центра по борьбе с вооруженным грабежом и пиратством в Куала-Лумпуре (Малайзия). Деятельность военно-морских и полицейских сил Малайзии, Индонезии, Сингапура и Филиппин в районах с повышенной активностью пиратов и других преступных групп, совершающих вооруженные нападения на суда, проиллюстрировала эффективность выработанных общих принципов, унификации национального законодательства и международных договоров. Количество пиратских нападений в этих районах было сведено к нулю и это позволяет считать положительным опыт международной антипиратской деятельности. Этот опыт еще раз подчеркивает, что должен активно развиваться договорный процесс на двустороннем и многостороннем уровне. Такого уровня

международные договоры могли бы регулировать отношения между государствами при осуществлении ими совместных мероприятий с привлечением военно-морских сил, судов морских сил, специально уполномоченных для борьбы с пиратством.[21]

Заслуживает отдельного упоминания один из последних международных документов, имеющих непосредственное отношение к терроризму и пиратству на море. В декабре 2002 г. Комитетом по безопасности на море ИМО был принят «Кодекс по охране судов и портовых средств» (Кодекс ОСПС), который вступил в силу с 1 июля 2004 г. Кодекс был принят в качестве дополнения к Конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС – 74) в виде дополнительной главы XI – 2 («Особые меры по повышению уровня морской безопасности»). Кодекс ОСПС распространяет свое действие на пассажирские и грузовые суда вместимостью более 500 тонн, включая скоростные суда, самоходные плавучие буровые установки, портовые установки, обслуживающие такие суда. Кодекс состоит из двух разделов. Раздел А носит обязательный характер, а Раздел В – рекомендательный.

Целью Кодекса является обеспечение последовательного подхода к оценке безопасности в соответствии с установленными стандартами, что позволяет уравновесить возможные риски за счет усиления безопасности судов и портовых объектов. На Правительство каждой страны, подписавшей Конвенцию, возлагается ответственность за проведение трехступенчатой оценки рисков:1) Определение ключевых объектов, повреждение или выход из строя которых может пагубно сказаться на безопасности жизни, экономики и окружающей среды;2) Определение реальных рисков, угрожающих этим ключевым объектам, для обеспечения безопасности, структурной целостности, систем защиты и связи, транспортной инфраструктуры и т.д.;3) выявление слабых мест каждого ключевого объекта с точки зрения физической безопасности, структурной целостности, систем

защиты и связи,

21) Информационно-аналитические материалы Государственной Думы Аналитические материалы (АВ, АЗ, АО, МИ), выпуск 4 «Проблемы нормативно-правового обеспечения борьбы с морским пиратством, 2011

Транспортной инфраструктуры и т.д. Кодекс также установил: 1) минимальные требования функциональной безопасности (план безопасности судна, ответственное лицо на борту судна, ответственное лицо в штате судовладельца); 2) минимальные требования к функциональной безопасности для портовых объектов (план безопасности объекта, ответственное лицо, обеспечивающее безопасность оборудования объекта);3) стандарты проведения мониторинга и контроля доступа на суда, контроля за действиями лиц, состоянием груза и обеспечением доступности средств связи при возникновении опасности. Основное назначение Кодекса ОСПС состоит в том, чтобы не допустить проникновения пиратов на судно, однако, если они все же проникли, то экипажу необходимо знать, как уменьшить или исключить негативные последствия.[22]

1.3 Современное понятие морского пиратства.

Со стороны наиболее известных и квалифицированных специалистов по публичному праву предпринимались неоднократные попытки дать определение пиратства. Например, Л.Оппенгейм охарактеризовал пиратство как «всякое насильственное действие, осуществляемое в открытом море без надлежащего разрешения частным судном в отношении другого судна с целью грабежа (animofurandi)».[23]В словаре международного морского права

1985 г. понятие пиратства рассматривается как морской разбой (от греч. peirates и лат. pirata) – противоправные насильственные действия, совершаемые

---

22) Баширов Э.Г., Бекяшев К.А. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности мореплавания М.: ВНИРО 2005; -С. 45
23) Оппенгейм Л., Под ред.: Крылов С.Б, Пер.: Ивенский А.Н М.: Иностр.лит.- С. 179

судном (летательным аппаратом) в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства. Французская энциклопедия Ларусса характеризует пиратство как «преступление, совершенное на море против судна, его экипажа и груза».

Как уже ранее упоминалось, в проекте конвенции Гарвардского научного центра пиратство определялось как имеющий место вне пределов государственной юрисдикции акт насилия и грабежа, совершенный с намерением ограбления, хищения, заточения или убийства людей, разрушения собственности (ст. 1); все это «в личных целях без намерения bonafide доказать свое право» (ст. 2). Несмотря на богатство определений, большинство авторов сходятся в одном- разбой и грабежи на море animofurandi (с умыслом) являются пиратством.[24]

В 1992 г. Международное морское бюро по морскому судоходству предложило определять пиратства как акт проникновения на борт любого судна с намерением совершить кражу или иной вид преступления при наличии возможности использовать силу в ходе этого акт независимо от того, стоит ли судно в порту или находится в движении в национальных или международных водах, назвав три типа инцидентов с участием пиратов:1) вооруженное ограбление низкого уровня, которое предполагает не сложное по замыслу нападение на судно в море или гавани, совершенное в благоприятный момент немногочисленной бандой, с целью завладения чужим имуществом, а именно наличными средствами и ценным имуществом

экипажа, пропажа которых, по обыкновению, обнаруживается после исчезновения грабителей; 2) вооруженное нападение и грабеж среднего уровня, повлекшие за собой серьезные травмы и/или убийства, совершаемые организованной и вооруженной бандой, действующей с плавбазы либо из укрытия. Деятельность

---

24) Хатам-заде Ф.Э.Международно-правовое регулирование борьбы с пиратством на современном этапе//ЕврАзЮж № 6 (25) 2010.

пиратов в этом случае носит регулярный характер. Для них характерно применения насилия по отношению к членам экипажа.[25]

Обычно – правовая норма о пиратстве получила договорное закрепление на универсальном уровне в Конвенции об открытом море 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.В этих международных договорах международное сообщество подвело некоторый итог поисков общеприменимого определения термина пиратства. В соответствии со ст. 15 Конвенции 1958 г. м ст. 101 Конвенции 1982 г. пиратством является любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого – либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту; против какого – либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого-либо государства. Пиратством также является: 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 летательным аппаратом; любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению указанных выше действий.

На современном этапе в рамках международного права пиратство стало рассматриваться как преступление международного характера. Это, прежде всего, связывается с тем, что данный вид преступления посягает на национальный правопорядок и затрагивают и интересы международного сообщества. Преступления международного характера также именуются

---

25) Кадырова Н.Н Проблема определения принципов международного уголовного права// вестник Челябинского государственного университета № 35 2011. - С.93

конвенционными, так как сотрудничество государств в борьбе с деяниями,носящими международный характер осуществляется в рамках международных договоров.Такие преступления, как правило, имеют в своём составе два объекта: ими нарушаются общественные отношения, на защиту которых собственно и было направлено заключение международного договора, а также отношения, характеризующие выполнение международного обязательства. Поэтому они характеризуются повышенной общественной опасностью. Как утверждает И.В. Гетьман-Павлова, если в отношении подобного деяния нет специального соглашения о борьбе с ним, оно не может считаться преступлением международного характера и преследоваться как угрожающее нормальному функционированию международных отношений. Таким образом, положения о борьбе с подобного рода деяниями должны содержаться в соответствующей специальной конвенции либо в положениях международной конвенции общего характера.[26]

1.4 Правовая природа пиратства.

В современной интерпретации пиратство представляет собой деяние, относящиеся к группе преступлений международного характера. Для

лучшего понимания правовой сущности пиратства целесообразно дать определение преступлений международного характера. Это деяния, посягающие на интересы нескольких государств и в следствии этого представляющие международную общественную опасность, совершаемые лицами (группой лиц) вне связи с политикой какого – либо государства, ради достижения собственных противоправных целей.[27]К.А. Бекяшев дает следующие характеристику данным деяниям: «это преступления, предусмотренные

---

26) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика - С.27
27) Безбородов Ю.С. Международное право: учебник-6-е изд., М.: Норма: Инфра – М, 2013.-С. 545

международными договорами, которые обязывают государства имплементировать соответствующие нормы в свое национальное законодательство, а также принимать меры по предотвращению указанных деяний».Помимо пиратства к преступлениям международного характера относятся следующие группы деяний: 1) преступления, посягающие на свободу человека (рабство, работорговля), 2) преступления, посягающие на общественную и экономическую безопасность (столкновение морских судов, неоказание помощи на море, разрыв или повреждение морского кабеля и т.д.), 3) преступления, посягающие на здоровье населения и общественную нравственность (незаконное производство и оборот наркотических средств и т.д.), 4) преступления экономического характера (подделка денежных знаков, легализация преступных доходов и т.д.)[28]

Пиратство относится к преступлениям международного характера так как оно характеризуется рядом специфических признаков конвенциональных преступлений:

1) включено в УК РФ (ст.227) в связи с международным договором;

2) посягает на различные объекты: нормальные межгосударственные отношения, международный правопорядок в конкретной сфере и др.; наказуемость устанавливается на внутригосударственном уровне.

Международный характер пиратства определяется не только тем фактом, что оно наносит ущерб в сфере международных отношений, а прежде всего тем, что оно затрагивает уголовно – правовые отношения, возникающие в связи с наличием «иностранного элемента», ибо субъектом этого преступления выступает чаще всего иностранный гражданин или

---

28) Бекяшев К.А Моисеев. Е.Г. Международное публичное право: учебное пособие, М.: Прспект, 2014.- С.145

лицо без гражданства, совершается оно в районах открытого моря или ином месте вне территории какого-либо государства, связано с нарушением нескольких правопорядков (двух и более – национального и международного), в силу чего и возникает проблема юрисдикции государств над преступлениями и преступниками.

Наиболее важным признаком, позволяющим выделить пиратство среди других видов преступлений, является цель, которую преступники ставят перед собой. В Конвенции 1982 г. отмечается, что пиратскими могут быть только акты, совершаемые с личными целями, причем содержание этих целей в настоящем договоре не раскрывается. Статистика свидетельствует о том, что в своем большинстве пиратские акты совершаются, как правило, с корыстными целями. В тоже время, пиратство может совершаться не только в этих целях (на что справедливо указала Комиссия международного права в своих комментариях к Конвенции об открытом море, где также раскрывается аналогичный международной правовой состав пиратства). Практика свидетельствует о том, что к личным целям можно отнести разорение конкурентов «по заказу», достигаемое путем захвата судна или его

уничтожение вместе с находящимся на его борту имуществом, месть и другие личные цели. По мнению Ю.С. Ромашева, в цели, предусмотренной в международно – правовом составе пиратства подчеркивается, прежде всего, ее отличие от целей политического характера, присущих схожим насильственным преступлениям, совершаемым на море.[29]

Что касается объективной стороны преступления, общий объект посягательства образуют межгосударственные и внутригосударственные общественные отношения в сфере обеспечения безопасности морского судоходства. Непосредственными объектами пиратства выступают жизнь и

---

29) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море- М.: ТрансЛит, 2013.-С.33

здоровье экипажа и пассажиров судна. Предмет этих преступлений составляют прежде всего морские суда, а также летательные аппараты, имущество, находящееся на борту, которые являются одними из признаков состава преступления по Конвенции 1982 г.Важно отметить, что в ст. 101 Конвенции 1982 г. не приводится конкретизации предмета преступления, как например, на принадлежность флага судна, тип транспортного средства.

В международном праве и законодательстве РФ не проводится деления судов на «морские» и «речные», в части, касающейся их правового статуса и соблюдения правил плавания в пределах морских пространств. Как правило, применяется общий термин «судно».[30]В соответствии с определением, даваемым Военно-морским словарем 1989 г. судном является плавстредство, используемое в качестве транспортного. То есть, можно сказать, что плавучие причалы, понтоны и прочее к судам не относятся. Кодекс торгового мореплавания РФ под судном понимает самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания (ст.7).

Таким образом, судном является сооружение, т.е. результат целенаправленной деятельности человека, объект, которой предназначен для постоянной работы в плавучем состоянии в водной среде. Именно такое плавучее средство будет считаться судном, даже если на нем нет экипажа. Стоит заметить, что под понятие судна по российскому законодательству не попадают стационарные платформы, нефтяные вышки, маяки. Все указанные объекты не являются плавучими, так как жестко закреплены на морском дне.В отдельных международных источниках под судном понимаются и неплавучие сооружения.В качестве примера может служить Международная конвенция попредотвращениюзагрязнений с судов от 2 ноября 1973 г. (MARPOL),

---

30) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море-С. 32.

согласно которой судном является «эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные и плавучие платформы.»

В.Н. Гуцуляк подчёркивает, что большинство международных соглашений содержат определение морского судна, которое, тем не менее не обладает универсальным характером, так как оно разработано и действует в рамках той или иной конвенции. К примеру, в соответствии со ст.1 Международной конвенции о спасании от 28 апреля 1989 г. (SALVAGE) термин «судно» означает любое судно или плавучее средство либо любое другое сооружение, способное осуществлять плавание. Таким образом, согласно положениям данной Конвенции, под определение судна может попасть самый широкий круг сооружений, которые обладают только возможность плавать.

Исходя из положений Римской конвенции о борьбе с незнакомыми актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г., под судном имеется в виду «любое судно, не закрепленное постоянно на морском дне, включая суда с динамическим принципом поддерживания, подводные аппараты или любые другие плавучие средства». При этом в соответствии со ст.2 Римской конвенции понятие «судно» не применяется в отношении военных кораблей, судов, принадлежащих государству или эксплуатируемых им, когда они используются в качестве военновспомогательного либо для таможенных или полицейских целей, а также в отношении судов, выведенных из эксплуатации или поставленных на прикол.

Следует отметить, что в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. не указывается, нападение на какое конкретно судно является пиратскими действиями. По мнению В.В.Ровнейко, «исходя из того, что объектом пиратства в соответствии с международными нормами является свобода открытого моря, а судно, находящееся на приколе или выведенное из эксплуатации, находиться в открытом море самостоятельно не может, то представляется, что в этой части вышеуказанное правило будет распространяться и на пиратство». Таким образом, указанные выше судна не могут признаваться предметом пиратских действий. Нападение на военный корабль (например, с целью завладения оружием) или государственное судно, исходя из указанной выше Конвенции ООН, может быть квалифицировано как пиратство.[31]

В соответствии с содержанием ст.102 Конвенции 1982 г. субъектом данного преступления являются экипаж или пассажиры какого – либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата. Ст. 103 данной Конвенции определяет судно как пиратское, если оно предназначается лицами, имеющими над ним власть, для совершения любого из действий, предусмотренных в ст.101 Конвенции 1982 г. Это также относится к судну, которым пользовались для совершения таких действий, до

тех пор, пока оно остается под властью лиц, виновных в этих действиях. Один из судов США вынес определение, что пират – это тот, кто действует исключительно самостоятельно, без поручения или полномочий суверенного государства. Л.Н. Галенская утверждает, что субъектом пиратства могут быть только физические лица, действовавшие по собственному усмотрению без полномочий со стороны государства. При это она считает, что не имеет квалифицирующего значения принадлежность судна – частное или государственное, ибо определяющим моментом является наличие либо отсутствие полномочий от государства.

В соответствии со ст.4 (Меры по пресечению пиратства) и ст.10 (Помощь друг другу) регионального Джибутийского кодекса поведения, вступившего в силу 29 января 2009 г. - «пиратское судно» означает судно, которое находится под контролем лиц, намеревающихся использовать его для совершения

---

31) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 34

пиратства, или, если судно было использовано для совершения любых подобных действий, до тех пор, пока оно остается под контролем этих лиц. В Кодексе представлено наиболее лаконичное определение, чем в Конвенции 1982 г. В то же время, в Кодексе особо подчеркивается применимость данного определения только к этому документу и конкретным статьям.

Представляет интерес определение преступных действий в их различной трактовке. Так, в соответствии со ст. 101 Конвенции 1982 г. действиями пиратов считается «любой грабеж против лиц и имущества, находящихся на борту судна». Но, опять же, в Конвенции полностью не раскрывается термин «грабеж» и понятие его разновидностей. По законодательству РФ грабеж определяется как открытое хищение чужого имущества, которое может происходить, в том числе, и с применением насилия не опасного для

человека (ст.161 УК РФ). Например, в отношении потерпевших пираты нередко используют и физическую силу, и воздействие психологического характера – в частности внезапность нападения, поднятие на мачте своего судна пиратского флага и т.п., хотя, как отмечают эксперты, в этом способе больше литературного вымысла. Подобные действия применяются в основном, против малогабаритных судов, катеров, шлюпок, экипаж и пассажиры которых не имеют возможности противостоять силовому и психологическому воздействию группы нападающих. Но, так как характеристика действия «любого акта насилия» вынесена в указанной статье конвенции в отдельный признак объективной стороны пиратства, надо полагать, что грабеж, согласно ее положениям – это деяние, совершенное без применения насилия. В тоже время на практике, как уже отмечалось ранее, пиратские нападения почти всегда сопровождаются применением насилия или угрозой его применения.

В соответствии со смыслом норм Конвенции 1982 г. к объективным действиям данного состава относится «любой неправомерный акт задержания» в отношении указанных объектов. По сути, неправомерное акт задержания судна – это принятие в отношении судна противозаконных мер принуждения (насилия), позволяющих прервать ранее запланированную им деятельность на какой - либо период времени. Согласно содержанию данной Конвенции, уже сам факт задержания следует рассматривать в качестве пиратского действия, даже если грабежа, убийства и иных актов насилия на борту судна произведено не было. Во многих правовых источниках в качестве составной части «любого неправомерного акта задержания» в открытом море указывается «неправомерный захват судна», под которым можно понимать установление незаконного контроля над судном и его действиями путем нападения на судно с применением насилия или угрозы его применения.

Довольно часто, при рассмотрении пиратских деяний упускается то обстоятельство, что пиратством, согласно пункту «с» ст. 101, также считается любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпункте «а» или «б» этой статьи. Согласно ст. 33 УК РФ «подстрекателем» признается лицо, склонившее другое лицо к совершению преступления путем уговора, подкупа, угрозы или другим способом, а «пособником» признается лицо, содействовавшее совершению преступления советами, указаниями, предоставлением информации, средств или орудий совершения преступлений либо устранением препятствий, а также лицо, заранее обещавшее скрыть преступника, средства или орудия совершения преступления, следы преступления либо предметы, добытые преступным путем, а равно лицо, заранее обещавшее приобрести или сбыть такие предметы. Эти лица, наряду с исполнителями и организаторами, относятся к разновидности лиц, именуемых «соучастниками преступлений». Таким образом, подстрекатели, пособники, находящиеся на берегу, также совершают преступление, именуемое пиратством. Современная практика борьбы с пиратством вблизи берегов Сомали показала, что сообщники лиц, которые непосредственно совершают акты пиратства против судов, находились не только на берегу, но и на судах – плавбазах, расположенных в территориальном море этого государства и за его пределами. Говоря о правовом статусе таких плавбаз, можно упомянуть что в открытом море или месте вне юрисдикции какого – либо государства, плавбаза попадает под определение ст. 103 (Определение пиратского судна) Конвенции 1982 г. То же самое можно отметить в случае нахождения в пределах территории прибрежного государства плавбазы, чьи плавсредства (пример катера) участвуют в нападении на суда в открытом море. В пределах территории прибрежного государства плавбаза, которая используется для вооруженного разбоя или совершения в открытом море пиратских действий, находится

исключительно под юрисдикцией прибрежного государства, если иное не предусмотрено соглашениями заинтересованных государств.

Несмотря на установленные правовые критерии квалификации пиратских действий, на практике морякам довольно сложно юридически профессионально квалифицировать действия нападающих как пиратские, особенно при принятии срочных мер по их отражению, защите, оповещению о нападении. При такой квалификации деяния как преступного, ими учитываются только объективные признаки, то есть нападение с последующим захватом судна, с применением холодного/огнестрельного оружия и т.д. Определяя основные признаки, Комитет по безопасности на море ИМО в своем циркуляре MSC.1/Circ/1339 постарался согласовать употребление общераспространенных определений при передаче сообщений о пиратских нападениях и подозрительных действиях, в интересах обеспечения логичности сообщений, согласованности в сборе и оценке данных об обстановке. Комитет попытался дать четкие, рабочие указания для точной и логичной оценки подозрительных действий. Итак, согласно положениям данного циркуляра, пиратское нападение может включать следующие действия:

-применение насилия в отношении судна или людей на борту, а также любые попытки применить насилие;

- попытки неизвестных лиц проникнуть на судно, когда капитан подозревает их в том, что они пираты;

-фактическая высадка на судно, независимо от того, удалось ли пиратам взять судно под контроль или нет;

- попытки преодолеть меры самозащиты судна, используя лестницы, абордажные крюки, преднамеренно примененное против судна.

Исходя из всего выше сказанного можно сделать вывод, что пиратство – это преступление, в котором содержится несколько деяний, в отдельных случаях, являющихся взаимосвязанными друг с другом, которые могут совершаться

не только в пределах открытого моря или месте вне юрисдикции какого – либо государства, но и в пределах территорий государств и иных пространствах (подстрекательство или сознательное содействие совершению пиратских действий).[32]

Глава 2. Меры борьбы с морским пиратством

2.1. Дефиниции пиратства в уголовном законодательстве различных стран

В настоящее время подавляющее большинство стран включило в свое уголовное законодательство нормы по борьбе с пиратством. В частности, специальные составы пиратства имеются в уголовном законодательстве Австралии, Аргентины, Боливии, Великобритании, Венесуэлы, Гватемалы, Гондураса, Замбии, Израиля, КНР, Коста-Рики, Кубы, Македонии, Мексики,

---

32) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С.37

Молдовы, Никарагуа, Новой Зеландии, Омана, Панамы, Папуа – Новой Гвинеи, Румынии, Сальвадора, Сингапура, Словении, США, Соломоновых островов, Тувалу, Украины, Фиджи, Филиппин, ФРГ, Хорватии, Черногории, Чили, Эквадора, Эстонии.

Исходя из результатов анализа зарубежного законодательства, только в нормативных актах отдельных государств конструкция состава пиратства

основывается на международных нормах. Страны, в которых отсутствуют специальные нормы о пиратстве, соответствующие действия, как правило, квалифицируют как разбой.

Например, в Уголовном кодексе Польши 1969г. пиратство не было выделено как особый вид преступления, хотя к тому году была уже принята Конвенция об открытом море 1958 г., в которой содержалось не только определение, но и юридическая конструкция пиратства, а Польша являлась участницей данной Конвенции.В Уголовном кодексе Польши 1969 г. содержались общие положения, которые позволяли применять к виновным санкции и за морской разбой, и за воздушное пиратство. Так, в ст. 145 УК 1969 г. указывалось, что «нарушение (даже не предумышленное) правил безопасности на дорожном, водном или воздушном транспорте, вызвавшее непредумышленную телесную травму или расстройство здоровья другого лица или нанесшее серьезный ущерб имуществу, карается лишением свободы на срок до трех лет». В ст. 170 УК Республики Польша 1997 г. говорится о морском разбое (кто вооружает или приспосабливает морское судно к совершению в море грабежа или поступает на службу на такое судно, подлежит наказанию лишением свободы на срок от 1 года до 10 лет); в нем также предусмотрена ответственность за захват морского или воздушного судна: «Кто, применяя обман либо насилие к лицу или угрозу непосредственного применения такого насилия, берет под свой контроль водное или воздушное судно, подлежит наказанию лишением свободы на срок от 2 до 12 лет» (ст. 166). Как видно, в УК Польши 1997 г. так и не появилось детальное определение термина «пиратство». Преступные деяния, которые по сущности являются пиратством, по существу обозначаются термином «грабеж на море».

Внутреннее законодательство отдельных государств по – разному определяет правовую сущность пиратства и непосредственный объект его посягательства. В результате данное деяние занимает разное место в системе в Особенной части уголовного права. В тех государствах, в законодательстве

которых имеется подобный состав, пиратство рассматривается как посягательство на международный правопорядок. Следовательно, норма о нем включается в главу о преступлениях против международного правопорядка (Боливия, Венесуэла, Гондурас, Куба, Македония, Мексика, Хорватия). Например, в УК Украины она находится в главе «Преступления против мира, безопасности человечества и международного правопорядка», в УК Эстонии – в разделе «Преступления против международной безопасности». Иные страны рассматривают объект пиратства, как «водный» аналог бандитизма, поэтому относят данный состав преступления к преступлениям против общественной безопасности (Армения, Грузия, Казахстан, КНР, Молдова, РФ, Таджикистан). Также можно обнаружить и другие подходы к определению объекта пиратства. К примеру, в УК Румынии посягательство отнесено к преступлениям против собственности, в УК Никарагуа – к преступлениям против внешней безопасности государства, в УК Голландии – к главе «Преступления, связанные с судоходством и авиацией», В УК Черногории – к главе «Преступления против безопасности общественного транспорта».

Предметом нападения согласно Конвенциям, является судно или летательный аппарат. Уголовное законодательство большинства стран (Аргентины, Боливии, Кубы, Македонии, Голландии, Румынии, Словении) не проводит различий между морским и воздушным судном, рассматривая и то, и другое как предмет пиратского нападения. В уголовных кодексах некоторых страна в качестве предмета посягательство, также, как и в УК РФ, указывается и речное судно. К примеру, в УК Республики Таджикистан в качестве предмета посягательства указывается только водное судно. В УК Китайской Народной Республики пиратство определяется как «захват или удержание морского, речного судна или автомобиля с применением насилия или иных способов».

На основании проведенного сравнительного анализа законодательной конструкции объективной стороны в уголовном законодательстве зарубежных стран можно выделить три способа совершения пиратских действий.Первый из них состоит непосредственно в самом пиратском нападении. В качестве примера можно привести статьи из УК Армении, Грузии и Казахстана. Так, согласно ст. 228 УК Грузии пиратство есть «нападение на водное судно или иное плавучее средство в целях завладения чужими вещами, его противоправное присвоение, совершенное с применением насилия или угрозой насилия». Понятие, закрепленное в УК Армении, включает в себя «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо угрозой его применения». УК Республики Казахстан рассматривает пиратство как «нападение на морское или речное судно с целью завладения имуществом, совершенное с применением насилия или угрозой его применения». Таким образом, формулировка состава пиратства по названным кодексам не включает специальный территориальный признак – район открытого моря или место вне юрисдикции какого – либо государства, а также в качестве предмета посягательства рассматривают только водные (речные) суда. Второй способ предусматривает как само пиратское нападение, так и другие действия, связанные с пиратством. К примеру, по УК Аргентины помимо пиратов подвергается наказанию также то лицо, которое самостоятельно или через других лиц снарядил судно или воздушное судно для занятия пиратством; либо, находясь на территории республики, сознательно осуществлял соучастие в деятельности пиратов или оказал им содействие. Третий способ выделяет в самостоятельный состав только те действия, которые тесно связаны с пиратством, но непосредственно им не являются. Например, согласно УК Сингапура пиратскими признаются действия лица, если оно: похищает или без законных оснований бросает за борт, повреждает или уничтожает что – либо, являющееся частью груза, запасов или оборудования, находящихся на судне; поднимает или пытается

поднять мятеж на сингапурском судне; консультирует или способствует другому лицу в совершении указанных действий.

В соответствии со ст. 170 УК Польши: «Кто вооружает или приспосабливает морское судно к совершению в море грабежа или поступает на службу на такое судно, подлежит наказанию лишением свободы…». Согласно ч. 1 ст. 446 УК Украины пиратство определяется как «использование с целью получения материального вознаграждения или иной личной выгоды вооруженного или невооруженного судна для захвата другого морского или речного судна, применения насилия, ограбления или других вражеских действий в отношении экипажа или пассажиров судна».

Заслуживает отдельного упоминания состав пиратского преступления, содержащийся в УК ФРГ, а именно: «лишением свободы на срок не менее пяти лет наказывается тот, кто:

1. Применяют насилие или посягают на свободу лица в принятии решения или предпринимает иные подобные действия для того, чтобы завладеть:

А) воздушным судном, используемым в гражданском воздушном сообщении и находящимся в полете, или

Б) морским судном, используемым в гражданском морском сообщении, или воздействовать на управлении ими…»

Как видно из приведенного выше, в Кодексе нет определения понятия пиратства, да и просто термины разбой или нападение там отсутствуют. Вместо этих понятий используется такой термин, как «посягательство», что видно из самого названия статьи «посягательство на воздушное или морское сообщение».

Довольно сложной является юридическая конструкция пиратства, содержащаяся в уголовном законодательстве Голландии. В Голландском

законодательстве имеется ряд статей, относящихся к борьбе с пиратством и к борьбе с терроризмом против морских и воздушных судов. Специфика Голландского кодекса состоит в том, что в нем сохранились отдельные архаичные статьи, например, о каперах и каперских свидетельствах (ст. 388-389), хотя каперство было отменено еще в 1856 г. Статья 381 УК Голландии прямо не предусматривает ответственности за пиратское нападение. Ответственность, согласно данной статье, несет тот, кто сознательно поступает на службу на пиратское судно или служит капитаном такого судна (п. 1.1, п. 1.2 ст. 381). Эти «положения… относительно капитана и экипажа судна также применяются в отношении командира воздушного судна или экипажа воздушного судна соответственно». Определение «судно» включает в себя, в частности и воздушное судно, а термин «открытое море» предусматривает воздушное пространство» (п.4 ст.381).

«Если смерть любого лица на борту судна или воздушного судна, подвергшееся нападению, следует в результате актов насилия, определенных в ст. 381, капитан или командир воздушного судна и лица, участвующие в актах насилия, подлежат наказанию в виде тюремного заключения на срок не более 15 лет и штрафу» (ст. 382).

В УК Голландии предусматривается ответственность за ряд действий, которые в соответствии с законодательством могут рассматриваться в качестве соучастия в пиратстве. Так, в уголовно – правовом порядке санкциям подвергаются лица, которые: 1) оборудуют судно (ст. 383); 2) косвенно или прямо помогают арендовать, сдать внаем, застраховать судно (ст. 384); 3) умышленно сдают судно Нидерландов во власть пиратов (ст. 385) и т.д. Ответственность предусмотрена и за иные действия, рассматриваемые как акты захвата судна. В качестве таковых могут выступать - мятеж на борту корабля или морском рыболовном судне, в том числе подстрекательство к мятежу (ст.397). Отдельным пунктом предусматривается наказание капитана судна за противозаконные действия

по захвату, продаже судна и за незаконную деятельность с его использованием.

Анализируя уголовное законодательство Голландии, нужно отметить, что, во-первых, наряду с определением деяний, относимых к пиратству, в законодательстве предусмотрено достаточно объемное количество составов соучастия в пиратских действиях. Во – вторых, юридически составы пиратства нередко тесно переплетаются с действиями, которые относятся к терроризму на морских и воздушных судах. В-третьих, практически во всех нормах, определяющих ответственность за пиратские и террористические действия, включая случаи гибели людей от рук преступников, установлены относительно мягкие санкции, которые явно не соответствуют общественной опасности пиратства и терроризма. В подобных случаях наказание не выполняет функции пресечения повторения подобных актов борьбы с ними, воспитательной функции и т.д.

В уголовно-правовых нормах большинства государств не указывается территориальный признак – совершение пиратства в районе открытого моря или ином месте вне юрисдикции государства. Только некоторые страны рассматривают пиратство основываясь на определении, данным Конвенцией 1982 г., а именно похожие составы имеются в УК Молдовы, Голландии, Румынии, Словении, Филиппин, Эстонии.Примечательным является тот факт, что субъект пиратства конкретизируется в уголовном законодательстве только отдельных государств. Например, в соответствии с ч.1 ст. 289 УК Молдовы «ограбление, совершенное в личных целях экипажем или пассажирами судна в отношении лиц или имущества находящихся на борту этого, либо в отношении другого судна. Примерно, такая же характеристика субъекта дается в УК Румынии и Словении – «экипажем или пассажирами судна, или воздушного судна».

В национальном законодательстве государств отсутствует единый подход к описанию субъективной стороны пиратства, в частности цели его совершения. Целью пиратства является завладение чужим имуществом. Согласно конвенционным нормам цели пиратства – личные. Данная категория довольна обширна, она может включать в себя не только корысть, но и, к примеру месть и т.д. Однако, на практике такое преступление совершается именно с корыстной целью. Конвенционные нормы содержаться в законодательстве Молдовы и Румынии, где в качестве признака субъективной стороны пиратства указываются «личные цели». УК Армении, Грузии, Казахстана предусматривают специальную цель завладения чужим имуществом. Согласно УК Аргентины пиратское нападение на судно совершается «с целью завладеть им либо захватить перевозимые им предметы или людей», УК Македонии – «получении выгоды или причинение вреда экипажу или пассажирам судна». В уголовном законодательстве некоторых государств цели и мотивы не указываются вовсе (Боливия, КНР, Республика Корея). В качестве примера можно назвать УК Республики Корея нормы которого предусматривают ответственность за сам факт осуществления пиратских действий: «Лицо, которое посредством угрозы силой на море насильно захватывает судно или насильно забирает имущество другого лица после вторжения на судно».

Основными квалифицирующими признаками по законодательству разных стран являются:

1) совершение преступления неоднократно, повторно (УК Грузии, Казахстана, Таджикистана);

2) с применением оружия либо предметов, используемых в качестве оружия (УК Таджикистана, Казахстана);

3) совершения организованной группой (УК Армении, Казахстана, Молдовы, Таджикистана);

4) причинение смерти по неосторожности (УК Армении, Грузии, Казахстана, Молдовы);

5) наступление иных тяжких последствий (УК Армении, Грузии, Казахстана).

В УК Республики Корея в качестве квалифицирующих признаков пиратского нападения названы: причинение вреда другому лицу, убийство, изнасилование. В соответствии с уголовным законодательством Филиппин квалифицированными признаются пиратские действия, когда виновные захватили судно путем абордажа и стрельбы, а также когда пираты оставили своих жертв без средств спасения (ст. 123). В законодательстве большинства стран, в частности РФ, состав пиратства не включает в виде квалифицирующего признака умышленное убийство. В случае совершения последнего в ходе нападения такие действия должны квалифицироваться по совокупности. Исключение составляют УК Республики Корея, Филиппин, Хорватии, где убийство признается одним из квалифицирующих признаков. Более того, в УК Кубы убийство рассматривается как одна из целей совершения пиратских действий. Некоторые государства до сих пор не включили в национальную правовую базу специальные нормы, посвященные пиратству, но тем не менее они предусматривают меры по борьбе с этим преступлением. Так, во Франции в декабре 2010 г. был принят закон, посвященный борьбе с пиратством, который наделил судебные органы почти универсальной компетенцией в отношении привлечения к суду за акты пиратства, совершенные за пределами страны. Правда, речь здесь идет только о той ситуации, когда пираты были задержаны сотрудниками французских служб. Закон дает большую свободу действий французским военно – морским силам в ходе операций в открытом море. Командиры кораблей могут подвергать обыску подозрительные суда, отдавать приказ

открыть огонь, арестовывать и передавать правосудию пиратов, уничтожать их суда.

Уголовное законодательство Японии также не содержит специального состава пиратства. Однако 19 июня 2009 г. японский Парламент принял закон, позволяющий государству эффективно бороться с этим преступлением. Данный закон предоставляет правовые основания для отправки сил самообороны на борьбу с пиратством. Вооруженные силы Японии получили разрешение на защиту японских и иностранных судов у побережья Сомали, в том числе на участие в международных операциях, направленных на борьбу с пиратством в Аденском заливе.Закон позволяет Японии применять санкции в отношении лиц, виновных в совершении пиратских действий, в рамках собственной судебной системы. Осуществление контроля за пиратскими судами возложено на Морские силы самообороны (MaritimeSelfDefenseForce, MSDF) и береговую охрану Японии. Эти же организации должны следить за тем, чтобы принимаемые меры по борьбе с пиратством находились в соответствии с морским законодательством ООН.[33]

2.2. Состав пиратства по Уголовному кодексу Российской Федерации

Как уже отмечалось ранее, Российская Федерация является одним из государств, в чьем национальном уголовном законодательстве содержится специальная норма, посвященная пиратству. Понятие пиратства основывается на его определении в международном праве, но при этом является более узким.

---

33) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика – С. 17-27

В соответствии со ст. 227 УК РФ под пиратством понимается «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом,

совершенное с применением насилия или угрозой его применения, также совершенное с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, либо эти же деяния, совершенные организованной группой или повлекшие по неосторожности смерть человека и иные тяжкие последствия».

Объективная сторона состава в данной статье выражается в нападении на морское или речное судно, совершенное с применением насилия либо угрозой его применения. Содержание понятия «нападение» в ст. 227 УК РФ не раскрывается. В уголовно – правовой доктрине также отсутствует единый подход к определению данного термина. Можно выделить некоторые доктринальные точки зрения, раскрывающие сущность этого понятия:

1) нападение есть насилие (Х.М. Ахметшин; М.Б. Гугучия и др.) Данное определение представляется не совсем удачным, так как резонирует с законодательством.

2) нападение - действие виновного, а насилие – способ его совершения (М.П. Михайлов; Б.С. Никифоров и др.)

3) насилие – деяние, нападение – способ его совершения (В.А. Григорьев; Т.Д. Устинова)

4) нападение – действие, предшествующее применению насилия (В.А, Владимиров).[34]

Пиратство можно интерпретировать как особую форму бандитизма, поэтому Н.А. Князева предлагает термин «нападение» толковать так же, как онпонимается в отношении бандитизма. Согласно постановлению Пленума

---

34)Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика – С. 38

Верховного Суда РФ от 17 января 1997 г. № 1 «О практике применения судами законодательства об ответственности за бандитизм», под нападением понимается «действия, направленные на достижение преступного результата путем применения насилия над потерпевшим либо создания реальной угрозы его немедленного применения».

Обязательным признаком объективной стороны в соответствии со ст.227 УК РФ является способ совершения акта пиратства – применение насилия либо создание реальной угрозы его применения. В физическом плане насилие может быть выраженно в ограничении свободы передвижения, связывании, нанесении побоев или причинении вреда здоровью различной степени тяжести в отношении членов экипажа и пассажиров. Нападение может быть совершенно путем угрозы применения физического насилия, т.е. в форме психического воздействия на членов экипажа или пассажиров судна (угроза убийством, причинение вреда здоровью и т.д.). Угроза может быть передана по радио, телефону, через громкоговорящее устройство, а также посредством предупреждающих выстрелов. Угроза применения физического насилия должна быть реальной и действительной.

Ст. 227 УК РФ не дает четкой регламентации, каким образом может осуществляться нападение. Перечень средств, используемых для нападения может быть весьма разнообразным. Нападение возможно с плавательных средств, летательных аппаратов либо подводных судов, с территории какого – либо государства. Также нападение может заключаться в поднятии мятежа и завладении грузом с помощью вооруженной силы. На практике сложилось, что акты пиратства осуществляются с помощью оружия (огнестрельного, холодного и т.д.). Если во время нападения пиратов потерпевшим причиняется существенный вред, то дополнительной квалификации по статьям о преступлениях против личности и против собственности не требуется, так как это предусмотрено в качестве дополнительного признака в ст. 227 УК РФ.Примечательным является тот факт, что в отличие от своих

международных источников, ст. 227 УК РФ не дает указания на место совершения пиратского акта. Однако, в комментариях к УК РФ говорится, что его следует определять в соответствии со ст. 15 Женевской конвенции об открытом море 1958 г., то есть местом совершения пиратского нападения полагается считать место, находящееся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства. Действия, смежные с пиратством, но совершенные в территориальных водах РФ, должны квалифицироваться как разбой в соответствии со ст. 162 УК РФ.[35]Некоторые авторы, например Т.И. Нагаева, полагают, что «при применении ст. 227 УК РФ местом совершения преступления следует считать не только открытое море и территориальные воды, но также и внутренние воды и акваторию российских бухт и портов».Это связано прежде всего с тем, что в качестве объекта пиратского нападения в названной статье называется речное судно.[36]

По мнению З.В. Миронова, «в качестве места совершения пиратства должно указываться не открытое море, как географическая точка нахождения морского транспортного средства, а именно специально конкретизированное место – территория этого водного транспортного средства».[37]

Также, данная проблематика была затронута и судебной практикой. Так, в кассационных жалобах А., Б., Л., и др., осужденные по ст. 227 УК РФ, ссылались на необоснованность привлечения их к уголовной ответственности по российскому законодательству, т.к. ими было захвачено судно в территориальных водах Королевства Швеции, а следовательно, юрисдикция РФ на них не распространяется. Верховный Суд РФ в своем кассационномопределении отказал в удовлетворении жалоб осужденных по данному пункту, указав следующее. Из письма Штурманской службы ВМФ РФ с

35) Князева Н.А. Пиратство: уголовно-правовая характеристика – С. 37 – 44
36) Нагаева Т.И. Пиратство как вид преступного деяния (историко-правовой аспект) // История государства и права № 10 2010. - С.14

37) Миронов З.В. Уголовная ответственность за пиратство: автореф. дис. Ставрополь, 2001 –С.17

приложенной к нему навигационной картой следует, что точка с координатами 57 градусов 29,5 минут северной широты и 17 градусов 35,5 восточной долготы на 2 часа 17 минут 24 июля 2009 г., нанесенная капитаном З., и соответствующая положению судна на момент его захвата, расположена до входа в территориальные воды Королевства Швеции. Поэтому вывод суда о том, что высадка и захват морского судна произошли вне территориальных вод какого – либо государства, является правильным.[38]

Если граждане РФ совершают преступление вне территории РФ, они подлежат привлечению к уголовной ответственности по российскому законодательству, исходя из принципа гражданства. В отношении апатридов вопрос об ответственности решается исходя из их категории. Апатриды, постоянно проживающие на территории РФ в совокупности не менее 183 дней, формально практически приравниваются в этом смысле к гражданам РФ. Поэтому вопрос об ответственности решается по аналогии с российскими гражданами. В отношении лиц без гражданства, которые постоянно не проживают на территории РФ, вопрос об уголовной ответственности разрешается по аналогии с иностранными гражданами, т.е. на основании территориального, универсального или реального принципов.В отдельных случаях российское законодательство может распространяться и на иностранных граждан. Такая ситуация происходит тогда, когда они совершают преступление за пределами Российской Федерации, но направленное против интересов России – ответственность наступает на основании реального принципа.

Хотелось бы отметить, что, не смотря на наличие стандартных характеристик субъекта пиратства (дееспособность, возраст), в статье он не

38) См.: Кассационное определение Верховного Суда РФ. Дело № 1-011-20 от 20 июня 2011 г.

конкретизируется, и при его определении приходится руководствоваться нормами Конвенции 1958 г.

Проанализировав признаки, имеющиеся в ст. 227 УК РФ, можно сделать следующие выводы:1) Пиратство заключается в нападении на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершаемом с применением насилия либо угрозой его применения. Под нападением в этом случае имеется в виду применение в какой – либо форме насильственных действий в отношении экипажа и пассажиров судна, либо явно выраженная угроза применения насильственных действий;2) Один из главных признаков состава пиратства – способ совершения этого преступления. Оно совершается с применением насилия либо с угрозой его применения. Насилие может выражаться в физическом либо психическом воздействии на потерпевшего;3) Пиратство является преступлением с усеченным составом, в связи с чем оно считается оконченным с момента совершения нападения;4) Субъектом пиратства является вменяемое физическое лицо, достигшее 16-летнего возраста. В качестве субъектов данного преступления могут выступать как граждане России и иностранные граждане, так и лица без гражданства;5) В составе преступления, указанном в ст. 227 УК РФ отсутствует конкретизация места совершения преступления, что по справедливому мнению многих авторов является упущением и пробелом в законодательстве, и создает трудности в отграничении пиратских действий от грабежа и иных смежных с пиратством преступлений.

2.3. Формы и методы борьбы с морским пиратством

.Учитывая существующие на сегодняшнем этапе реалии, международная борьба с пиратством включает в себя постоянно совершенствующийся и

достаточно обширный комплекс мер – как внутригосударственного, так и международного характера. Сюда входят экономические, политические, правовые, военные, оперативно – организационные и прочие меры. Все эти меры преследуют такие цели как: устранение основ существования пиратства в определенных регионах, а также факторов, способствующих его существованию, предупреждение и пресечение актов пиратства, поиск и задержание судов, совершивших пиратские действия, осуществления уголовного правосудия над обвиняемыми лицами и прочее. Прежде всего, эффективные меры против пиратства разрабатываются и применяются на региональном, двухстороннем и государственных уровнях. При этом борьбу с пиратством можно рассматривать, как одну из форм сотрудничества и взаимодействия государств. Также международное сотрудничество в этом направлении проводится на уровне международных организаций, в целях более полной разработки мер, призванных бороться с данным преступлением. Подобное сотрудничество принимает разные виды и формы.[39] Так, например, Международной морской организацией был разработан ряд рекомендаций с целью предупреждения и пресечения пиратства и вооруженных ограблений судов:

-Рекомендации правительствам по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (1999 г.);

- Инструкция судовладельцам, судоходным компаниям, капитанам и экипажам судов по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (2002 г.);

- Директивы для Центров координации по спасанию на море (ЦКСМ) (2000 г.);

- Временные процедуры для ЦКСМ по получению сигналов бедствия (2000 г.);

39) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С.135

- Резолюция А. 922 (22) – кодекс поведения при расследовании актов пиратства и вооруженных ограблений морских судов;

- Резолюция А. 923 (22) - суда - «призраки» и процесс регистрации.

Международная палата судоходства совместно с ИМО разработала Инструкцию по использованию радиосигналов судами при нападении на них или при угрозе нападения пиратов или вооруженных разбойников, а также Инструкцию для судовладельцев, судовых операторов, капитанов и экипажей судов по предотвращению и отражению нападений пиратов и вооруженных разбойников против судов (1997-1999 гг.) Указанные инструкции предусматривают два возможных варианта действий в зависимости от характера нападений:

1) Пираты обнаружены экипажем до высадки на судно.

В этом случае они не в состоянии предотвратить радиосообщение экипажа об угрозе нападения или начавшемся нападении. Передача сообщения производиться через систему ИНМАРСАт, через доступный Цифровой Избирательный Вызов или через обычный передатчик сигналов бедствия на частоте безопасности.

2) Пираты незаметно проникли на судно, взяли в заложники и угрожают экипажу.

В этом случае преступники обычно приказывают под страхом смерти не делать никаких радиосообщений с судна, и экипажу рекомендуется

забаррикадироваться в одном из подсобных помещений судна, во избежание контактов с пиратами.

Инструкция предусматривает ряд возможных стадий нападения пиратов, также моделирует возможные ситуации в которых происходит нападения, исходя из практических наблюдений. В их число входят следующие:

1) Нападение на судно, стоящее на якоре.

Для нападения используется небольшое судно (например – шлюпка), подходящее на веслах, без огней и под прикрытием темноты. Время нападения – с 01 часа ночи до 06 часов утра. Целью захвата являются небольшие по весу вещи, деньги, возможно выборочное вскрытие трюмов и контейнеров, когда пиратам известен характер груза и план его размещения на корабле. Расследование такого рода преступлений показывает, что члены экипажа нередко узнают в пиратах лиц, которые уже посещали судно (грузчики, портовые служащие и др.);

2) Нападения на судно во время движения.

Такого рода нападения наиболее часто регистрируются в водах Юго – Восточной Азии. Пираты обычно нападают на суда, когда те находятся в территориальном море или исключительной экономической зоне, где высокая интенсивность движения и, как правило, относительно ограниченная возможность резких маневров для крупнотоннажных судов, что, собственно, и нужно пиратам. Нападение происходит, как правило, с часа ночи до шести утра. В таких случаях наиболее часто используются, как отмечалось ранее, маневренные, скоростные катера. Пираты стремятся ошвартоваться к судну – жертве, приближаясь к нему со стороны кормы или борта, если у судна он низкий. Целью нападения пиратов обычно являются деньги в сейфе судна, имущество команды, приборы и оборудование, даже бухты тросов. В случаях выборочного вскрытия контейнеров предполагается, что сами пираты или их

сообщники уже побывали на судне во время стоянки в порту и знали расположение контейнеров и их содержимое. В связи с этим Инструкция рекомендует проведение полного досмотра судна до его выхода из порта. Также судовладельцам рекомендуется избегать ситуаций, когда необходимо держать на судне крупные суммы денег.

3) Ситуация – «Малочисленность экипажа при нападении пиратов». Инструкция предусматривает алгоритм действий экипажа, исходя из его малочисленности перед лицом пиратов и т.д.

Также Инструкция включает в себя план действий по предупреждению и пресечению пиратских нападений отдельно для каждой ситуации, а именно:

- Несение вахты в целях предупреждения инцидентов;

- Передача радиосообщений и аварийных сигналов при нападении;

- Порядок действий при захвате пиратами судовой радиостанции;

- Связь с военно – морскими властями прибрежного государства;

- Меры по предупреждению актов пиратства;

- Маневры по уклонению от пиратских судов, и др.

Ряд международных организаций, в частности такие как Международная торговая палата, ММБ, ЮНКТАД и другие, разработали совместную программу борьбы с преступностью на морском транспорте. В качестве стандартов безопасности и сотрудничества в сфере защиты морских судов от опасности захвата и потопления были предложены следующие стандарты:

- международный и национальный контроль за выполнением международных договоров о безопасности мореплавания;

- слежение за судами преступников;

- освобождение судов и людей от захвата;

- использование конвоев при плавании торговых судов в опасных районах, организация самообороны на судах;

- ликвидация последствия нападений и поиск преступников;

- создание безопасных условий для судов и принятие мер в порту и вблизи него для предотвращения нападений.

Ключевую роль в противодействии пиратству, помимо ММБ и ИМО и прочих специализированных морских организаций, играет Региональный Центр информации о пиратстве (ThePiracyReportingCentre). Основная деятельность центра заключается в круглосуточном отслеживании случаев нападений на суда, и в своевременном информировании капитанов судов и судоходных компаний о произошедших в районах плавания пиратских нападениях, а также в информировании о наиболее опасных морских акваториях и портовых зонах

Заслуживает внимания упомянутый выше Кодекс по охране судов и портовых средств, который был принят в качестве дополнения к Конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС – 74) в виде дополнительной главы XI – 2, именуемой «Специальные меры по усилению охраны на море». В соответствии с правилом 4 судоходные компании должны выполнять соответствующие требования данной главы и Кодекса ОСПС. Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны и обеспечивать предоставление информации об уровнях охраны портовым средствам, находящимся на их территориях, также судам до захода в порт и во время пребывания в порту.

На правительство каждого государства, подписавшего Конвенцию, данным Кодексом возлагается обязанность проведения трехступенчатой оценки рисков, а именно:

1) определение ключевых объектов, повреждение или выход из строя которых может отрицательно сказаться на безопасности жизни, экономики и окружающей среды;

2) определение реальных рисков, угрожающих этим ключевым объектам, для обеспечения безопасности, структурной целостности, систем защиты и связи, транспортной инфраструктуры и т.д.;

3) выявление слабых мест каждого ключевого объекта с точки зрения физической безопасности, структурной целостности, систем защиты и связи, транспортной инфраструктуры и т.д.

Кодекс также установил: А) минимальные требования функциональной безопасности (план безопасности судна, ответственное лицо на борту судна, ответственное лицо в штате судовладельца); Б) минимальные требования к функциональной безопасности для портовых объектов (план безопасности объекта, ответственное лицо, обеспечивающее безопасность оборудования объекта); В) стандарты проведения мониторинга и контроля доступа на суда, контроля за действиями лиц, состоянием груза и обеспечением доступности средств связи при возникновении опасности.[40]В частности, государство - участник может потребовать от судов, намеревающихся войти в его порты, предоставления должностным лицам следующих сведений: а) наличия на судне действительного Свидетельства, и названия органа, выдавшего данное свидетельство; б) уровня охраны, с которым судно эксплуатируется в данное время и эксплуатировалось в любом предыдущем порту; в) соблюдения соответствующих процедур охраны в ходе любой деятельности судна и т.д.[41]

Еще одним целевым кодифицированным актом, направленным на сотрудничество государств в борьбе с пиратской преступностью, является

40) Баширов Э.Г. ,Бекяшев К.А. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности мореплавания. – С. 25-35
41) Информационно-аналитические материалы Государственной Думы 2011 (АВ, АЗ, АО, МИ)

Джибутийский кодекс поведения, вступившей в силу 29 января 2009 г. Государства – участники, подписавшие кодекс, договорились о сотрудничестве в соответствии с международным правом, в таких вопросах как:1) расследование, арест и судебное преследование лиц, которые обоснованно подозреваются в совершении актов пиратства и вооруженного разбоя против судов; 2) захват подозрительных судов и изъятие имущества на борту таких судов; 3) спасение судов, лиц и имущества, надлежащим пиратским нападениям и вооруженному разбою, обеспечение должного ухода, лечения и возвращение на родину моряков, рыбаков, остальных членов экипажа судна и пассажиров которые подверглись таким актам, особенно те, которые были подвергнуты насилию; 4) проведение совместных операций — как между государствами, подписавших Конвенцию, так и с ВМС стран за пределами региона — такие, как выдвижение правоохранительных или иных уполномоченных должностных лиц на сторожевые корабли или воздушные суда другой стороны.

Кроме того, положения кодекса предусматривают возможность постоянного обмена информацией, через ряд центров и национальных координационных центров с использованием существующих инфраструктур, и механизмов корабля с берега на судно (т. е. региональный морской спасательно-Координационный центр в г. Момбаса, Кения и координации спасательных работ в Дар-эс-Саламе, объединенная Республика Танзания) и регионального морского информационного центра, который создается в Сане, Йемен. Государства, подписавшие кодекс, также обязались пересмотреть свое национальное уголовное законодательство с целью обеспечения того, чтобы в их нормативно – правовой базе имелись положения предусматривающие

уголовною ответственность за пиратство и вооруженный разбой против судов, а также с целью реализации мер по осуществлению юрисдикции, в проведении расследований и судебного преследования предполагаемых преступников.

---

42) Подколзин П.Ю. // Актуальные проблемы права: материалы III междунар. науч. конф. М.: Буки-Веди, 2014. — С. 146-150.

Одним из самых первых примеров межгосударственного сотрудничества в области противодействия пиратству является Нионское соглашение «о мерах борьбы с пиратскими действиями подводных лодок фашистских держав» заключенное в 1937 г. представителями СССР, Англии, Франции, Турции, Греции, Югославии, Румынии, Болгарии и Египта. Подписанное соглашение предусматривало ряд эффективных мер по борьбе с пиратскими действиями фашистских держав и почти полностью ликвидировало их преступные нападения на суда других наций в испанских водах.[43] Нионское соглашение имеет юридическую силу и по сей день, т.к. Российская Федерация является правопреемницей СССР. В соответствии с положениями Соглашения, под актами пиратства понимается: «атаки подводных лодок против торговых судов, не принадлежащих какой-бы то ни было из борющихся в Испании сторон, осуществляющиеся в нарушение правил международного права, и противоречащее элементарным требованиям гуманности».Данный документ устанавливал меры безопасности судоходства в Средиземном море, и для этого государства – участники обязывались принять коллективные меры, направленные на защиту торговых судов, не принадлежащих какой-либо из стран, участвующих в испанском конфликте. В частности, к таким мерам были отнесены: 1) контратака, и если возможно, уничтожение всякой подводной лодки, совершающей акт пиратства; 2) выдача участвующими в соглашении государствами соответствующей инструкции своим морским силам, которая будет распространяться на всякую подводную лодку, встреченную по соседству от места, где судно, не принадлежащее какой-либо из сторон, было не за долго до того атаковано, при не установленных

обстоятельствах; 3) ограничение сторонами использования своих подводных лодок на Средиземном море, за исключением случаев борьбы с пиратскими подводнымилодками, прохождения лодок через эту территорию и др.[44]

---

43) Вышинский А.Я., Лозовский С.А. Дипломатический словарь. — М.: Государственное издательство политической литературы. 1948

44) Моджорян Л.А. Терроризм на море – С. 92-135

Также положения соглашения затронули такие аспекты, как установления надзора Британским и Французским флотами в целях обеспечения безопасности, ограничения передвижения подводных лодок, и проведения специальных морских путей для судов.

Уже в дальнейшем, обязанность государств сотрудничать в пресечении пиратства была закреплена в Конвенции 1982 года. Несмотря на официальное закрепление данная обязанность является декларативной. Государства официально от нее не отказываются, но на практике, как правило, исходят из своих интересов и возможностей. Положительным в этой ситуации является пример создания регионального центра по борьбе с вооруженным грабежом и пиратством в Куала-Лумпуре (Малайзия). Деятельность военно-морских и полицейских сил Малайзии, Индонезии, Сингапура и Филиппин в районах с повышенной активностью пиратов и других преступных групп, совершающих вооруженные нападения на суда, показала результативность выработки общих принципов, унификации национального законодательства и международных договоров. Количество пиратских нападений в этих районах было сведено к нулю, что позволяет считать положительным опыт международной антипиратской деятельности.

Реализуя принятые решения, власти ряда стран, где пиратство – явление обычное (Сингапур, Индия, Бразилия и т.д.) приняли на вооружение специальные антипиратские корабли, которые осуществляют постоянный контроль за ситуацией на море и готовы в любой момент оказать помощь. Вместе с тем, некоторые страны, например, такие как США, создали антипиратские структуры еще раньше. Так, в 1982 г. В США была проведена

реорганизация штаб – квартиры Береговой охраны с пересмотром функций ее подразделений и сокращена численность ее аппарата. В 1985 г. количество региональных технических служб сократилось с пяти до трех. Их функции были переданы вновь созданному Центру морской безопасности (MarineSafetyCenter), который вошел в состав штаб – квартиры Береговой охраны и был дополнительно наделен функциями борьбы с пиратством в море.

Региональные центры борьбы с пиратством были созданы в последние годы и с помощью договоров между соответствующими ведомствами соседних государств. Так, 7 июля 2001 г. руководители пограничных служб РФ, США, Канады, Японии и Южной Кореи подписали в Москве соглашение о многостороннем сотрудничестве в борьбе с оборотом наркотиков и пиратством.

В сентябре 2002 г. боевые самолеты и корабли Индии и Индонезии впервые приступили к совместному патрулированию в Андаманском море в рамках крупной операции по искоренению пиратства. Обе страны, обладающие значительными военно – морскими силами, приняли решение координировать усилия для борьбы с пиратами, связанными с контрабандной торговлей, похищением людей и другой преступностью в регионе, где проходят важные морские транспортные пути.

Также, одним из первых региональных межправительственных соглашений, направленных на развитие и укрепление взаимодействия в противодействии пиратству, стало соглашение 16 азиатских государств о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженными ограблениями судов в Азии, заключенное в ноябре 2004 г. (ReCAAP, вступившее в силу 4 сентября 2006 г.).В рамках ReCAAP в ноябре 2006 г. в Сингапуре начал работать Центр по обмену информацией между Бангладеш, Брунеем, Камбоджей, Китаем, Индией, Японией, Лаосом, Мьянмой, Филиппинами, Республикой Корея, Сингапуром, Шри-Ланкой, Таиландом и Вьетнамом (30 января 2007 г. был официально признан как международная организация).

Центр по обмену информацией ReCAAP:

a) способствует быстрому обмену информацией и оперативному взаимодействию членов Соглашения;

b) производит критический анализ ситуации в Азиатском регионе в отношении пиратства;

c) поддерживает усилия членов Соглашения по наращиванию их возможностей в борьбе с пиратством.

В последние годы российские специалисты стали принимать активное участие в работе ряда международных форумов, которые проводятся в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В частности, ведется работа на заседаниях Рабочей группы Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) по транспорту, на которых наиболее актуальными являются вопросы деятельности в области обеспечения морской безопасности.

Примером сотрудничества государств в сфере борьбы с пиратскими действиями является также форум пограничных ведомств (береговых охран) государств северной части Тихого океана (Китай, Канада, Республика Корея, Россия, США и Япония) по вопросам морской безопасности. Основные направления работы данного форума касаются разработки единых процедур реагирования на чрезвычайные ситуации, использование принципов взаимопомощи, пресечение незаконных актов в территориальных водах и в открытом море.)[45]

Положительным примером международного сотрудничества служит ситуация, когда по просьбе Переходного федерального правительства Сомали Совет Безопасности ООН 2 июня 2008 г. сроком на шесть месяцев принял резолюцию № 1816 об усилении борьбы с пиратством в зоне Африканского Рога, которая была продлена в декабре того же года. В г.Найроби (Кения) прошла международная конференция, принявшая решения по радикальным мерам противодействия морским пиратам в водах Индийского океана. Конвенция 1982 г. предусмотрела также изъятие из принципа исключительной юрисдикции государства флага осуществление

права преследования по «горячим следам». Иными словами, военные корабли отныне, в соответствии с нормами международного права могут преследовать пиратское или захваченное пиратами судно не только в пределах территориального моря, но и в экономической зоне, и на континентальном шельфе. Основным комплексом мер, направленных на привлечение к ответственности пиратов и

---

45) Браювская Я. Е. Пиратство – международная организованная преступность: Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности мореплавания // Морское обозрение № 1. 2015. – С. 13 – 17

дальнейшего пресечения их деятельности является проведение уголовно – процессуальных действий в отношении пиратства. 2 декабря 2009 г. на 26-й сессии Ассамблеи ИМО, резолюцией А 26/ Res.1025 был принят Кодекс, разработанный в интересах осуществления ст. 15 (j) Конвенции о Международной морской организации, определяющей функции Ассамблеи относительно положений и руководящих принципов ИМО в области безопасности на море, реализации прав и обязательств государств по международному морскому праву, включая положения Конвенции 1982 г., касающиеся пиратства.Прежде всего Кодекс определил, какие акты являются предметом уголовно – процессуальных действий – это «пиратство», как акт, определенный в ст. 101 Конвенции 1982 г. (UNCLOS), и «вооруженный разбой против судов». Он содержит положения, регламентирующие в общих чертах арест и судебное преследование лиц, причастных к пиратству, с действиями прибрежного государства / государства порта, заключением соглашений или договоренностей относительно расследований, обучением следователей или договоренностей относительно расследований, обучением следователей, действиями при получении первоначальных сообщений, проведением расследований. Итак, согласно Кодексу, государствам рекомендуется принимать такие меры, которые могут быть необходимы для установления их юрисдикции над такими преступлениями, как пиратство, и

произвести для этих целей обновление специализированных положений своего законодательства,если это необходимо для обеспечения возможности или права таким государствам задерживать и преследовать в уголовном порядке лиц, совершивших такие преступления. Более того, государства поощряются в том, чтобы принимать необходимые законодательные, судебные и принудительные действия, позволяющие производить арест, преследовать по суду или выдавать любых пиратов или подозреваемых в пиратстве лиц.

В случаях пиратства за пределами территориального моря ведущую роль в расследовании берет на себя государство флага судна, а в случаях вооруженного разбоя против судов ответственность несет государство, в территориальном море которого произошло нападение. Во всех случаях должно быть признано, что другие государства имеют свои законные интересы, и поэтому сотрудничество между ними является необходимым критерием успешного расследования и задержания правонарушителей.[46]

Еще одной формой противодействия пиратству является судебное преследование преступников. Генеральная Ассамблея ООН в своей резолюции «Мировой Океан и морское право» от 12 марта 2010 г. призвала государства принимать в соответствии с национальным законодательством меры, облегчающие задержание и судебное преследование тех, кто обвиняется в совершении актов пиратства. Однако, само осуществление судебного преследования лиц, осуществляющих вооруженные нападения на суда в удаленных от побережья государств морских районах, является в настоящее время проблемным вопросом. Стоит отметить, что по мнению некоторых авторов, в частности Е.Б. Ганюшкиной судебное преследование лиц, совершивших пиратские действия, и лиц, совершивших акты вооруженного нападения против судов должно осуществляться отдельно.[47]

Согласно положениям Конвенции 1982 г. (ст.105), судопроизводство в отношении пиратов могут осуществлять только те государства, которые совершили захват пиратского судна. Захват за пиратство может совершаться

только военными кораблями или военными летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномоченные для этой цели (ст. 107 Конвенции 1982; ст. 21 Конвенции 1958 г.).Если захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве совершен без достаточных

---

46) Лавлинская А.Н; Международно – правовые проблемы борьбы с морским пиратством; дисс. М. 2011 г.
47) Ганюшкина Е.Б, Ширманов В.С. Вооруженные нападения на суда в портах и на море, деятельность ИМО по борьбе с незаконными актами, морское мошенничество, незаконная транспортировка наркотиков // Экспресс-информация, серия «Технология морских перевозок и морские порты», Мортехинформреклама / Департамент морского транспорта, 1995. Вып. 5(251)-6(252). - С.5

оснований, государство, совершившее захват, отвечает перед государством, национальность которого имеет судно или летательный аппарат, за любой ущерб, или любые убытки причинные захватом (ст. 106 Конвенции 1982 г.; ст. 20 Конвенции 1958 г.)В указанных статьях используется термин «захват», что как – бы подразумевает сопротивление (в том числе вооруженное) со стороны экипажа захватываемого морского или воздушного судна, хотя практически в большинстве случаев речь идет о задержании пиратского судна, которое останавливает военный корабль (корабль береговой или пограничной охраны, полиции, военно – морских сил, специальный антипиратский корабль) и приказывает следовать в какой – либо порт под конвоем задержанного корабля.

Посылать досмотровую команду на борт пиратского судна категорически не рекомендуется, поскольку она может быть взята в заложники и положение осложнится тем, что нельзя будет применить оружие против пиратского корабля. Арестовать членов пиратского корабля судна можно будет уже и в порту, куда будет отконвоировано пиратское судно. Иначе говоря, в данном случае речь идет об особом виде задержания пиратских судов, которые своими действиями посягают на безопасность международного мореплавания.

Хотя в международных конвенциях и указывается, что операции по задержанию пиратских судов должны проводить военные корабли, на

практике это делают не только военные морские корабли и самолеты, но и специально построенные для борьбы с пиратством вооруженные корабли, находящиеся на правительственной службе. Например, в Австралии построен сторожевой корабль «Пасифик», который патрулирует экономическую зону Австралии и островных государств Океании, пресекая пиратские действия. В Испании по заказу Марокко построены два сторожевых корабля типа «Vigilante», предназначенные для борьбы с пиратами. В ряде стран обязанность бороться с пиратами возлагается на особую морскую полицию, получившую в свое распоряжение целый комплекс специальных средств, включая хорошо вооруженные быстроходные корабли. Например, морская полиция Мексики получила в свое распоряжение специальный патрульный катер с мощным вооружением и скоростью свыше 30 узлов. Морская полиция Сянгана (Китай) получила патрульный катер для борьбы с пиратами, действующими вблизи Сянгана. Также для береговой охраны и морской полиции США и Индии в свое время были построены и переданы специализированные катера, предназначенные для перехвата пиратов в Карибском море и у берегов Индии. Такие же программы по строительству специальных антипиратских кораблей реализуются и другими странами, страдающими от нападений пиратов.

Вместе с тем, указанные выше антипиратские корабли рассчитаны на проведение прибрежных операций, т.е. они действуют во внутренних морских водах и в территориальном море, а также отчасти и в исключительной экономической зоне, ширина которой, как известно, составляет 200 морских миль. Что касается открытого моря, то там пресечь пиратство и захватить пиратские суда могут лишь военно – морские корабли флота и авиации, которые этим, как правило, не занимаются.

В свою очередь, не стоит забывать о том, что в отношении вооруженного разбоя на море судебное преследование может осуществлять лишь то государство, в водах которого произошло данное преступление, или, по его разрешению, а также на территории тех государств, которые установили

юрисдикцию в отношении данного преступления (согласно национальному законодательству или соответствующему международному договору).[48]

Судебное преследование и отправление правосудия над лицами подозреваемыми в совершении пиратских действий, непосредственно связано с институтом выдачи лиц. В Конвенции 1982 г. вопросы выдачи и передачи не регламентируются, но тем не менее, выдача лиц, совершивших пиратские действия, иностранному государству является одним из важных элементов

---

48) Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания М.: ВНИРО- 2006. - С. 25-26

сотрудничества государств в борьбе с преступностью. Государство обязано следовать принципу autdedereautjudicare (лат. – «или выдай или передай суду») в качестве общего правила. Положения о выдаче лиц содержатся практически во всех договорах по борьбе с преступностью. На универсальном уровне – это конвенции о борьбе с захватом заложников, незаконными актами, направленными против безопасности судоходства, и другими преступлениями международного характера.На региональном уровне, к примеру, это Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (ReCAAP), Европейская конвенция о выдаче 1957 г., Дополнительный протокол к Европейской конвенции о выдаче 1975 г., Второй дополнительный протокол к Европейской конвенции о выдаче 1978 г. Наибольшее число договоров заключено на двусторонней основе. Основаниями для выдачи лица другому государству являются предусматривающий выдачу договор или нормы национального законодательства государства, допускающего выдачу. При этом необходимо наличие просьбы от запрашивающего государства. В то же время, иностранное государство по своей инициативе может пожелать выдать то или иное лицо, совершившее преступление. Просьба о выдаче (в письменном виде), подтверждающие документы и последующие сообщения передаются по дипломатическим каналам, непосредственно между органами

юстиции, прокуратуры или любыми другими органами, назначенными сотрудничающими государствами. Если преступление, в отношении которого поступает просьба о выдаче, наказывается смертной казнью в соответствии с законодательством запрашивающего государства, то выдача не производится, если только это государство не дает достаточные, по мнению запрашиваемого государства, гарантии, что смертный приговор не будет вынесен или, в случае его вынесения, не будет приведен в исполнение. Если пиратские действия или вооруженный разбой охватываются соответствующими составами преступлений, указанных в положениях Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. и Конвенции о борьбе захватом заложников 1979 г., то вполне можно использовать заложенные в них механизмы. Так, согласно ст. 11 Конвенции 1988 г., преступления, указанные в ее ст. 3, считаются подлежащими включению в качестве преступлений, влекущих выдачу, в любой договор о выдаче, существующий между какими – либо государствами участниками. Государства – участники обязуются включать такие преступления в качестве преступлений, влекущих выдачу, во все договоры о выдаче, которые будут заключаться между ними. Если государство – участник, которое обусловливает выдачу наличием договора, получает просьбу о выдаче от другого государства – участника, с которым оно не имеет договора о выдаче, запрашиваемое государство может по своему усмотрению рассматривать настоящую Конвенцию в качестве юридического основания для выдачи в отношении указанных в ней преступлений. Выдача осуществляется в соответствии с другими условиями, предусмотренными законодательством запрашиваемого государства – участника. Государства – участники, не обусловливающие выдачу наличием договора, рассматривают в отношении между собой указанные в Конвенции преступления, в качестве преступлений, влекущих выдачу с соблюдением условий, предусмотренных законодательством запрашиваемого государства. Если необходимо, указанные преступления рассматриваются государствами

– участниками для целей выдачи, как если бы они были совершены не только в месте их совершения, но также в каком – либо месте в пределах юрисдикции государства – участника, обращающегося с просьбой о выдаче.[49]
В качестве итога можно сделать вывод, что многоуровневый механизм мер, направленных на борьбу с актами пиратства в море основывается на стандартах, установленных Конвенциями 1958, 1982 и 1988 г. На базе этих стандартов заключаются международные, региональные, межправительственные соглашения, с учетом специфики, существующей в

---

49) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 182-184

каждом регионе. Комплекс мер, создаваемый в результате этих соглашений достаточно обширен, и действует во многих направлениях, начиная от предупреждения (инструкции ИМО и т.д.) и заканчивая мерами, обеспечивающими отправления правосудия над преступниками.[50]

Глава 3. Проблемы борьбы с морским пиратством на современном этапе

3.1. Особенности современного морского пиратства

За последние десятилетия пиратство с различной степенью активности проявляло себя в Карибском бассейне, водах Западной Африки, Малаккском и Сингапурском проливах, Южно-Китайском море и иных районах Мирового океана.[51]
Анализ данных свидетельствует, что количество нападений на суда снизилось. Так, по статистке Службы Морской безопасности РФ,

составленной на основе доклада Международного морского бюро от 12.01.2015 в 2014 г. пиратская активность снизилась до самого низкого, за последние восемь, лет уровня.

Статистика совершения актов пиратских нападений за 2014 год:

- в мире совершено 245 нападений на суда (в 2013 г. – 264);
- захвачено 21 судно (в 2013 г. – 12 судов), на 183 судна высаживались пираты или вооруженные грабители;
- подверглись обстрелу 13 судов;

---

50) Информационно-аналитические материалы Государственной Думы Аналитические материалы (АВ, АЗ, АО, МИ) 2011

51) Лавлинская А.Н; Международно – правовые проблемы борьбы с морским пиратством; дисс. М. 2011 г.

- взяты в заложники 442 члена экипажей (в 2013 г. – 304);
- погибли 4 члена экипажа (в 2013 г. – 1);
- получили ранения 13 человек (в 2013 г. – 21);
- похищены со своих судов 9 человек

конкретно:

- в районе Сомали совершено 11 нападений на суда, но все они были сорваны (в 2013 г. – 15);
- в Западной Африке совершено 41 нападение на суда, в том числе у берегов Нигерии – 18; всего захвачено 8 судов;
- в Юго-восточной Азии и Индонезии совершено 124 нападения на суда, целью большинства из которых была мелочная кража (в водах вокруг острова ПулауБинтан и в Южно-Китайском море были захвачены 11 судов).1

Вместе с тем, Ромашев Ю.С. отмечает, что следует осторожно относиться к официальной статистике фактов пиратства и вооруженных разбоев против судов. Как показывает анализ источников по данной проблеме, реальное число актов намного больше. Существует мнение, согласно которому официально сообщается лишь о половине нападений, поскольку судовладельцы неохотно сообщают об инцидентах, опасаясь простоя своих

судов в портах в течение следственных действий (убытки могут составить до 10 тыс. долл. США в день) и потери клиентов.[52]

Тем не менее, если проанализировать официальные данные, опубликованные за последние годы Международной морской организацией, то можно отметить положительную тенденцию, свидетельствующую об уменьшении пиратской активности в последнее десятилетие. Так, в 2001 г. по данным ММО общее количество актов пиратства и вооруженного разбоя против судов составило 370, в 2002 г. – 383, в 2003 г. – 452, в 2004 г. – 330, в 2005 г. – 266, в 2006 г. – 240, в 2007 г. – 282, в 2008 г. – 306, в 2009 г. – 406, в 2010 г. – 489, в 2011 г. – 544, в 2012 г. – 341.

---

52) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 13-14

Отслеживая географию совершения актов пиратства видно, что за последние 10 лет наибольшей угрозе пиратства и вооружённого разбоя, суда подвергались в водах Восточной Африки и Индийского океана (среднее значение – 37,5%), Малаккского пролива и китайских морей (среднее значение – 36,5 %), Западной Африки (среднее значение – 14,2 %), Южной Америки и Карибского бассейна (среднее значение – 10,6 %), меньшей угрозе в Средиземном и Черном морях (среднее значение– 0,4 %).Проблема вооруженных нападений на суда в XXI в. стала особенно актуальной в связи с достаточно высоким коэффициентом пиратства и вооруженного разбоя вблизи берегов Сомали. Вплоть до 2012 г. увеличение вооруженных нападений во всем мире за последние годы шло в основном за счет этого региона. В 2008 г. у побережья Восточной Африки произошло 134 вооруженных нападений, в 2009 г. – 222, в 2010 г. – 172, в 2011 г. – 223, 2012 г. – 61.

Несмотря на снижение количества совершения актов пиратства, в настоящее время наблюдается эскалация насилия, увеличение сроков захвата, применение преступниками более изощренных способов действий, а также расширение района вооруженных нападений на суда в Индийском океане.

Пиратоопасный район в настоящее время представляет собой вытянутый треугольник, простирающийся от Йемена и Омана до Сейшельских островов и Танзании и даже до Мозамбика. Как отметил президент Танзании, в период с 25 сентября по 18 декабря 2010 г. у берегов Танзании было совершено 26 нападений. По его мнению, перемещение нападений в южные и восточные районы Индийского океана свидетельствует о том, что пираты пытаются обойти коридор безопасности, установленный военно-морскими силами (ВМС) иностранных государств для сопровождения судов и их защиты от актов пиратства.

Исходя из динамики пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов-самый пик пиратской активности пришелся на 2011 год. Так, по данным Международного морского бюро (ММБ) в 2011 г. пиратами было захвачено 45 судов и 802 члена экипажа, погибли 8 моряков. В районе Сомали было совершено 237 нападений на суда, приведших к захвату пиратами 28 судов. В районе Нигерии и Бенина (Гвинейский залив) – 30 нападений на суда, приведших к захвату 10 судов. В районе Бангладеш – 10 нападений на суда (все на подходе к порту Читтагонг). В Индонезии – 46 нападений на суда, причем в 41 случае вооруженные грабители поднимались на борт, в 3 случаях нападения были отбиты, и в 3 случаях суда были захвачены.[53]

Пример успешных и прибыльных пиратских захватов судов у побережья Сомали способствовал тому, что пиратство активизировалось в других регионах мира, в частности, в водах Карибского моря и в акватории у западных берегов Африки. По нынешний день проблема пиратской активности является острой в целом регионе Юго-Восточной Азии. Самой опасной зоной является треугольник между островами Анамбас (Индонезия), Тиоман (Малайзия) и Восточная часть Сингапурского пролива. Если проанализировать места совершения таких преступлений, то это, как правило, не столь удаленные от побережья государств морские районы. Степень удаленности определяется в основном уровнем мореходности судов, используемых для совершения преступлений. В то же время, все чаще

пиратские действия совершаются на большем расстоянии от берега. Так, сомалийские пираты часто нападают на суда в удалении от берега свыше 200 миль. Нередко нападения пиратов на суда совершались в районах, где интенсивность судоходства велика, в проливных зонах. В таких случаях, когда среди нападающих не было моряков, способных управлять судном, оно продолжало двигаться бесконтрольно с риском столкновения с судами или посадки на мель. Имели место случаи, когда нападающие оставляли членов экипажа связанными. В подобной ситуации, если судно являлось танкером, возникала реальная угроза загрязнения морской среды. Такие случаи наиболее характерны для вод Юга – Восточной Азии, где плавание проходит в узких проливах при высокой интенсивности

---

53) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 10-15

движения судов (через Малаккский пролив ежегодно проходит порядка 40 тыс.судов).

Исходя из сложившейся практики ММБ выделяет четыре вида нападений, имеющих место в данный период. Первый вид нападения характерен главным образом для Азии, где нападающие высаживаются на суда, причем, если им не оказывать сопротивления, силу они применяют в минимальных пределах и забирают наличность из судового сейфа.Второй вид нападений совершается, в основном в Южной Америке или Западной Африке, где вооруженные преступники нападают на суда, находящиеся у причала или на якорной стоянке. В этих случаях насилие применяется в значительной степени, а целью захватчиков являются наличность, грузы, личные вещи, судовое оборудование. Третий вид нападений имеет место преимущественно в Юго – Восточной Азии, где похищаются либо весь груз, либо вместе с ним и само судно. Членов экипажа судна иногда высаживают дрейфовать в лодках, выбрасывают за борт или убивают из огнестрельного оружия.

Четвертый вид нападения характеризуется тем, что нападения маскируются под действия военных или полицейских сил.[54]

Наблюдается тенденция к повышению уровня насилия, применяемого пиратами в ходе нападений на суда, их задержания и переговоров в отношении выкупа. Захваты судов обычно сопровождаются угрозами убийства, причинением телесных повреждений, длительным удержанием пассажиров и экипажей захваченных судов. В ходе таких нападений пираты нередко убивали членов экипажа, пассажиров. В связи с постоянным увеличением запрашиваемых пиратами сумм выкупа средний период задержания судов и заложников на их борту увеличивается до 120 дней.В отдельных регионах мира имели место даже случаи продажи пиратами захваченных людей в рабство – древнейшее преступление международного характера. Надо

---

54) См.: Доклад Генерального секретаря ООН «Мировой океан и морское право». 56 сессия; 2001 г. (A/56/58)

отметить и то обстоятельство, что в настоящее время акты пиратства и вооруженного разбоя против судов нередко носят заказной характер и имеют целью захват конкретного груза или транспортного средства и т.д. Генеральная Ассамблея ООН в резолюции «Мировой океан и морское право», принятой 12 марта 2010 г., отметила, что пиратство затрагивает весь спектр судов, вовлеченных в морскую деятельность.

Нападения совершаются на разные типы судов, включая сухогрузы, балкеры, рефрижераторные суда и все виды танкеров. Увеличилось число вооруженных нападений на пассажирские и рыболовные суда. Имеются факты захвата преступниками яхт.[55]С этой целью они используют ранее захваченные небольшие рыболовные или торговые суда, нередко с «живым щитом» из числа членов их экипажей. Организуется даже дозаправка в море захваченных судов при их движении к берегу, к местам укрытия.

Огромные прибыли в результате захвата судовпозволяют пиратам пользоваться плодами научно-технического прогресса, в частности, совершенствовать технические средства, предназначенные для сбора информации о местоположении и действиях сил и средств правоохранительных органов, ВМС; приобретать современные средства связи, оборудованные на самом современном уровне высокоскоростные катера и суда. Преступники используют глобальную систему определения координат, данные автоматической системы опознания и т.д.

Подводя итоги, можно выделить ряд признаков, характеризующий современное пиратство, а именно:1) основная дислокация пиратства наблюдается в районе Индийского океана, в частности оно охватывает территорию от Йемена до Омана, район Сейшельских Островов, Танзании и Мозамбика;2) происходит преобразование пиратства, из отдельных актов пиратских нападений в организованную преступную деятельность;3) Преступниками, для совершения нападений, используются новейшие технические средства, в частности, наблюдается совершенствование оружия,

55) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 53

плав-средств, использования новейших средств сбора и хранения информации, что затрудняет пресечение и борьбу с пиратскими действиями; 4) в большинстве случаев вооруженные нападения на суда совершаются для захвата заложников либо угона плавательных средств, с целью получения выкупа;5) имеется тенденция к повышению уровня насилия, применяемого пиратами в ходе нападений на суда, вплоть до совершения особо тяжких преступлений.[56]

3.2. Правовые и практические проблемы борьбы с морским пиратством

В настоящее время глобальный характер проблемы пиратства определяется не столько ее географическим охватом, сколько настоящими и

прогнозируемыми последствиями ее распространения и влияния на мировую экономику и международную безопасность. Исходя из объективных обстоятельств, можно выделить следующие проблемы практического и теоретического характера:

1) Нанесение урона экономике государств.

В целях избегания негативных инцидентов многие судоходные компании направляют свои суда в обход опасных, но более рациональных маршрутов. Нападения пиратов дорого обходятся индустрии международных морскихперевозок, в результате чего они прерываются или затрудняются, а некоторые становятся нерентабельными. Участникам рынка приходится больше платить за охрану и доставку грузов. Все это наносит государствам значительный экономический ущерб. Следует отметить, что более 90 % всех товаров в мировой экономике перевозятся по морю. Угроза пиратских нападений оказывает существенное влияние на стоимость страхования судов и грузов, являясь на сегодня одним из наиболее значимых рисков. Кроме того, в настоящее время актуальным стало страхование рисков похищения людей и

---

56) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 20-25

выплаты выкупа. Существенное возрастание угрозы пиратства в Индийском океане привело к резкому (в отдельных случаях более чем в 10 раз) росту страховых тарифов, причем во всем мире, а не только на маршрутах в этом океане. Так, единичный захват пиратами саудовского супертанкера SiriusStar в районе побережья Кении привел к удорожанию морских перевозок в связи с возможным расширением страховыми компаниями «зоны риска». Угроза пиратства в этом регионе привела к изменению маршрутов международного судоходства, удорожанию перевозок. Отдельные перевозчики стали выбирать более длинный и дорогой маршрут, не через Суэцкий канал, а вокруг Африки. Примечательно, что для того чтобы обогнуть Африканский континент, требуется дополнительно 8 – 10 судоходных дней. Это почти в 2

раза длиннее традиционного пути через Суэцкий канал, через который ежегодно проходят от 22,000 до 25,000 судов. Расходы на топливо в этом случае могут возрасти на 0,8 – 2,7 млн. долл. США в зависимости от размера судна. По оценкам экспертов каждый день задержки в пути обходится судоходным компаниям до 40 тыс. долларов. В то же время, сегодня не наблюдается массовое изменение маршрутов следования судов через мыс Доброй Надежды.По статистике, каждый день через Баб – эль – Мандебский пролив, район активных действий пиратов, транспортируется 3,3 млн. баррелей нефти, что составляет 30 % ее мировых поставок. Свободное судоходство по этим важным морским путям по-прежнему имеет огромное экономическое значение для всего мирового сообщества.

Убытки несут судовладельцы также ввиду того, что возрастают их расходы на выплаты заработной платы морякам, плавающим в районах, опасных с точки зрения пиратских нападений. Для моряков, плавание в зонах риска, как это следует из коллективных договоров с работодателями, может, например, означать право отказаться идти в этот район и право на репатриацию за счет компании (кроме случаев, если судно проходит через охраняемый транзитный коридор); оплату труда в размере двойной базовой ставки за время фактического нахождения в данном районе; двойные компенсационные выплаты в случае травм или смерти. Соответственно в расширенной зоне высокого риска – оплату труда в размере двойной базовой ставки за день/дни, когда происходит нападение на судно; двойные компенсационные выплаты в случае травмы или смерти. РПСМ старается распространить данные условия на все свои коллективные договоры независимо от флага судна.

Пиратство вблизи побережья Сомали пока еще негативно не сказалась на ценах энергоносителей в Европе. Хотя после захвата танкера SiriusStar цена барреля нефти возросла на 1 долл. США, при том что никакой четкой причинно – следственной связи в этом случае установить не удалось.

Активизация и распространение в последнее десятилетие пиратства на море, особенно у сомалийского побережья, в Аденском заливе и северо – западной части Индийского океана, негативно повлияли на безопасность судоходства и морских перевозок (в том числе нефти и сжижженного газа из стран Персидского залива в США, Западную Европу и Африку), а также препятствует рыболовному промыслу, тормозят экономическое развитие стран региона.[57] По оценкам западных экспертов, вызванные пиратством прямые и косвенные потери мировой экономики, ежегодно составляют от 7 до 12 млрд. долларов США.[58]

От пиратства и вооруженного разбоя на море страдает экономика тех стран, где это общественно-опасное социальное явление непосредственно распространено. Так, основанная на пиратстве теневая экономика, эпицентр которой находится в Пунтленде в Сомали, оказывает дестабилизирующее воздействие как и на это государство, так и на регион в целом (повышение цен, отсутствие безопасности поставок энергоносителей, потеря доходов).Она постепенно вытесняет традиционную экономику, ввиду развития на суше деятельности, поддерживающей пиратство, отсутствие способствующих росту занятости инвестиций в условиях повсеместного отсутствия

---

57) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 56

58) Источник: OnndaeEarthFuture (OEF) Foundation

безопасности и разрушительных последствий пиратской деятельности для сомалийского общества, которые создают порочный круг.

Пиратство у Восточного побережья Африки оказало отрицательное воздействие на туризм и рыболовство - основные сектора экономики африканского региона. В 2010 г. на симпозиуме по проблемам пиратства состоялось выступление президента Сейшельских Островов Джеймса Аликса Мишеля. Президент отметил что, в 2009 г. наблюдалось сокращение на 4 % ВВП Сейшельских островов, 90 % которого приходится на два эти сектора. Также было отмечено увеличение на 50 % страховых премий, сокращение на

30 % поступлений от рыболовства и дополнительные расходы в размере 2,3 млн. евро на патрулирование и наблюдение в морских районах в рамках борьбы с пиратством.

Местные предприниматели также страдают от увеличения цен на сырье и одновременно от того, что увеличение страховых премий сказывается на конечном потребителе не только в Кении и Танзании, но также в находящихся внутри континента и обслуживаемых через Восточное побережье Африки странах (Бурунди, Руанда, Уганда, и Замбия.) В районе Африканского Рога сократился объем портовых операций, морского судоходства и импорта, что создало угрозу для энергетических поставок в страны Восточной Африки. Газ на Коморские острова, Мадагаскар, Маврикий Сейшельские Острова и в Танзанию доставляют по сути три судна. Захват пиратами любого из этих судов существенным образом сказался бы на поставке газа в эти страны. Нападение на судно, перевозящее токсичные материалы, может негативно сказаться на окружающей среде.

2) Распространение мошеннических актов на море.

Значительную сложность в осуществлении мер в борьбе с пиратством вносит получившая в последнее время широкое распространение баратрия, т.е. мошеннические акты на море в отношении судов и их грузов (захват и перепродажа экипажем судов находящихся на них грузов и т.п.). Эти акты наносят серьезный ущерб законным интересам судовладельцев и грузовладельцев, страховщикам и клиентуре международного морского транспорта. Иногда трудно установить причину исчезновения судна, чем вносится фактор неопределенности. Перед государством при этом встает вопрос: совершена ли баратрия, или произошло пиратское нападение или какой-нибудь иной акт, угрожающий безопасности судна, его экипажа и пассажиров? Особенно остро этот вопрос стоит в районах с наибольшей пиратской активностью. По данным Международного морского бюро, захватом и угоном судов занимаются организованные преступные группировки, поскольку такие действия требуют определенной степени

организованности, достижимой лишь в рамках международных преступных синдикатов. Угнанному судну дают новое название, его перекрашивают, оформляют поддельные регистрационные документы и коносаменты. Нередко такое судно отводят в порт, где поддельные данные о судне и грузе могут оставаться незамеченными. Но даже если подделку раскрывают, известны случаи, когда похитившие судно бандиты подкупают местных чиновников, и те разрешают им продать груз и покинуть порт. Суда идут на продажу, после чего нередко идут на слом (меры по предотвращению регистрации судов – призраков). Имеют место случаи, когда с использованием ранее угнанных судов с пиратским экипажем и фальшивой документацией на регистрацию судна и груза (так называемые «фантомные суда»), осуществляется похищение доверяемых грузов. При подобных происшествиях на море для осуществления поиска пропавших судов, проверки возможных версий требуется участие значительного числа прибрежных государств и их государственных органов, задействование международных организаций. Проведение подобного рода поисковых мероприятий базируется, в основном, на международных договорах о сотрудничестве между государствами; при этом используются дипломатические и иные согласованные международные каналы. Однако конкретный механизм совместных действий государств в случае исчезновения судов должного отражения в международном праве еще не нашел.

3) Проблема обеспечения безопасности судов.

Обеспечение безопасности судоходства осложняется тем, что многие суда плавают под флагом государств свободной регистрации, и в случае совершения в отношении этих судов актов пиратства указанные государства часто неимеют каких-либо возможностей или желания вмешиваться в произошедшее.[59]

Говоря об обеспечении безопасности мореплавания от угрозы пиратских нападений, необходимо отметить проблему реализации права моряков на

безопасные условия труда и проблему сохранения человеческой жизни на море.[60]Одним из факторов способствующих нападению пиратов, является информация о малочисленности экипажа, полученная пиратами еще во время нахождения судна в порту или иным способом.

В последние десятилетия на основе автоматизации некоторых производственных процессов на морских судах наметилась тенденция в мировом флоте на существенно сокращение численности экипажей. Например, в 1989 г. Шведская ассоциация судовладельцев осуществила сокращение численности экипажей судов в среднем на 42 %, что позволило экономить ежегодно около 40 млн. фунтов стерлингов. Естественно, что судно с сокращенным экипажем не в состоянии обеспечить свою безопасность, не говоря уже о полной его беспомощности перед лицом пиратов. В связи с этим заслуживает внимания Циркулярное письмо Комитета ИМО по безопасности на море от 5 июня 1996 г. – «Несение ходовой навигационной вахты в темное время суток одним человеком». Судно, на котором только один человек находится на мостике в специальной рубке и следит лишь за приборами, т.е. не ведет визуального и слухового наблюдения за окружающей обстановкой (чем нарушается целый ряд международных конвенций, прим. МППСС – 72 и прочие) является лучшим объектом для нападения пиратов.

---

59) Китаев С. О борьбе с морским пиратством в Юго –восточной Азии // Зарубежное военное обозрение. - 2014. - С.73-79

60) Лавлинская А.Н; Международно – правовые проблемы борьбы с морским пиратством; дисс. М. 2011 г.

Естественно, что антипиратская защита такого судна изначально ликвидируется, если экипаж судна сокращен до 4 – 6 человек.[61]

Исходя из вышеизложенного особенно актуальной является проблема самообороны судов. Данные функции могут осуществляться охранными агентствами или «группами самообороны» судов, но только лишь в том случае, если их правовой статус будет закреплен как в национальном, так и в международном законодательстве. Только при условии разрешения проблем

правового статуса таких групп или агентств, условий хранения, применения оружия, их ведомственной принадлежности можно будет говорить о действительно действующем во всех сферах комплексе мер по предупреждению и защите от пиратства.[62] ИМО в частных случаях допускает использование для охраны судов вооруженной охраны и/или вооружение экипажей огнестрельным оружием, но при этом устанавливает достаточно жесткие рамки, а именно:

-вооруженная охрана на борту судна может использоваться для его охраны с разрешения судовладельца либо компании, только при нахождении судна в пиратоопасном районе и только с согласия государства флага этого судна.

Если при этом судно находится в территориальных водах какого-либо государства, то для нахождения на его борту вооруженной охраны должно быть получено разрешение и от этого государства (исключением в этом случае может быть нахождение судна в территориальных водах Сомали) — (циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1334);

Из проблем правового характера особенно актуальной является проблема уголовного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве. В настоящее время, актуальным, не только для районов вблизи Сомали, но и для всего заинтересованного сообщества, остается эффективное преследование лиц, подозреваемых в пиратстве. Некоторые авторы вполне справедливо отмечают наличие проблемы возникающей в связи осуществлением тем или

---

61) Баширов Э.Г., Бекяшев К.А. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности мореплавания- С. 35

62) Гос. Дума Аналитические материалы 2011

иным государством своей юрисдикции в отношении пиратов. Теоретически, государства, могут устанавливать юрисдикцию в отношении всех правонарушений, совершенных в отношении их граждан, либо посягающих на иные объекты или интересы. В том числе, государства могут устанавливать юрисдикцию в отношении преступлений, направленных

против своих граждан или интересов, совершенных иностранными гражданами вне пределов своей территории.[63]В то же время, границы юрисдикции государства ограничены распространением своего суверенитета, суверенитета другого государства и международным правом. Этим, собственно, и пользуются преступники, укрываясь на своей территории или территории иностранного государства (здесь имеются в виду внутренние воды, территориальное море и т.д.)[64]

По мнению некоторых авторов, когда формулировалась ст. 105 Конвенции 1982 г. И ст. 9 Конвенции 1958 г., государства – создатели конвенций исходили из ошибочного тезиса, что все, без исключения государства, в состоянии своими силами справиться с пиратством в своих внутренних морских водах, в территориальном море и в исключительной экономической зоне, и поэтому зоной сотрудничества назвали только открытое море или любое другое место за пределами юрисдикции какого – либо государства.[65]

По мнению Ю.С. Ромашева сложной правовой и организационной проблемой, является вопрос привлечения пиратов к ответственности, в связи с удаленностью государств от районов, где их военные корабли осуществляют борьбу с пиратством, а также неспособность отдельных прибрежных государств привлекать пиратов и иных вооруженных грабителей к ответственности. Эффективного механизма привлечения к ответственности

---

63) Лавлинская, А. Н.Универсальная юрисдикция и принцип "autdedereautjudicare" международной борьбе с морским пиратством //Евразийский юридический журнал. -2011. - № 1. - С. 46 - 50

64) 3) Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море – С. 61

65) Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания 2006. - С. 25-26

таких лиц так и не разработано.Говоря о Российском уголовном законодательстве, стоит отметить, что многие авторы отмечают пробел, существующий в норме, регламентирующей пиратство. Как уже ранее отмечалось, в диспозиции ст.227 УК РФ отсутствует указание на место совершения преступления, т.е. отсутствует ключевая позиция «в открытом

море». Таким образом, если буквально толковать смысл ст. 227 УК РФ, то под понятие пиратских нападений попадает весьма широкий спектр преступных действий с похожим составом. Как отмечает Г.М. Мелков, данная диспозиция противоречит ст. 101 Конвенции 1982 г., в ч.4 ст.15 Конституции РФ (поскольку Россия – участник данной Конвенции), и обязательству России свое законодательство в соответствие с нормами международного права согласно итоговым документам СБСЕ.[66]

3.2Пути решения проблем, связанных с противодействием морскому пиратству.

В последнее десятилетие проблема борьбы с актами пиратства на море на международном и национальном уровнях приобрело актуальность. Главным образом это было связанно с активизацией деятельности пиратов в наиболее судоходных регионах мира, а также тем фактом, что пиратство все теснее переплетается с такими видами правонарушений, как терроризм, оборот наркотиков и т.д.

По мнению многих авторов международная борьба с пиратством может осуществляться эффективно лишь в том случае, если в соответствии с данными целями будет постоянно осуществляться комплекс мер, направленный на кодификацию и прогрессивное развитие норм

---

66) Мелков Г.М. Международно – правовые аспекты борьбы с пиратством // Сборник материалов научно-практической конференции-М.:Спутник,2010.- С.125-126

международного права и соответствующее развитие национального законодательства государств, а также будут применяться меры по реализации данных норм на практике. Это является основной причиной, по которой государствам и международным организациям требуется осуществлять постоянное сотрудничество и совершенствование мер, направленных на

борьбу с пиратством и вооруженным разбоем на море, и отвечающим нынешним объективным реалиям.[67] В связи с этим, в последние годы идет активная разработка и применения документов и актов, содержащих базовые инструкции и правила безопасности, направленные на противодействие пиратству. В качестве примеров документов, призванных разрешить проблему на глобальном уровне можно привести Конвенции 1958г., 1982 г; Конвенцию - СОЛАС-74, и принятые к ней в дальнейшем дополнения; Кодекс ОСПС; Рекомендации ИМО 1999г., 2009 г.; Дополнения к СОЛАС-74; и прочее.Однако, многие исследователи и авторы настаивают на том, что для эффективного разрешения существующих на данном этапе проблем, требуется внести новации и дополнения в фундаментальные документы, на которых базируется деятельность по борьбе с преступностью на море.

Так, по мнению Воробьева В.А при формулировке ст. 105 Конвенции 1982 г. И ст. 9 Конвенции 1958 г., государства – создатели конвенций исходили из ошибочного мнения, что все, без исключения страны, в состоянии своими силами справиться с пиратством в своих внутренних морских водах, в территориальном море и в исключительной экономической зоне, и поэтому зоной сотрудничества назвали только открытое море или любое другое место за пределами юрисдикции какого – либо государства.По мнению автора, в связи с этим обстоятельством будет являться целесообразным внесение изменений в некоторые положения указанных конвенций, распространив возможность захвата (задержания) пиратских судов не только в открыто море,

---

67) Ромашев Ю.С., Корбут Л.В. «Основы борьбы с актами терроризма и пиратства на море» - С. 83

но и в любых водах, где совершаются акты пиратства, поскольку пираты своими преступными действиями посягают не только на чужое имущество, но и на жизнь и здоровье экипажа.Для обеспечения задержания пиратских судов не только в открытом море и в районах вне юрисдикции какого – либо

государства, но и в территориальном море, и в исключительной экономической зоне иностранного государства, Воробьев В.А. предлагает включить следующее дополнение в ст. 105 Конвенции 1982 г. и в ст. 19 Конвенции 1958 г.: «а также в территориальном море и в исключительной экономической зоне иностранного государства», поместив это дополнение в ст. 105 Конвенции 1982 г. И в ст. 19 Конвенции 1958 г. После слов: «… какого бы то ни было государства.» вещи экипажа), но и на безопасность международного судоходства.[68]

Для решения проблемы передачи пиратов и привлечения их к ответственности Г.М. Мелков предлагает два варианта действий: 1) передача пиратов тому государству, с которым государство, чьи представители захватили пиратов имеет специальный международный договор, предназначенный для этих целей; 2) создание специализированного механизма международного правосудия в отношения лиц, осуществляющих пиратские действия, а именно Международного трибунала по пиратству.[69]Также, в целях обеспечения безопасности экипажа судна и изначального пресечения пиратских нападений, автор предлагает следующие варианты развития событий: 1) принятие решения Советом Безопасности ООН, которое будет направленно на создание специальной морской полиции на торговых судах с правом применять согласованное в Совете Безопасности оружие для обороны, и уничтожения пиратских судов за пределами территориального моря прибрежных государств; 2) принятие Россией или каким – либо другим государством закона о создании на своих судах специальной вооруженной

---

68) Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания 2006. - С. 27

69) Мелков Г.М. Международно – правовые аспекты борьбы с пиратством // Сборник материалов научно-практической конференции –С.141-142

морской полиции. В законе должен быть указан перечень оружия, и в каких случаях оно может быть использовано.[70]

Ромашев Ю.С. предлагает действовать на всеобъемлющем, глобальном уровне. По мнению Юрия Сергеевича, должна быть продумана и построена международная система противодействия пиратству, предусматривающая весь комплекс правовых и организационных и иных мер, осуществляемых во всех регионах мира. Она должна предусматривать меры по предупреждению пиратства, недопущению переноса его на морские пространства, пресечению актов пиратства, если предупредительные меры на берегу оказались неэффективными, оказанию помощи судам, подвергшимся нападениям пиратов, а также лицам, находящимся на их борту, задержанию и привлечению преступников к соответствующей ответственности. Такая система должна носить действительно всеобщий характер и в то же время она

должна быть гибкой, позволять своевременно реагировать на угрозы пиратства в конкретных регионах мира, требовать наименьшие затраты. Большая роль здесь должна отводиться правовым средствам. Они должны предусматривать взаимосвязанные правовые меры на международном и внутригосударственном уровнях. Такие меры требуют дальнейшего развития международно-правовой базы, например, путем разработки всеобъемлющей конвенции против пиратства. Такая конвенция могла бы охватить все существующие потребности в области противодействия пиратству и вооруженному разбою на море, учла бы опыт, полученный мировым сообществом в последнее время. Необходимо, чтобы эта конвенция, разработанная под эгидой ООН или ММО, гармонично вписалась бы в систему других международных договоров в области борьбы с преступностью. В частности, в связи с тем, что пиратство охватывает не

---

70) Мелков Г.М. Международно – правовые аспекты борьбы с пиратством // Сборник материалов научно-практической конференции – С. 148

только действия отдельных лиц в пределах морских пространств, но и деятельность отдельных лиц, оказывающих им содействие на берегу, самих организаторов такой преступной деятельности, и в связи с тем, что пиратство приобретает характер организованной преступной деятельности, в такой конвенции должна быть установлена связь с Конвенцией против транснациональной организованной преступности. В рамках Конвенции против пиратства может потребоваться пересмотр, а точнее уточнение положений Конвенции ООН по морскому праву, касающихся международно-правового состава пиратства, то есть их большая детализация. Предыдущее положение, по мнению автора, носит слишком общий характер и на практике нередко требует дополнительного толкования. Также в подобной Конвенции мог бы быть кодифицирован механизм выдачи.[71]

Подводя итог всему вышесказанному, можно сделать вывод, что успешное противодействие и борьба с пиратством затрудняются без развития регионального сотрудничества и координации усилий международного сообщества. На сегодняшний день появилась тенденция к тому, чтобы проблема морского пиратства начала становится одной составляющих борьбы с международным терроризмом. Общее удорожание морских перевозок из-за угрозы нападений отрицательно сказывается на экономических показателях производственной деятельности российского торгового флота, следовательно, и на налоговых поступлениях в российский бюджет. В Морской Доктрине Российской Федерации отмечается, что "активизация сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по обеспечению безопасности мореплавания, борьбе с пиратством" является одним из направлений деятельности государства. Но, по мнению некоторых авторов, РФ лишь декларирует свое участие в этой борьбе, полагая, что сегодня данная угроза для нее несущественна, и возможно РФ стоит проявить больше[72]

---

71) Ромашев Ю.С. Актуальные правовые проблемы борьбы с пиратством // Морские вести России.- 2013.- № 10., с.16.

72) Войтенко М. Пиратство – 2008: беспрецедентные итоги// Морской флот. – 2009г. – №2. – С.98

инициативности и поддержки в сотрудничестве с другими государствами, для того, чтобы проблема пиратства в море со временем окончательно ушла в прошлое.

Заключение

На основание всего вышеизложенного можно сделать следующие выводы теоретического и практического характера:

Пиратство имеет весьма древнюю историю, так как оно стало возникать одновременно с развитием морской торговли и началом войн на море. В дальнейшем, во времена феодального строя существованию пиратства способствовало так называемое береговое право, а позднее такое явление как каперство. Еще с Античных времен разрабатывалась отдельные законы, призванные бороться с пиратским разбоем. Данные законы были не столь эффективны, так как были направленны на борьбу с отдельными пиратскими образованиями в конкретных регионах. Ко всему прочему данные законы не могли полностью искоренить морскую преступность, т.к. пираты часто находили поддержку у высших кругов власти на берегу, деля с ними доход от награбленного имущества. Несмотря на тот факт, что акты пиратства и вооруженного разбоя на море наносили огромный урон морскому судоходству, имущественным и государственным интересам, жизни и здоровью людей, активная борьба с ним стала осуществляться лишь в начале XX века. В 1926 и 1930 гг. Лигой Наций и Гарвардским Научным центром стали предприниматься первые попытки создать обособленные документы,

дающие определение пиратства и его состава. К сожалению, данные проекты не нашли должной поддержки.

В качестве первых нормативных актов, принятых на международном уровне, и направленных на регламентацию борьбы с этим видом преступления выступили Женевская Конвенция об открытом море от 29 апреля 1958 г., и Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. Именно положения этих Конвенция стали базисом для государств, при их дальнейшем создании внутренних норм, посвященных пиратским преступлениям. До момента созданию специализированных положений, стало примечательным заключение в 1937 г. Нионского соглашения о мерах борьбы с пиратскими действиями подводных лодок фашистских держав. Еще одним базовым международным правовым актом в области безопасности мореплавания стала Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 1 ноября 1974 года (СОЛАС-74), которая была направлена на организационное и техническое оснащение судов, обеспечивающее их безопасность. Позже эта конвенция была дополнена положениями о борьбе с пиратством, и предусматривающими международное сотрудничество и взаимодействие в этой области. На базе этих конвенций в XX в. пиратство обрело состав и получило закрепление в качестве преступления международного характера. Итак, в соответствии со ст. 15 Конвенции 1958 г. м ст. 101 Конвенции 1982 г. пиратством стал признаваться любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого – либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на борту; против какого – либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого-либо государства. Пиратством также является: 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 летательным аппаратом; любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению указанных выше действий. В данных статьях были выделены только общие признаки объективной и субъективной стороны преступления, что обусловило включение состава пиратства многими государствами в свое уголовное законодательство.

В частности, специальные составы данного преступления были добавлены в уголовное законодательство Австралии, Аргентины, Боливии, Великобритании, Венесуэлы, Гватемалы, Гондураса, Замбии, Израиля, КНР, Коста-Рики, Кубы, Македонии, Мексики, Молдовы, Никарагуа, Новой Зеландии, Омана, Панамы, Папуа – Новой Гвинеи, Румынии, Сальвадора, Сингапура, Словении, США, Соломоновых островов, Тувалу, Украины, Фиджи, Филиппин, ФРГ, Хорватии, Черногории, Чили, Эквадора, Эстонии. В законодательстве государств по-разному определяется сущность пиратства, что несомненно вызывает некоторые затруднения в осуществлении их юрисдикции. Это связанно прежде всего с тем, что во многих составах по-разному определяется территориальный признак - место совершения преступления. Общими квалифицирующими признаками для составов пиратства законодательств различных стран является: 1) совершение преступления неоднократно, повторно; 2) с применением оружия либо предметов, используемых в качестве оружия; 3) совершения организованной группой; 4) причинение смерти по неосторожности; 5) наступление иных тяжких последствий. Также стоит отметить, что по мнению многих авторов, является большим упущением то обстоятельство, что далеко не все страны включили пиратство в качестве самостоятельного состава преступления в свое законодательство, либо же включили в него только нормы о морском терроризме. Таким образом в одних странах пиратство рассматривается в качестве преступления международного характера, а в других – только как преступление против общественной безопасности.

Российская Федерация является одним из государств, включивших в уголовное законодательство состав пиратства, в качестве преступления международного характера. Оно получило закрепление в виде ст. 227 УК РФ, и появилось вместе с принятием Уголовного Кодекса. Описание признаков преступления отличается по некоторым моментам от формулировок пиратства, содержащихся в международных актах. В соответствии со ст. 227 УК РФ под пиратством понимается «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия или угрозой его применения, также совершенное с применением оружия или предметов, используемых в качестве оружия, либо эти же деяния, совершенные организованной группой или повлекшие по неосторожности смерть человека и иные тяжкие последствия».

Многие исследователи отмечают ряд пробелов, содержащихся в ст. 227 УК РФ. Во-первых, она не дает четкой регламентации, что есть нападение и каким образом оно может осуществляться. Во-вторых, отсутствует четкое определение территориального признака, то есть места совершения преступления. В-третьих, не конкретизируется субъект преступления.

Несмотря на повсеместно предпринимаемые меры, в начале XXI века пиратство стало достигать своего апогея. Территориально пиратство получило наибольшее распространение в водах Восточной Африки; Индийского океана; Малаккского пролива и Китайских морей; Западной Африки; Южной Америки и Карибского бассейна. Особенно обеспокоила международное сообщество проблема распространения пиратства вблизи берегов Сомали. Как показывает официальная статистика, пик пиратской активности в этих регионах пришелся на 2011 год, после чего, вплоть до 2014 года пиратская активность пошла на спад. Однако, это компенсировалось тенденцией к повышению уровня насилия, применяемого пиратами в ходе нападений на суда, вплоть до увеличения числа совершения пиратами особо тяжких преступлений.

Хотя в данный период времени мы наблюдаем положительную тенденцию, пиратство все-равно остается достаточно распространённым явлением, которое вызывает ряд проблем, а именно: 1) проблемы экономического характера, такие как нанесение экономического ущерба государствам и судоходным компаниям в частности, повышение цен на перевозку и страхование грузов в следствии изменения морских маршрутов на более дорогостоящие, затруднение развития рыболовной промышленности в некоторых регионах; 2) проблемы экологического характера, связанные прежде всего с нападением на суда, транспортирующие груз, который может нанести урон окружающей среде;3) Общее негативное влияние на безопасность судоходства, жизнь и здоровье экипажа и пассажиров судов, сохранность перевозимого имущества и грузов.

Эти причины, в совокупности с недостатком международного и национального регулирования вынудили отдельные государства идти на межправительственное региональное сотрудничество, направленное на пресечение актов пиратства. Одним из первых подобных примеров стало соглашение 16 азиатских государств ReCAAP 2004 г., в рамках которого стал работать Центр по обмену информацией. Также в качестве примеров можно привести подобные соглашения между РФ, США, Канадой, Японией и Южной Кореей от 2001 г., и др. Помимо прочего стоит отметить деятельность международных организаций – ММБ, ИМО, ООН и др., разрабатывающие совместные циркуляры, и инструкции, призванные помочь экипажем судов пресекать нападения пиратов.

Как можно заметить, меры правового характера, регламентирующие пиратство, находятся в постоянном развитии. Однако, они до сих не охватывают целый ряд существующих проблем. К ним, в частности, можно отнести: 1) проблема малочисленности и самообороны экипажа судов; 2) отсутствие эффективного механизма уголовного преследования, привлечения к ответственности и отправления правосудия над лицами, подозреваемыми в совершении преступления. 3) из этой проблемы происходит проблема

столкновения юрисдикций государств. Также, особенно стоит акцентировать внимание на первопричине возникновения и существования пиратства в Сомали. Отсутствие устойчивой экономики и постоянного правительства, повсеместная бедность населения и высокий уровень коррупции являются основным фактором существования пиратского промысла в этом регионе. И пока не будут на корню решены эти проблемы, пиратство в Сомали, как основной источник дохода будет процветать.

В связи с этим, одни ученные считают рациональным внесение поправок в Конвенции 1958 г. и 1982 г., для того, чтобы они соответствовали объективным реалиям. Другие же ученые предлагаю создать узко направленный, кодифицированный документ, который будет собой охватывать все ситуации, с которыми сталкивается международное сообщество при противодействии пиратству. Также, требуется координация государств при оказании помощи Сомали.

Подводя итоги, стоит отметить, что пиратство является достаточно специфическим видом преступления, прежде всего из-за международного характера, что обуславливается различным международно – правовым статусом и правовым режимом морских пространств, несколько отличающийся друг от друга регламентацией государств, географическими условиями распространения пиратства. Как показывает практика, 2014 год стал одним из самых успешных за последнее десятилетие в осуществлении деятельности по борьбе с пиратством на море. Однако, оно до сих продолжает существовать и развиваться, в обход мер, противодействующих ему. Для того, чтобы данное явление ушло в историю требуется постоянное сотрудничество и координация государств и международных организаций, разработка и внесение изменений в правовые меры, для того чтобы они отвечали объективным условиям. И главное – требуется разрешить внутренние проблемы государств – очагов пиратской активности, так как пиратство является не причиной, а следствием более серьезных и глубоких внутренних проблем.

Библиография

Нормативно-правовые акты:

1) "Конвенция об открытом море" (Заключена в г. Женева 29.04.1958) //Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXII.- М., 1967. С. 222 - 232.

2) "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982)//"Собрание законодательства РФ", 01.12.1997, N 48, ст. 5493

3)"Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства" (SUA) (Заключена в г. Риме 10.03.1988) //Бюллетень международных договоров. 2002. N 1. С. 3 - 12.

4) "Нионское соглашение"; "Дополнительным соглашением к Нионскому соглашению") (Соглашение заключено в г. Нионе 14.09.1937) (Дополнительное соглашение заключено в г. Женеве 17.09.1937)//Собрание постановлений и распоряжений Правительства СССР. 1938. N 16. Ст. 108.

5)"Уголовный кодекс Российской Федерации" от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 30.03.2015, с изм. от 07.04.2015)//"Собрание законодательства РФ", 17.06.1996, N 25, ст. 2954

Литературные источники:

1) Баймуратов М.В., Шемякин А.Н. Международное пиратство. Актуальные вопросы становления глобальной системы противодействия-М.:Транслит,2011. – 236 с.

2) Баширов Э.Г., Бекяшев К.А. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности мореплавания М.: Изд-во ВНИРО, 2005. - 259 с.

3) Бекяшев К.А Моисеев. Е.Г. Международное публичное право: учебное пособие, М.: Прспект, 2014. – 244 с.

4) Безбородов Ю.С. Международное право: учебник – 6-е изд., перераб и доп. – М.: Норма: ИНФРА – М, 2013. – 752 с.

5Браювская Я. Е.Пиратство – международная организованная преступность: Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности мореплавания//Морское обозрение. – 2015. – № 1. – С. 13 – 17.

6) Броунли Я. Международное право. Кн. 1. М.,1977.

7) Воробьев В.А. Арест и задержание морских судов и безопасность мореплавания М.: ВНИРО, 2006. – 386 с.

8) Галенская, Л. Н. Международная борьба с преступностью - М.: Междунар. отношения, 1972. - 176 с.

9) Ганюшкина Е.Б, Ширманов В.С. Вооруженные нападения на суда в портах и на море, деятельность ИМО по борьбе с незаконными актами, морское мошенничество, незаконная транспортировка наркотиков // Экспресс-информация, серия «Технология морских перевозок и морские порты», Мортехинформреклама / Департамент морского транспорта, 1995. Вып. 5

10) Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. - М.: ИКЦ "Академкнига", 2004, с.23

11) Информационно-аналитические материалы Государственной Думы Аналитические материалы (АВ, АЗ, АО, МИ) – 2011

12) Кадырова Н.Н Проблема определения принципов международного уголовного права// вестник Челябинского государственного университета № 35 2011.

13) Князева Н.А. Пиратство: уголовно – правовая характеристика и вопросы предупреждения: монография. – М.: Контракт, 2012. – 120 с.

14) Князева, Н. А. Уголовно-правовое противодействие пиратству :современные проблемы правотворчества и правоприменения : автореферат диссертации; Владивосток, 2012. -27 с.

15) Китаев С. О борьбе с морским пиратством в Юго –восточной Азии // Зарубежное военное обозрение. - 2014.

16) Лавлинская, А. Н.Универсальная юрисдикция и принцип "autdedereautjudicare" международной борьбе с морским пиратством //Евразийский юридический журнал. -2011. - № 1.

17) Лавлинская А.Н.Международно-правовые проблемы борьбы с морским пиратством. Автореф. дис.-- М., 2011. - 26 с.

18) Мелков Г.М. Международно – правовые аспекты борьбы с пиратством // Сборник материалов научно-практической конференции-М.:Спутник,2010.

19) Миронов З.В. Уголовная ответственность за пиратство: автореф. дис. Ставрополь, 2001 –с.21

20) Моджорян Л.А. Борьба государств за безопасность морского судоходства.- М.: Междунар. Отношения, 1991. – 168 с.

21) Маховский Я. История морского пиратства. Перев. с польского. — М.: Наука. 1972 г. — 288 с.

22) Нагаева Т.И. Пиратство как вид преступного деяния (историко-правовой аспект) // История государства и права № 10 2010.

23) Подколзин П.Ю. // Актуальные проблемы права: материалы III междунар. науч. конф. (г. Москва, ноябрь 2014 г.). — М.: Буки-Веди, 2014.

24)Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика): Монография. – М.:ТрансЛит, 2013. – 336 с.

25) Ромашев Ю.С. Актуальные правовые проблемы борьбы с пиратством // Морские вести России.- 2013.- № 10

26) Ромашев Ю.С., Корбут Л.В. Основы борьбы с актами терроризма и пиратства на море // Организованная преступность, терроризм и коррупция: Криминологический ежеквартальный альманах. М.: Юристъ. 2003.

27) Таубе М. История зарождения современного международного права Т. 2 – Харьков.: Паровая типография и литография Зильберберг, 1899. с.363
28) Китаев С. О борьбе с морским пиратством в Юго –восточной Азии // Зарубежное военное обозрение. - 2014.

Введение

Глава 1. Морское пиратство как преступление международного характера

1.1. Историко-правовые аспекты морского пиратства

1.2. Международно-правовое регулирование вопросов морского пиратства

1.3 Современное понятие морского пиратства

1.4 Правовая природа пиратства

Глава 2. Меры борьбы с морским пиратством

2.1. Дефиниции пиратства в уголовном законодательстве различных стран

2.2. Состав пиратства по Уголовному кодексу Российской Федерации

2.3. Формы и методы борьбы с морским пиратством

Глава 3. Проблемы борьбы с морским пиратством на современном этапе

3.1. Особенности современного морского пиратства

3.2. Правовые и практические проблемы борьбы с морским пиратством

3.2Пути решения проблем, связанных с противодействием морскому пиратству

Заключение

Библиографи