

Е. С. Смирнова

## ПЕРСПЕКТИВЫ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМ, СВЯЗАННЫХ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ В XXI ВЕКЕ

*Аннотация.* В статье рассматривается деятельность по борьбе с пиратством таких международных организаций как Международная морская организация, Международный уголовный суд, Интерпол, НАТО и ООН. Также исследуются вопросы билатерального и многостороннего сотрудничества между государствами, направленного на борьбу с пиратством, которое реализуется вне организационных структур международного права. В статье также рассматриваются наиболее современные правовые акты международного права, касающиеся морского пиратства, а также смежных вопросов (например борьбы с наркотрафиком).

**Ключевые слова:** юриспруденция, безопасность, судоходство, океан, сотрудничество, криминализация, ответственность, досмотр, заложники, преследование.

**М**еждународная морская организация или ИМО (англ. International Maritime Organization, IMO) провозгласила 2010 год – годом борьбы с пиратством. Что же такое морское пиратство (морской разбой) в современном понимании? Каковы методы борьбы с этим злом? Большой интерес представляет проблема наказания пиратов: кому они подсудны? Государству, задержавшему их в открытом море? Своей родине – истерзанной внутривосточной борьбой – Сомали? Или все же некий, пока еще абстрактный специализированный, международный суд, или Гаагский, учрежденный Римским статутом в 2002 году, будет их судить по всей строгости? Вопросов слишком много, но приступим к начальным страницам истории морского пиратства, запечатленных в трудах античных авторов.

История борьбы с морским пиратством восходит к незапамятным временам, и можно смело сказать, что оно возникло одновременно с судоходством. В древности им занимались финикийцы – старейшие и лучшие из мореплавателей. Позднее пиратами стали и греки. С течением времени пиратство в бассейне Средиземного моря достигло таких масштабов, что начало угрожать существованию самого могущественного античного государства – Римской империи. Не ограничиваясь морским разбоем, пираты высаживались на берег и грабили на дорогах. Однажды, почти у самых ворот Рима, они захватили в плен с целью получения выкупа двух преторов вместе с сопровождающими их ликторами.

В период правления диктатора Суллы Юлию Цезарю пришлось столкнуться с пиратами, быть захваченным ими, пробыть в плену тридцать восемь дней, быть выкупленным за большую по тем временам денежную сумму и что самое значимое – расправиться со своими обидчиками, действуя, быстро, четко, не соображая даже с отсутствием у него права на вынесение смертных приговоров. Триста пятьдесят захваченных им в плен пиратов были казнены, а тридцать главарей были распяты на крестах. После этого Цезарь продолжил свой путь к острову Родос для отбывания ссылки по приказу Суллы и успел вовремя в это великолепное урочище риторики<sup>1</sup>.

С падением Римской империи пришла в упадок торговля. Следовательно, исчезло и пиратство. Только в Средние века торговля оживает и вместе с ней возобновляется морская разбой. Возвращаясь к более отдаленным временам европейской истории, следует остановиться на деятельности норманнских пиратов. Во франкских источниках, относящихся к концу VIII века, уже содержится упоминание о норманнах. Трудные условия жизни на Скандинавском полуострове также побуждали жителей к переселению и захвату чужих земель. Норманнские моряки, как правило, стремились избегать боя на море, предпочитая сражения на суше.

---

<sup>1</sup> См. подробнее: Гай Светоний Транквилл. Жизнь двенадцати цезарей. М., 1991. С.14-15.

В противоположность галерным каторжникам на кораблях средиземноморских пиратов, норманны были вольными людьми, исполняя одновременно обязанности моряков и гребцов. В их среде существовала определенная административная иерархия, следовать которой был обязан каждый моряк. Во главе норманнских экспедиций стояли избираемые на время вожаки, именуемые викингами. Под командованием викингов находились от десяти до сотни ладей. Постепенно викингами стали называть дружины норманнских морских разбойников, в VIII – XI веках нападавших на поселения, расположенные на европейском побережье. В истории Скандинавии этот период получил название «эры викингов». Следует отметить, что пиратство не было их основным занятием, викинги были одновременно и предприимчивыми купцами.

Феодално-раздробленная Европа не могла противостоять этим смелым морякам и постепенно они стали селиться на берегах Британских островов, в устье Рейна и Луары, где даже создавали свои укрепленные базы. Бессильные властители, не будучи в состоянии бороться с норманнами, вынуждены были выплачивать им дань, которая ложилась непосильным бременем на подданных. Набеги норманнов, как свидетельствуют письменные источники, ставились в один ряд с чумой и набегами неверных. Существовала даже такая молитва: «*A furore normanorum libera nos, Domine*» (От неистовства норманнов упаси нас, Господи). В 911 году потомки норманнов покорили страну, которая с тех пор стала именоваться по имени северных захватчиков – Нормандией<sup>2</sup>.

В XI веке, когда могущество викингов клонилось к закату, их место на Балтике заняли предприимчивые ругийские<sup>3</sup>, поморские<sup>4</sup> и другие славянские пираты. Борьба между датчанами и славянами, возглавляемыми князем Ратибором, описана в древней саге «Земной круг», датированной XIII веком.

И все же, нисколько не оправдывая пиратский промысел и не идеализируя пиратство в целом, можно охарактеризовать его как своего рода со-

циальный протест: уход из современного им цивилизованного общества, где все, по их мнению, основывалось на несправедливости.

Политика и право, а также вопросы совместности в решении проблем, связанных с морским пиратством, представляются актуальными. Значение правильной квалификации серьезных преступлений, затрагивающих интересы многих государств, в нашем взаимозависимом мире неизменно возрастает. Международное морское право не является исключением из общего правила. Сфера применения обычаев сокращается вследствие развития и расширения системы многосторонних международных соглашений по различным вопросам мореплавания, что в большей мере отвечает современным потребностям и уровню развития мирового судоходства. Например, практика мореплавания с его опасностями и случайностями давно выработала у моряков обычай оказывать помощь друг другу в случае бедствия на море. Этот обычай нашел закрепление в Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года. По мере усложнения международных экономических связей государств и регионов, потребуется все более четкий контроль за выполнением принципов и норм международного морского права. А это представляет собой достаточно сложную задачу для последующего поколения ученых и практиков.

Что же касается пиратства, как преступления, то проблема его квалификации имеет долгую историю. Как известно, еще Лигой Наций в 1922г. были предприняты попытки кодифицировать правовые нормы, касающиеся пиратства. Дальнейшие усилия в этом направлении отдельных групп государств, международных организаций и наиболее авторитетных ученых привели к разъяснению этого понятия.

Деятельность международных организаций и их роль в борьбе с морским пиратством представляют большой интерес для нашего времени. В первую очередь следует назвать Организацию Объединенных Наций. Начало ее деятельности послужило той основой, на которой стало развиваться многостороннее взаимодействие государств мира в решении общих проблем безопасности. Создание такого специализированного органа ООН, как Международная морская

<sup>2</sup> См. подробнее: Маховский Я. История морского пиратства. М., 1972. С.183.

<sup>3</sup> Древние народы, жившие на острове Рюген (ныне ФРГ).

<sup>4</sup> Поморяне – одна из групп западославянских племен.

организация в 1948 году, стало новой страницей в истории морского права. Для более доступного рассмотрения вопроса о квалификации морского пиратства, необходимо остановиться на некоторых вопросах.

Итак, что же такое открытое море? Каким образом человечество пришло к единообразному пониманию этого термина? Общепринято, что открытое море не подлежит приобретению посредством оккупации со стороны государств, будь то в одностороннем порядке или коллективно: оно представляет собой *res extra commercium* (вещь вне оборота)<sup>5</sup>. Между тем, история показывает нам множество примеров попыток разделить мировой океан ведущими морскими державами своего времени (Испанией и Португалией, Англией и Голландией, Турцией и Венецией, римскими папами и Данией). Гуго Гроций в своих научных трудах оспаривал право Португалии на монополию мореплавания и торговли в Восточной Индии<sup>6</sup>. Примеры споров морских держав по поводу морских территорий имели место вплоть до XVIII века. В последующие века эти притязания на широкие морские пространства ушли в прошлое. В XIX столетии морская мощь и коммерческие интересы диктовали Англии, Франции и США необходимость поддерживать принцип свободы морей. Этот принцип обладал привлекательностью для всех государств вообще как представляющий собой «разумную и здравую концепцию общего пользования»<sup>7</sup>.

Подходя к одной из самых значимых страниц в истории борьбы с пиратством правовыми средствами, а именно, разработкой и принятием Женевской конвенции об открытом море 1958 года, следует отметить, что трактовалось оно

по-разному<sup>8</sup>. Именно с этой целью Комиссия международного права ООН достаточно долгое время работала над рядом положений указанной конвенции. Имела место дискуссия относительно проблемы, имеющей большое практическое значение: следует ли под пиратством подразумевать только действия, совершаемые с корыстной (*furandi causa*) или же с другими, например, политическими целями. В те годы, безусловно, существовало множество разногласий по этому вопросу.

И все же, после длительной подготовительной работы в целях адаптации морского права к новым условиям, в 1958 году были приняты 4 Женевских конвенции: об открытом море; о территориальном море и прилегающей зоне; о континентальном шельфе; о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря. Таким образом, вопрос о пиратстве был включен в положения одной из четырех конвенций в области морского права, разработанный ООН, а именно Конвенцию об открытом море (29 апреля 1958г., г.Женева).

Самым большим достижением положений Конвенции об том, что открытое море не должно использоваться государствами в военных целях, так как это противоречило бы основному содержанию принципа свободы открытого моря и нормам международного права или для таких запрещаемых международным правом актов, как пиратство и работорговля<sup>9</sup>. Разрыв экипажем его связей с законными властями приравнивается к потере данным судном или летательным аппаратом его национальной принадлежности (по определениям германских юристов, они становятся как бы *vogelfrey* –вольной птицей)<sup>10</sup>. В Женевской конвенции указывается, что «судно или летательный аппарат может сохранять свою национальную принадлежность, несмотря на то, что они стали пиратскими судном или пиратским летательным аппаратом». При этом «сохранение или утрата национальности определяется законом того государства, которым она была предостав-

---

<sup>5</sup> См. подробнее: Броунли Я. Международное право (в двух книгах). Книга первая. М., 1977. С.346. Далее Я. Броунли приводит примеры раздела океанов: например, в XV-XVI веках между Испанией и Португалией (папские буллы 1493 и 1506 гг.). «Ограниченную» свободу морей с правом «надзора и юрисдикции» провозгласила Елизавета I в ответ на протест Испании в связи с экспедицией капитана Ф. Дрейка.

<sup>6</sup> См.: Гроций Г. О праве войны и мира. М.: Госполитиздат, 1957. С. 118-119.

<sup>7</sup> См. подробнее: Броунли Я. Международное право (в двух книгах). Книга первая. М., 1977. С.348.

<sup>8</sup> См. подробнее: Карпец И.И. Преступления международного характера. М., 1979. С. 179.

<sup>9</sup> См. подробнее: Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. М., 1965.

<sup>10</sup> Следует указать, что Комиссия международного права отклонила это предложение.

лена». Следует вывод о том, что пиратское судно может считаться кораблем, лишившимся национальной принадлежности, только в том случае, если это признает законодательство государства, под флагом которого оно плавает.

В дальнейшем была созвана конференция ООН, которая в 1982 году приняла Конвенцию по морскому праву, насчитывающую 320 статей и сопровождаемую 8 приложениями. Конвенция вступила в силу лишь в 1994 году. Россия стала ее участницей в 1997 году<sup>11</sup>. Конвенции ООН по морскому праву 1982 года дает определение пиратства, к которому относятся такие действия как: любой неправомерный акт насилия, задержания или грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна... и направленный в открытом море против другого судна или против лиц или имущества, находящихся на их борту, а также против какого-либо судна, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства (п. «i» пп. «а» ст. 101). Пиратством также считается любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно является пиратским (b), а также любой деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого в подпунктах «а» и «b». В статье 103 указанной Конвенции содержится также определение пиратского судна. Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц (ст. 105).

Необходимо также отметить, что многочисленные Резолюции Совета Безопасности ООН, которые, по мнению ученых, обычно именуют политическими, имеют все возрастающее значение<sup>12</sup>. Большой интерес и актуальность имеют те из Резолюций, которые относятся к событиям

в Аденском заливе 2008-2010 годах. Например, велика роль принятой Советом Безопасности ООН на 502-м заседании 2 июня 2008 года Резолюции 1816 (2008). В данной резолюции Совет Безопасности выносит революционное решение

– входить в территориальное море Сомали в целях пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море сообразно тому, как это разрешается делать в открытом море в отношении пиратства согласно соответствующим нормам международного права, и

– использовать в пределах территориального моря Сомали все необходимые средства для пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя.

Международная морская организация (ИМО), учрежденная в 1948 году<sup>13</sup>, также внесла свой вклад в дело борьбы с морским пиратством. Мнение о том, что открытое море «как общая большая дорога для всех наций»<sup>14</sup> является естественной связью, которая соединяет государства, расположенные в самых различных концах земного шара, актуально. Поэтому интересы свободного общения между государствами и особенно интересы морской торговли требуют строгого соблюдения свободы и обеспечения безопасности мореплавания в открытом море. Рассмотрение любых вопросов, непосредственно затрагивающих проблемы связанные с безопасностью на море, возлагаются на созданный Комитет по безопасности на море. Необходимо отметить несколько мероприятий, предпринятых в рамках ИМО, направленных на борьбу с морским пиратством. Например, усилия Совета ИМО в этом направлении были отражены в Резолюции А.504.(XII) от 20 ноября 1981 года, которая называлась «Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы морского мошенничества». Эта Резолюция интересна еще и тем, что на ее основе Международной палатой судоходства был учрежден самостоятельный орган по борьбе с морским мошенничеством – Международное морское бюро (ММБ). Сфера интересов этого

<sup>11</sup> В Конвенции участвуют 85 государств.

<sup>12</sup> См. подробнее: Cronin-Furman K.R. The International Court of Justice and the United Nations Security Council: Rethinking a complicated relations// Columbia law. N.-Y., 2006. Vol.106, N2. P.435-463.

<sup>13</sup> Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года. В ней участвуют 152 государства, в том числе Россия с 17 мая 1958 года. Далее текст Конвенции о Международной морской организации цитируется по сборнику «Международное публичное право» /Сост. К.А. Бекашев, А.Г. Ходаков. Т.1. М., 1996.

<sup>14</sup> См.: Маркс К. Энгельс Ф. Соч. Т. XII. Ч. 2. С. 291.

неправительственного института значительно расширилась к настоящему времени. ММБ стало заниматься различными аспектами незаконных актов в отношении судов, им подготовлены и опубликованы исследования и отчеты по самым различным аспектам безопасности судоходства.

До следующей 14-й сессии Ассамблеи, которая намечалась на ноябрь 1985 года, произошел известный инцидент в восточной части Средиземного моря: итальянский круизный лайнер «Ахилл Лаура» 7 октября 1985 года подвергся беспрецедентному нападению террористов.

Следующим важным событием межправительственного характера стала организация под эгидой ИМО в марте 1988 года в Риме специальной конференции. По итогам Римской конференции 1988 года были приняты два международных документа – Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. Оба документа являются необходимой частью Заключительного Акта конференции, составленного в одном подлинном экземпляре на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках и сданного на хранение Генеральному Секретарю ИМО<sup>15</sup>.

При этом, следует указать, что с 1948 года под эгидой Международной морской организации (ИМО) создано 10 региональных организаций государственного портового контроля, обеспечивающих проверку судов, что также служит цели достижения безопасности судоходства. Деятельность этих организаций постоянно расширяется и совершенствуется.

Важную роль в деятельности международного морского сообщества по вопросам борьбы с пиратством играет Центр информации о пиратстве ММБ (The Piracy Reporting Centre), который был открыт в 1992 г. в малазийском городе Куала-Лумпур. Данный Центр в круглосуточном режиме отслеживает случаи нападений на суда, формируя тем самым информационный массив

специфики современного пиратства<sup>16</sup>. Кроме того, Центр оперативно информирует суда и судоходные компании о произошедших в районах плавания актах пиратства, предупреждает о наиболее опасных в этом отношении морских акваториях и портовых зонах. В необходимых случаях Центр связывается с национальными спасательно-координационными центрами по вопросам принятия неотложных практических мер в целях оказания помощи судам и их экипажам. Помимо этого, данная организация нередко участвует в подборе и направлении профессиональных посредников на переговоры между судовладельцами и пиратами, особенно в тех случаях, когда в руках пиратов оказываются не только суда, но и люди в качестве заложников.

Только совместными действиями государств можно преодолеть или ослабить действия морских пиратов. Первым региональным межправительственным соглашением, направленным на развитие и укрепление сотрудничества в борьбе с пиратством, стало вступившее в силу с 4 сентября 2006 года Соглашение 14 азиатских государств о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженными ограблениями судов в Азии (ReCAAP). В рамках этого Соглашения 29 ноября 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, который 30 января 2007 г. был официально признан как международная организация. Стоит обратить внимание на то, что Малайзия и Индонезия, побережье которых омывается водами пиратоопасного Малаккского пролива, не являются участниками этого регионального Соглашения. Поэтому Центр ReCAAP получает сообщения о случаях пиратства в Малаккском и Сингапурском проливах от Центра информации о пиратстве ММБ в Куала-Лумпуре. Такое сотрудничество информационных центров – хороший пример плодотворного взаимодействия организаций.

---

<sup>15</sup> См. подробнее: Международная конференция 1988 г. по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA – 88). СПб., 1999.

<sup>16</sup> Центр по мониторингу пиратства в Куала-Лумпуре зафиксировал в мире 289 инцидентов с января по сентябрь 2010 года включительно, в то время как годом ранее произошло 306 нападений.

Необходимо отметить, что сегодня на глобальном уровне формируется комплексный подход к развитию систем обеспечения безопасности. Появилось достаточно большое количество самостоятельных систем обеспечения безопасности на море. Среди них: глобальные навигационные спутниковые системы ГЛОНАСС, GPS, ГАЛИЛЕО; глобальная морская система связи при бедствии и спасении (ГМССБ); спутниковая система поиска и спасения (КОСПАС-САРСАТ); системы управления движения судов (СУДС); международная спутниковая система морской связи ИНМАРСАТ; автоматические идентификационные системы (АИС); глобальная интегрированная информационная система судов (GISIS – global integrated ship information system) и многие другие. Следует указать, по многим системам Россия занимает лидирующие позиции в мире (СДИ, АИС, СУДС, ГЛОНАСС и другие).

Российские системы и системы с участием России (ГЛОНАСС и КОСПАС-САРСАТ) признаются в качестве глобального инструмента. Международной морской организацией (ИМО) приняты рекомендации к установлению систем управления движением судов (СУДС). В июле 2008г. завершился переходный период оснащения судов системами автоматической идентификации (АИС). С 1 января 2009г. начинается поэтапное внедрение Системы дальней идентификации и слежения за судами (СДИ). Установлена система контроля как за каждым судном, так и за каждой судоходной компанией на предмет соответствия Международному кодексу управления безопасной эксплуатацией судов (МКУБ), с выдачей международного свидетельства.

Вместе с тем, существуют и проблемы. Российские судовладельцы, имеющие суда под иностранными флагами, которые не зарегистрированы в системе мониторинга «Виктория»<sup>17</sup>, не имеют российской системы охранного оповещения. Ответственность за функционирование системы несут государства флага, и Россия не может

<sup>17</sup> В России с 2000года эффективно действует система глобального мониторинга «Виктория», на базе которой, в соответствии с международными требованиями, создана система охранного оповещения о незаконных действиях против судов.

оказать помощь судам, чьи экипажи состоят из российских граждан.

Между тем конвенция СОЛАС не препятствует регистрации судов в системах дальней идентификации национальной принадлежности судовладельца. Кроме того, по мнению экспертов, представляется возможным рассмотреть вопрос о регистрации судов в российской системе, что позволит оперативно реагировать на возникающие угрозы и использовать все инструменты, имеющиеся у Российской Федерации для защиты своих граждан<sup>18</sup>.

Каковы действия России по выполнению рекомендаций ИМО, имеющих отношение к борьбе с морским пиратством? Освещению этого вопроса посвящены многие статьи в периодической прессе и ряде специальных изданий<sup>19</sup>.

Создание в России систем защиты международного уровня свидетельствует о проделанной большой работе. В частности, с 2000 года функционирует Международный информационный центр государственного портового контроля, обслуживающий 18 стран Азиатско-Тихоокеанского региона, с 2004 года проведены работы по подключению к услугам центра 22 государств Центральной и Западной Африки.

В завершение краткого экскурса в деятельность такой международной организации, как ИМО, следует указать, что в настоящее время совершенствуя свои правила и инструкции, ИМО постоянно ужесточает требования как к судам, так и к системам береговой инфраструктуры обеспечения безопасности мореплавания, что в значительной степени позволит судам избежать столкновений с морскими пиратами<sup>20</sup>.

В целом же, как отмечает профессор Ю.В. Мишальченко, возрастающая интенсивность использования человечеством Мирового океана порождает целый комплекс проблем, связанных с безопасностью осуществления морской деятель-

<sup>18</sup> См. подробнее: Морской флот. 2009. №1. С.7.

<sup>19</sup> См. подробнее: Ромашев Ю.С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления): Монография. М.: РосКонсульт, 2001.

<sup>20</sup> См. подробнее: Колодкин А.Л., Смирнова Е.С. Правовое регулирование борьбы с морским пиратством на международном и национальном уровнях: состояние и перспективы в начале XXI века. М., 2009-1е изд.; М., 2011-2е изд.

ности<sup>21</sup>. На их решение направлены все меры, как национального, так и международного характера, имеющие тенденцию к усложнению и усилению взаимозависимости всех его составляющих компонентов.

Противоправная деятельность морских пиратов у берегов Сомали, как показывают практические результаты работы коммунитарных структур ЕС, явились лишь очередным поводом к проявлению активности ЕС. Например, Комиссия ЕС создала Европейское агентство по безопасности на море (EMSA)<sup>22</sup>, которое координирует всю работу по обеспечению безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения судов, а также охраны на море. По мнению председателя Европейской Комиссии Жозе Мануэла Баррозу, – необходима борьба не с «симптомами» сомалийского пиратства, а с его «глубинными причинами»<sup>23</sup>.

На встрече 15 сентября 2008 г. в Брюсселе главы МИД стран ЕС одобрили создание общеевропейского координационного подразделения, которое будет заниматься обеспечением безопасности морского транспорта под флагами стран ЕС, находящегося в плавании у берегов Сомали. В Парламентской ассамблее Совета Европы (ПАСЕ) в конце апреля 2010 года была принята специальная резолюция: «Пиратство – преступление и вызов для демократий» (Piracy – a crime and a challenge for democracies, Resolution 1722) (2010). По инициативе России проблема борьбы с пиратством включена в повестку ПАСЕ.

Следует отметить оперативность действий, предпринятых европейскими коммунитарными структурами в этом направлении. Уже 4 декабря 2008 года, в лондонском пригороде Нортвуде начал работу Координационный центр ЕС по борьбе с морским пиратством, сообщило агентство

---

<sup>21</sup> См.: Мишальченко Ю.В. Правовой статус лоцмана в международном мореплавании//Автореферат к.ю.н. Спб., 1999. С.3.

<sup>22</sup> Европейское агентство **морской** безопасности EMSA базируется в столице Португалии Лиссабоне, было основано в 2002 году. Его первоочередная задача заключается в предоставлении информации и оказания поддержки государствам-членам и Комиссии ЕС в области безопасности на море.

<sup>23</sup> См.: [http://www.rian.ru/defens\\_safetv20090423/169025490.html](http://www.rian.ru/defens_safetv20090423/169025490.html)

France Presse. Из этого Центра осуществляется координация морской операции в Аденском заливе, где сомалийские пираты наносят наибольший ущерб международной морской торговле. В совместном патрулировании этого региона принимают участие корабли европейских ВМС<sup>24</sup>.

Во многих своих действиях страны ЕС принимают усилия консолидировано с США и НАТО<sup>25</sup>. В то же время, международное сообщество пока не сумело предложить эффективного решения проблемы пиратства на море. Это вынужден был признать в начале марта 2010 г. заместитель помощника Генерального секретаря НАТО по политическим вопросам и политике безопасности Дж. Аппатурай.

В целом следует отметить энергичные действия руководства Пентагона в решении проблем этого африканского региона. Военно-морские силы НАТО не упускают случая проявить себя в борьбе с пиратами. В конце 2008 года именно они осуществляли доставку продовольственной помощи ООН в Сомали, передав в дальнейшем эстафету ВМФ странам Европейского Союза.

Соединенные Штаты также высказывают идею о проведении миротворческой операции ООН в Сомали. В резолюции от 17 января 2009 года закреплено намерение Совета Безопасности учредить операцию ООН по поддержанию мира в Сомали посредством отдельного решения к 1 июня 2009 года.

Если рассматривать возможность и перспективы других международных организаций, имеющих не только гипотетические, но и практические возможности для борьбы с морским пиратством, то следует назвать Международный трибунал по морскому праву, разрешающий многие ситуации, связанные с преступлениями на море<sup>26</sup>.

Среди международных организаций, чья деятельность также имеет отношение к борьбе с пиратством – Международная организация уголовной полиции (Интерпол). Одним из основных направлений деятельности Интерпола является

---

<sup>24</sup> См.: <http://www.vesti.ru/doc.htmlid=178167>

<sup>25</sup> См.: Piracy Threatens Global Economy//Signal/Atceas international journal June, 2010. P. 50-55.

<sup>26</sup> См. подробнее: Насиновский С.Е. Международный трибунал по морскому праву – новый орган мирного разрешения споров. М., 1987.

борьба с организованной преступностью и терроризмом, незаконной торговлей оружием, торговлей людьми. Перечень направлений деятельности Интерпола обширен и имеет тенденцию к увеличению в связи с криминализацией многих сторон жизни общества<sup>27</sup>. В настоящее время Интерпол создает специальную базу данных об актах морского пиратства и лицах, причастных к ним. Безусловно, борьба с такими видами противоправной деятельности как торговля оружием, захват заложников и многими другими, связанными с пиратством преступлениями, не может не быть вне сферы деятельности Интерпола и Европола.

Проблема защиты судоходства нейтральных государств в период гражданской войны связана с вопросом о правовом статусе повстанцев и захваченных ими судов. Военные корабли, находящиеся в руках повстанцев или непризнанного правительства, хотя и не провозглашенные в принципе прежними правительствами пиратскими кораблями, не считались, как правило, таковыми до тех пор, пока они не совершали насильственных действий против граждан и собственности других стран.

Конечно, в истории были случаи признания пиратскими кораблей повстанцев. Например, в период восстания 1887 г. в Перу, броненосец «Уаскар» (под перуанским флагом), захваченный повстанцами, задерживал в открытом море британские суда, забирая груз угля или применяя насильственные действия по отношению к перуанским чиновникам. В этом случае броненосец был признан пиратским и был атакован английским крейсером. Когда перуанские власти получили обратно от англичан броненосец, они потребовали компенсацию за полученные повреждения, в чем им было отказано<sup>28</sup>.

Имеется и противоположный пример, когда во время событий 1937 года в Испании, такие страны как Великобритания, Франция и Германия дали указания своим военным судам на Средиземном море не предпринимать никаких действий против

повстанческих кораблей<sup>29</sup>. Совершенно неверна точка зрения, согласно которой повстанцев, как таковых, следует рассматривать как пиратов.

Политически мотивированные операции, совершаемые организованными группами, развертывающими свои силы в открытом море, могут преследовать политические цели и вместе с тем не быть связанными с восстанием против какого-либо конкретного правительства и исходить не от агентов законного правительства. Суда, которым угрожают такие операции, по мнению Я. Броунли, могут подлежать защите, но нападающих все же нельзя рассматривать как пиратов.

Концепция уголовной ответственности государства получила распространение после Первой мировой войны и особенно после Второй мировой войны. Один из самых активных пропагандистов уголовной ответственности государства – румынский профессор В. Пела в своих работах (в частности, в работе «Коллективная преступность государств и уголовное право будущего», вышедшей в 1925 году), утверждал, что уголовная ответственность государства уже существует в международном праве и что полное признание этого нового вида ответственности имело бы большое значение для повышения эффективности международного права<sup>30</sup>.

Следует остановиться на еще одной проблеме, столь характерной для периода начала XXI века – слабости государственной власти, т.е. неспособности государства удержать под контролем ситуацию в стране, охваченной гражданской войной или другими какими-либо формами противостояния населения. Организация Объединенных Наций отмечает: «государство, которое может принять меры против пиратства и не делает этого, не выполняет обязанности, лежащей на нем по международному праву», причем «государству должна быть предоставлена некоторая свобода выбора мер, которые оно должно принимать против пиратства в каждом конкретном случае»<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> См. подробнее: Родионов К.С. Интерпол: мир и действительность. София, 1987.

<sup>28</sup> См.: Маховский Я. История морского пиратства. М., 1972. С.280.

<sup>29</sup> См.: Карпец И.И. Преступления международного характера. М., 1979. С. 179.

<sup>30</sup> См.: Pella V. La criminalite collective des Etats et le droit penal de L'avenir. Bucarest, 1925. P. 83, 240.

<sup>31</sup> См.: Объединенные Нации. Доклад Комиссии международного права о работе ее седьмой сессии 2 мая 1955г. Нью-Йорк, 1955. С.7.



Именно слабость государственной власти является той причиной, по которой в наши дни усилился морской разбой у берегов Сомали. В этом государстве на протяжении более чем 20 лет отсутствует надлежащее правительство, способное контролировать территорию государства. Приблизительно 40% населения страны (около 3,5 млн. сомалийцев) существуют исключительно за счет продовольственной помощи ООН и других международных организаций. Мало того, как уже отмечалось, сомалийские пираты не останавливаются перед захватом этой самой помощи, получаемой по линии Всемирной Продовольственной программы ООН.

Рассмотрим еще один принципиальный вопрос. В правовой науке до настоящего времени ведутся дискуссии, можно ли считать пиратство терроризмом<sup>32</sup>. Можно ли в полной мере использовать термин «терроризм» применительно к морскому пиратству? Ответ на этот вопрос также следует искать во взаимосвязи с историей права.

Мы солидарны с мнением, высказанным профессором В.С. Котляром: «Не следует при этом переключать это преступление в «морской терроризм». Конвенция ООН по морскому праву 1982 года квалифицирует пиратство как неправомерный акт насилия, совершаемый с целью получения выгоды, в то время как терроризм имеет целью вынудить государство к определенным политическим шагам. Современные выступления сомалийских пиратов это подтверждают. Пираты требуют от задержанных судов лишь денежного выкупа<sup>33</sup>.

В целом, понятие терроризм слишком обширное, чтобы можно было вести дискуссию по этой проблеме в столь ограниченном объеме настоящей статьи<sup>34</sup>. Вместе с тем, в Комментариях к Уголовному кодексу России можно найти утверждение о том, что особо квалифицированный вид

пиратства, совершенный организованной группой лиц либо с причинением по неосторожности смерти человека или иных тяжких последствий, совпадает по содержанию с одноименными особо квалифицирующими признаками терроризма (ч. 3 ст. 205 УК РФ)<sup>35</sup>.

Безусловно, морское пиратство в наши дни отличается от пиратства в XVIII-XIX веках. Но, со всей очевидностью, прослеживаются и общие черты. Например, в 20-30 годы XX века пиратские банды были организованы наподобие предприятий: создавался объединенный капитал, затем «дирекция» нанимала штат пиратов и выискивалась жертва. Действия преступников, уничтожающих корабль и людей, на нем находящихся, путем налета с воздуха, скорее сходны с действиями террористов. Некоторые виды деяний, относимых к пиратству, следует квалифицировать как терроризм<sup>36</sup>.

Таким образом, следует сделать вывод, что тема современного пиратства весьма политизирована, так как в наши дни не может быть столь масштабной проблемы, в обсуждении которой не участвовали бы основные мировые лидеры, такие как «страны большой восьмерки», США, НАТО, ЕС. Роль и значение России в этой ситуации обозначена скорее традиционно. В силу этого мы и встречаем озабоченность в прессе, выражаемую как политиками, так и юристами по поводу необходимости вернуть статус великой морской державы России не столько номинально, но и самими действиями ее Военно-морским флотом, свидетельствующими об этом<sup>37</sup>.

Был проведен анализ российского законодательства применительно к вопросам борьбы с актами морского пиратства. При этом был выявлен

---

<sup>32</sup> См. подробнее: Murphy Martin N. Contemporary piracy and maritime terrorism: the threat to international security Martin Murphy. Abington (Ox): Rutledge for the Intern inst. For strategic studies Cop. 2007.

<sup>33</sup> См. подробнее: Котляр В.С. Пиратство в XXI веке // Международная жизнь. 2009. №2-3. С. 176.

<sup>34</sup> По проблемам терроризма см.: Ляхов Е.Г. Терроризм: национальный, региональный и международный контроль. Р-н-Д., 1999.

<sup>35</sup> См.: Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации /постатейный. Под ред. А.И. Чучаева. М., 2009. С. 654.

<sup>36</sup> См.: Карпец И.И. Преступления международного характера. М., 1979. С.182.

<sup>37</sup> Следует указать на ситуацию, когда в мае 2010 года после освобождения российскими ВМФ от пиратов судна «Московский университет», были отпущены на свободу (в открытое море) 9 пиратов, которые позже исчезли (т.е. имеются основания считать, что они погибли), власти Сомали выразили протест против таких бесчеловечных действий российских властей, так как по их мнению именно Россия всегда отличалась гуманным подходом к бедствующему населению Африканского континента.

ряд пробелов в правовой регламентации борьбы с морским пиратством, а также значительные практические трудности в реализации соответствующих норм (в частности, в вопросах установления личности, осуществления перевода на различные языки в ходе проверки и следствия, сбора доказательств в основном в режиме получения правовой помощи из других государств, транспортировки подозреваемых и пр.). Например, как в условиях патрулирования российскими кораблями отдаленных районов океана доставить захваченных пиратов в течение 48 часов в российский суд для решения вопроса об их содержании под стражей, как это предусмотрено нашей Конституцией? Эти проблемы касаются не только пиратства, но и борьбы с другими преступлениями на море, в т.ч. незаконным оборотом наркотиков и оружия. Тем не менее, предложения по совершенствованию законодательства нами внесены, и работа в этом направлении ведется.

Каковы же должны быть действия государственных органов, направленные на совершенствование борьбы с противоправными действиями, направленными против свободы судоходства, в частности с пиратством? По мнению доктора военных наук В.П. Синецкого, основу борьбы с пиратством должны составлять разведка, система оповещения и своевременное прибытие в район нападения авиации, кораблей и судов, находящихся поблизости, для оказания помощи подвергшимся нападению. Для контролирования коммуникаций на опасных направлениях, по согласованию с Департаментом морского флота России, необходимо разворачивать корабли ВМФ в радиусе прохождения судов с ценными грузами, совмещая мероприятия по боевой подготовке с обеспечением безопасности судоходства<sup>38</sup>.

В.С. Котляр, среди мер международно-правового характера, имеющих целью оградить мир от посягательств морских пиратов, видит такие как возрождение Военно-Штабного Комитета (ВШК) при Совете Безопасности ООН, создание которого предусмотрено Уставом ООН (ст. 39-42)<sup>39</sup>. Создание ВШК с началом «холодной

войны» было отложено, хотя номинально ВШК продолжает существовать, но с 1945 года он не выполнял предписанных ему Уставом ООН функций, превратившись в подобие «клуба военных представителей», работающих в составе миссий государств-членов ООН в Нью-Йорке, без каких-либо реальных обязанностей<sup>40</sup>.

В настоящее время в борьбе с пиратством в регионе участвуют все постоянные члены Совета Безопасности ООН (которые также являются членами ВШК). Это создает благоприятные условия «для реанимации этого комитета, который действительно мог бы эффективно координировать морские и наземные операции против пиратов с применением новейшей технологии – систем спутникового слежения, ночного видения и т.д.»<sup>41</sup>.

Значение России в сохранении, хотя бы и номинальном Военно-Штабном Комитете (ВШК) при Совете Безопасности ООН, велика. Когда при реформировании ООН, Генеральный Секретарь ООН К. Аннан предложил упразднить эту структуру, Россия выступила с предложением более эффективного использования ВШК. Участники, проведенного во время 60-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН, Всемирного саммита 2005 года поддержали Россию.

В последние годы российские специалисты активизировали свое участие в работе ряда международных форумов, проводимых в Азиатско-Тихоокеанском регионе. В частности, ведется активная работа на заседаниях Рабочей группы Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества (АТЭС) по транспорту, на которых в последнее время все чаще рассматриваются вопросы деятельности в области обеспечения морской безопасности.

В рамках форума пограничных ведомств (береговых охран) государств северной части Тихого океана (Китай, Канада, Республика Корея, Россия, США и Япония) также ведется активная работа по вопросам морской безопасности. В заседаниях форума Россию представляют руководители и специалисты Береговой охраны ФСБ России

<sup>38</sup> См.: Синецкий В.П. Морская деятельность: теоретический аспект //Мировая экономика и международные отношения. №8. 2008. С.56-60.

<sup>39</sup> См. подробнее: Котляр В.С. Пиратство в XXI веке //

Международная жизнь. 2009.№2-3. С. 176.

<sup>40</sup> См. подробнее: Там же. С. 182.

<sup>41</sup> См. подробнее: Там же.

и Службы морской безопасности Федерального агентства морского и речного транспорта.

Основными направлениями работы данных встреч является разработка единых процедур реагирования на чрезвычайные ситуации, использование принципов взаимопомощи, пресечение незаконных актов в территориальных водах и в открытом море.

Рассмотрение вопроса о подсудности лиц, обвиняемых в совершении преступлений, связанных с морским пиратством, предполагает проведение дискуссий. Проблема создания отдельного международного суда, правомочного судить морских пиратов, неоднократно с 2009 года рассматривался в сфере политики и международной юстиции. Главным апологетом создания этого института выступило Министерство иностранных дел Нидерландов при поддержке России, которое организовало в июле 2009 года неформальный семинар в Гааге для продвижения данной идеи<sup>42</sup>. Тем не менее, по нашему мнению, именно идея об учреждении международного суда по делам пиратства, вводит в некоторое заблуждение ученых и практических работников.

В то же время, имеются возражения в вопросе правомерности юрисдикции Международного уголовного суда (МУС) в отношении такого рода преступления как морское пиратство, так как прямо в Статуте МУС не указано такое преступление как пиратство. В качестве аргумента приводится также тот факт, что юрисдикция МУС не распространяется на такие страны как Китай, Индия, Российская Федерация и США, не подписавших или не ратифицировавших Статут этой международной организации. Возникают возражения и доктринального свойства о правомочности МУС рассматривать дела, связанные с таким преступлением как пиратство.

Вместе с тем, имеются все основания утверждать, что Международный уголовный суд правомочен судить морских пиратов. Морское

пиратство, как преступление по национальному (так и международному праву) имеет сложный состав. Преступления, указанные в пунктах: а) – «убийство», е) – «.. жестокое лишение физической свободы в нарушение основополагающих норм международного права»; f) – «пытки»; k) – «бесчеловечные деяния...», заключающиеся в умышленном причинении сильных страданий или серьезных телесных повреждений или серьезного ущерба психическому или физическому здоровью», отнесенные частью 1 статьи 7 Статута Международного уголовного суда к «преступлениям против человечности», со всей очевидностью совершаются пиратами во время их нападения на морские суда, а также в процессе задержания ими этих судов с целью получения денежного выкупа.

Множественность совершенных такого рода действий, а также признание пиратского сообщества как организации не вызывает сомнения при анализе указанных норм в качестве условий для квалификации их действий в качестве уголовно-наказуемых в соответствии с пп. «а», п. 2 ст. 7 Статута МУС. Подпункт «е» части 2 статьи 7 Статута МУС, дающий пояснение понятию «пытка», как «умышленное причинение сильной боли или страданий, будь то физических или психических, лицу, находящемуся под стражей или под контролем обвиняемого» в полной мере конкретизирует действия пиратов в отношении людей, принудительно лишенных пиратами свободы и находящихся на задержанном судне, как преступные.

Таким образом, можно сделать вывод, что юрисдикция Международного уголовного суда, который в соответствии со статьей 1 его Статута «является постоянным органом, уполномоченным осуществлять юрисдикцию в отношении лиц, ответственных за самые серьезные преступления, вызывающие озабоченность международного сообщества, указанные в настоящем Статуте, и дополняет национальные системы уголовного правосудия» может распространяться и на случаи морского пиратства.

Некоторые толкования возможны при рассмотрении условий осуществления юрисдикции, обозначенных в статье 12 Статута. В частности может вызвать дискуссии такое положение как «совершение преступления на борту морского

---

<sup>42</sup> Оба государства – и Нидерланды, (как отмечено выше в отношении подозреваемых, задержанных Данией), и Россия, испытали определенные трудности, связанные с задержанными пиратами. 12 февраля 2009 г. Российский крейсер Петр Великий задержал 10 пиратов. 28 апреля 2009 г. российский эсминец Адмирал Пантелеев задержал 29 лиц, подозреваемых в пиратстве, часть из которых, как позже выяснилось, были заложниками.

судна» (пп.«а», ч.1, ст.12), при сложности определения регистрации судна (национальности, государства флага). Общеизвестно, что пираты предпочитают использовать «удобный флаг», как прикрытие для совершения своих преступных действий. Поэтому территориальная сфера применения положений Статута в отношении такого преступления как морское пиратство, зачастую требует конкретизации и уточнения.

Вместе с тем, условием осуществления юрисдикции Международного уголовного суда (МУС), гражданин которого совершил преступление, подпадающее под его юрисдикцию, является признание государством самого Статута (в соответствии с пп. «б», ч.2 ст. 12). Сомали, как известно, не является государством-участником Римского Статута МУС. Следовательно, на первый взгляд, такой круг лиц – как граждане Сомали – исключаются из сферы применения Статута МУС. В то же время часть третья статьи 12 Статута МУС допускает применение его положений и для государства, которое не является его участником (т.н. заинтересованное государство-посредник, заявившее о своем посредничестве). Все отмеченное предполагает более активное подключение ученых – как российских, так и зарубежных – с целью толкования положения Статута в вопросе о применимости его норм в отношении такого преступления как морское пиратство.

Еще одним аргументом в пользу возможности рассмотрения Международным уголовным судом дел в отношении совершения преступлений за морское пиратство, может быть толкование статьи 5 (пп. «в», ч.1), где к преступлениям, подпадающим под юрисдикцию Суда, отнесены «самые серьезные преступления, вызывающие озабоченность всего международного сообщества». В соответствии с нормами подпункта «в», части 1, статьи 5 настоящего Статута, Суд обладает юрисдикцией в отношении преступлений против человечности (ссылка на это и была сделана нами ранее, при анализе положений ст. 7, где подробно раскрывается смысл понятия «преступление против человечности»). В части 1 статьи 7 Статута определены в качестве условий для признания преступления против человечности, как такового, «широкомасштабность и систематичность нападения на любых гражданских лиц (а пираты, как известно, предпочитают в качестве цели для

нападения именно гражданские, а не военные корабли – Е.С.), если такое нападение совершено сознательно»<sup>43</sup> (ч.1 ст. 7 Статута). Систематичность и масштабность преступных действий пиратов не подлежит сомнению<sup>44</sup>.

Вопрос об индивидуализации такого рода преступления решается в соответствии с частью 3 статьи 25 Статута. Все основания для привлечения к уголовной ответственности лица, предусмотренные подпунктами «а – f»<sup>45</sup> (за исключением

<sup>43</sup> В отношении субъектной стороны данного состава преступления следует указать на статью 30 статута МУС, где указано: «лицо подлежит уголовной ответственности и наказанию за преступление, подпадающее под юрисдикцию Суда, только в том случае, если по признакам, характеризующим объективную сторону, оно совершено намеренно и сознательно» (ч.1 ст. 30).

<sup>44</sup> В настоящее время в районе Сомали действует порядка 160 пиратских группировок численностью свыше 1 тыс. человек. Пираты хорошо организованы, с распределением ролей в материально-техническом и финансовом обеспечении нападений, в их проведении, получении выкупа и его легализации, включая своих представителей перед средствами массовой информации и профессиональных посредников на переговорах о выкупе. У них есть своя разведка, и они уже в массе своей не «прочесывают» наудачу океанские просторы в поиске добычи: они зачастую знают, какое судно с каким грузом и куда направляется. Причем в пиратский бизнес втягиваются и местные полевые командиры и структуры власти Сомали. Улучшается вооружение и тактика действий пиратов.

<sup>45</sup> Как-то: «а) совершает такое преступление индивидуально, совместно с другим лицом или через другое лицо, независимо от того, подлежит ли это другое лицо уголовной ответственности; б) приказывает, подстрекает или побуждает совершить такое преступление, если это преступление совершается или если имеет место покушение на это преступление; в) с целью облегчить совершение такого преступления пособничает, подстрекает или каким-либо иным образом содействует его совершению или покушению на него, включая предоставление средств для его совершения; д) любым другим образом способствует совершению или покушению на совершение такого преступления группой лиц, действующих с общей целью. Такое содействие должно оказываться умышленно и либо: и) в целях поддержки преступной деятельности или преступной цели группы в тех случаях, когда такая деятельность или цель связана с совершением преступления, подпадающего под юрисдикцию Суда; либо ii) с осознанием умысла группы совершить преступление; ф) покушается на совершение такого преступления, предпринимая действие, которое представляет собой значительный шаг в его совершении, однако преступление оказывается незавершенным по обстоятельствам, не зависящим от намерений данного лица. Вместе с тем лицо, которое отказывается от попытки совершить

подпункта «е – ответственность за преступление геноцида»), приемлемы в ситуации совершения такого преступления как морское пиратство.

Наличие же в части 4 статьи 25 нормы о том, что «ни одно положение в настоящем Статуте, касающееся индивидуальной уголовной ответственности, не влияет на ответственность государств по международному праву», подтверждает доктринальный тезис о сложности (практически невозможности) привлечения к ответственности по международному праву государства.

Необходимо принять к сведению и основания, исключающие невозможность рассмотрения Международным уголовным судом конкретных дел. В Статуте указывается, что дело расследуется или в отношении его может быть возбуждено уголовное преследование государством, которое обладает в отношении его юрисдикцией, «за исключением случаев, когда это государство не желает или не способно вести расследование или возбудить уголовное преследование должным образом» (подпункт «а» части 1 статьи 17 Статута). Необходимо в дополнение учесть и нормы, изложенные в подпункте «в» части 2 статьи 17 Статута, где дополнительно определено, что следует принять к сведению исключительные случаи, когда имеется «нежелание или неспособность государства возбудить уголовное преследование должным образом». Чаще всего мировое сообщество и сталкивается с подобной ситуацией, когда государства (в лице их чиновников) не хотят входить во все сложности процессуальных действий в отношении морских пиратов.

В части 3 комментируемой статьи 17 прямо говорится: «Чтобы выявить в каком-либо конкретном деле неспособность, Суд учитывает, в состоянии ли данное государство, в связи с полным либо существенным развалом или отсутствием своей национальной судебной системы, получить в свое распоряжение обвиняемого либо необходимые доказательства и свидетельские показания или же оно не в состоянии осуществлять судебное разбирательство еще по каким-либо причинам».

---

преступление или иным образом предотвращает завершение преступления, не подлежит наказанию в соответствии с настоящим Статутом за покушение на совершение этого преступления, если данное лицо полностью и добровольно отказалось от преступной цели».

Как известно государство Сомали пребывает именно в том состоянии раздробленности, хаоса и безвластия, которое служит фактором, говорящим в пользу того, что лица, подозреваемые в совершении преступления – пиратства, могут попадать под юрисдикцию Международного уголовного суда. Полагаем, что государства, желающего опротестовать (ч.7 ст.18) юрисдикцию МУС, в конкретном случае привлечения к уголовной ответственности лиц, подозреваемых в совершении преступления морского пиратства, просто не будет.

Что же касается общих принципов уголовного судопроизводства, изложенных в части 3 Статута МУС в качестве гарантий, то здесь имеются четкие требования, определяемые принципом *nullum crimen sine lege*: «Определение преступления должно быть точно истолковано и не должно применяться по аналогии. В случае двусмысленности определение толкуется в пользу лица, которое находится под следствием, в отношении которого ведется судебное разбирательство или которое признано виновным» (ч.2 ст. 22 Статута).

Вместе с тем, как отмечает профессор И.И. Лукашук, непосредственно правосудие осуществляется государствами, а удельный вес деятельности международных трибуналов невелик<sup>46</sup>. Преследование и наказание лиц, совершивших такое преступление как пиратство – является большой проблемой для современного правосудия как национального, так и международного<sup>47</sup>. Именно поэтому особенно актуальны слова Президента Российской Федерации Д.А. Медведева о сложностях, связанных с привлечением к суду морских пиратов<sup>48</sup>.

---

<sup>46</sup> См. подробнее: Лукашук И.И. Международное право. Особенная часть. 2е издание. М., 2001. С.333.

<sup>47</sup> Идеальная ситуация – это возможность судить подозреваемых непосредственно в Сомали. Теоретически это возможно и в Сомалиленде и в Пунтленде, но в краткосрочной перспективе вряд ли приходится надеяться на справедливый суд в любом из этих регионов. Что касается судебных разбирательств в южной части Сомали, то в нем Временное Федеральное Правительство постоянно находится под угрозой свержения исламскими повстанцами и контролирует только малую часть столицы Магадишу, ее порт и аэропорт.

<sup>48</sup> См. подробнее: [http://www.rian.ru/defens\\_safetv20090504/169931944.html](http://www.rian.ru/defens_safetv20090504/169931944.html)

В целом же, истории юридической науки известны многочисленные случаи, когда выдвигались проекты создания международных трибуналов<sup>49</sup>, которые должны были бы функционировать на основе кодексов, аналогичным национальным уголовным кодексам, содержащим более или менее всеобъемлющий перечень международных преступлений. Кодификаторы включали в них не только международные преступления, обладающие повышенной степенью общественной опасности, но и менее значительные преступления, такие как торговля наркотиками, фальшивомонетничество.

Успешное развитие международной юстиции во второй половине XX века привело к тому, что в ней прочно утвердились принципы универсальности наказания за международные преступления и неприменимости к ним срока давности, что и создает условия для создания международных судебных органов. Безусловно, условием создания международных судов (также и судов *hoc hoc*) должно быть согласие большинства государств, что, несомненно, будет способствовать борьбе с международными преступлениями<sup>50</sup>. В международной практике имеется также тенденция к созданию квазисудебных органов, которые, например, функционируют в рамках Комиссии по правам человека. Они собирают материалы о тяжких преступных нарушениях таких прав, составляют списки виновных в них лиц.

Проблема создания международной уголовной юстиции гораздо сложнее, чем ее представляют многие практические работники и ученые, предлагающие различные проекты создания международных судебных органов. Зачастую происходит смешение таких понятий – следственные комиссии (собирающие материалы, но не имеющие право никого признавать виновными в совершении преступлений<sup>51</sup>) и суды, имеющие совершенно иные функции.

<sup>49</sup> См.: Блищенко И.П., Фисенко И.В. *Международный уголовный суд*. М., 1994; Bassioni V. Ch. *Draft Statute International Tribunal*. P., 1993.

<sup>50</sup> См. подробнее о сложностях функционирования международных судов: Тузмухамедов Б.Р. *Юридические споры в Кампале*//Независимая газета. 3 июля 2011.

<sup>51</sup> Создаются ситуации, когда некоторые из международных следственных комиссий именуют себя трибуналами, тем самым, дискредитируя саму идею подлинных международных судов.

Каким же образом решается вопрос о привлечении к уголовной ответственности лиц, подозреваемых в морском пиратстве? Следует подчеркнуть, что мировое сообщество продвигается в решении этой проблемы исключительно ситуативно – *ad hoc*. Но определенная практика все же вырабатывается.

Военные суда государств, задержавшие пиратов, безусловно, имели своей обязанностью доставить их в органы дознания для проведения необходимых процессуальных действий<sup>52</sup>. Но все возрастающая численность задержанных, а также желание некоторых из осужденных в европейских странах пиратов остаться в Европе навсегда после освобождения из тюрем по истечении срока отбывания наказания, вызывают обеспокоенность у мирового сообщества. Перспективы совершения дорогостоящих процессуальных действий по экстрадиции этих лиц в будущем не являются привлекательными для европейской или американской юстиции.

В итоге, была реализована идея заключения двусторонних договоров между европейскими (американскими) и африканскими странами в решении ряда проблем, связанных с дальнейшей судьбой конкретных иностранных физических лиц – пиратов. Так, с целью избежания недоразумений, связанных с освобождением задержанных пиратов без предания их суду, а также с целью избежания возможных трудностей процессуального и политического характера, связанных с доставкой подозреваемых для процесса в Соединенное Королевство, Правительство Великобритании 11 декабря 2008 года заключило соглашение с Кенией, согласно которому африканское госу-

<sup>52</sup> К событиям, которые породили серьезные опасения относительно предания пиратов в руки правосудия, можно отнести опыт фрегата ВМС Дании HDMS «Absalon», который с целью предотвращения пиратских атак осуществлял миссию в интересах торгового мореходства, и был участником коалиционных морских сил 150-ой Объединенной оперативной группы (CTF-150), частью операции Несокрушимая свобода (Operation Enduring Freedom). К сожалению, большинство из того, что удалось достичь этому кораблю, было сведено на нет – по правовым, политическим и иным мотивам были отпущены на свободу многие подозреваемые, чем фактически им была предоставлена возможность вернуться к старому промыслу – пиратству. Вероятно, это было величайшим разочарованием для датских моряков, которые захватили этих пиратов.

дарство согласилось принимать и предавать суду лиц, подозреваемых в пиратстве, задержанных вооруженными силами Великобритании<sup>53</sup>.

Впоследствии, 16 января 2009 года, подобное долгосрочное соглашение с Кенией заключили США. Аналогичное соглашение было подписано в Найроби 6 марта 2009 года в отношении кораблей ВМС Европейского Союза (участвовавших в операция «Аталанта»). Позднее доступ к подобным возможностям в Кении был открыт для Канады, Дании, Китая и Индии.

В 2010 году Европейский Союз заключил с Республикой Сейшелл промежуточное соглашение в отношении судебного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве<sup>54</sup>. Предполагается привлечь соседние с государством Сомали страны к данной программе, так как власти Кении уже заявили, что не желают превращения своей страны в репозиторий для всех задержанных пиратов, и они не справятся с дальнейшим притоком задержанных без международной помощи<sup>55</sup>.

Другой, заслуживающей внимания инициативой является региональное соглашение по проблеме пиратства, именуемое Кодексом поведения Джибути (Djibuti Code of Conduct)<sup>56</sup>. Первоначальными участниками этого соглашения стали Джибути, Эфиопия, Кения, Мадагаскар, Мальдивы, Сейшелы, Сомали, Танзания и Йемен. На встрече, организованной Международной морской организацией (ИМО) с целью подписания кодекса, присутствовали также представители Коморских островов, Египта, Франции,

Иордании, Омана, Саудовской Аравии, Южной Африки и Судана. Кодекс, целью которого является обуздание вооруженных грабежей судов у берегов Сомали и в Аденском заливе, остается открытым для подписания для всех стран региона. В соответствии с ним, предусматривается создание информационных центров в Момбасе (Кения), Дар-эс-Саламе (Танзания) и Санае (Йемен).

Государства, подписавшие Кодекс, выразили согласие пересмотреть свое законодательство с целью криминализации деяний пиратства и сопутствующих преступлений. Таким образом, стороны согласились на определенный уровень унификации норм правового режима задержанных пиратов<sup>57</sup>.

С целью обеспечения принятия надлежащих законов в целом по региону, Управление ООН по контролю над наркотиками и предупреждению преступности (UNODC), совместно с заинтересованными правительствами, предприняло пересмотр действующих законов Кении, Сейшел, Танзании, Маврикия, Йемена и Сомалиленда, в части норм, касающихся пиратства с целью определения перспектив изменения национальных законодательств.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что проблемы свободы мореплавания в аспекте защиты судов от нападений морских пиратов являются значимыми для науки и практики. Все государства мира заинтересованы в урегулировании этой проблемы в ближайшее время и посредством самых эффективных мер. Вместе с тем, все вопросы, связанные с возрастанием криминальной обстановки на африканском континенте, имеют в своей основе слабость государственного управления, следствием которой стало падение уровня жизни населения ниже прожиточного уровня, деградация идеологии и пренебрежение элементарными нормами морали. Пиратство, как способ добывания средств для жизни для своей семьи в ряде стран, к которым относится и Сомали, считается едва ли не обычным явлением. Подрастающее молодое поколение африканской

---

<sup>53</sup> Ранее между сторонами существовало соглашение *ad hoc* в отношении 8 пиратов, задержанных в сентябре 2008 года досмотровой командой фрегата ВМС Великобритании «Cumberland», согласно которого указанные пираты были переданы суду в Момбасе.

<sup>54</sup> Обмен письмами был совершен 30 октября 2009 г. Условия соглашения опубликованы в Официальном Вестнике Европейского Союза в номерах OJEU L 315/37 – L 315/43.

<sup>55</sup> Реальность, тем не менее, такова, что Кения уже получила финансовую и другую помощь пропорционально количеству дел по пиратству.

<sup>56</sup> Подписан в Джибути группой африканских и арабских государств 29 января 2009 года. Условия соглашения от 6 марта 2009 г. опубликованы в Официальном Вестнике Европейского Союза в номерах OJEU L 79/49 – L 79/59 копия соглашения размещена по ссылке: <http://eur-01.jeuropa.eu/legislation/law/criminal/200907900490059EN.pdf>

---

<sup>57</sup> См.: Andersen L.E. Piracy in the Gulf of Aden: Reflections on the Concepts of Piracy and Order. / Danish Foreign Policy Yearbook 2009, pp. 80-81; (2) [www.bt.dk/nyheder/de-ti-pirater-paa-absalon-loeslades](http://www.bt.dk/nyheder/de-ti-pirater-paa-absalon-loeslades); (3) [Politiken.dk/newsinenglish/article572053.ece](http://Politiken.dk/newsinenglish/article572053.ece).

молодежи уже не видит альтернативы этому образу жизни. Что же может сделать мировое сообщество для оказания помощи этим странам, кроме мер заградительных и карательных? Старые методы, применяемые ООН в первые годы своего создания, как одно из средств решения этих проблем, не исключены. Представляет интерес система опеки ООН. Система опеки ООН (ст. ст. 73-91 Устава ООН) дает исследователю интересный, но едва ли могущий когда-либо реализоваться на практике пример решения проблем этого региона мира. Так, в резолюции Генеральной Ассамблеи ООН от 13 и 14 декабря 1946г. были представлены семь проектов об опеке (в отношении Новой Гвинеи, Руанды, Камеруна, Тоголенда, Западного Самоа, Танганьики и т.д.). В Соглашении об опеке для Камеруна под Британским управлением ООН 1947г. обязывает управляющую на территории власть предоставлять всем гражданам государств-членов Объединенных Наций права, одинаковые с правами граждан Камеруна, в отношении доступа и проживания, свободы транзита, приобретения движимой и недвижимой собственности, охраны личности, занятия промыслами и торговлей (п. «а», ст. 9)<sup>58</sup>. Открывая для практически всего населения мира доступ к проживанию в африканских странах ООН брало на себя заботу о сохранении мира в этих странах. Безусловно, исполнение этого плана выглядело идеалистически даже в те отдаленные времена, когда, уставшее от ужасов Второй мировой войны, человечество не видело ничего странного в возможности совместного мирного сосуществования людей разных рас и религий в странах Африки. Еще 25 лет назад Сомали также считалось вполне благополучной в политическом и экономическом аспектах страной. Печальный исторический опыт этого государства наглядно показывает нарастание регрессивных элементов государственного правления, а также негативного воздействия извне. Результатом этого процесса стала обеспокоенность всего человеческого сообщества за будущее не только региона, но мира в целом.

Бедность и осознание собственной безысходности служат той питательной средой, на которой основываются действия экстремизма, терроризма

и разбоя на море – пиратства. Вопрос об ответственности государств за нарушения прав человека остается крайне актуальным<sup>59</sup>. Следовательно, необходимо искоренять те причины, которые движут народами бедных стран по пути криминализации. Только совместными усилиями государства мира могут способствовать устранению этих предпосылок для преступлений<sup>60</sup>. Перечисляя те перспективы, которые выработает человечество, имея благое намерение оказать помощь бедным странам, и тем самым предупредить всплески экстремизма, национализма и войн (на суше, а на море – пиратство), а также, как следствие, – нежелательную иммиграцию из них<sup>61</sup>, следует напомнить о Всеобщей декларации о ликвидации голода и недоедания, одобренной резолюцией 3348 (XXIX) Генеральной Ассамблеи ООН 17 декабря 1974 г. В этом документе отмечается что: «острый продовольственный кризис поразил народы развивающихся стран, где проживает большая часть голодающего и недоедающего населения мира и где более двух третей населения всего мира производит примерно третью часть мирового продовольствия, является несоответствием, которое... чревато серьезными социально-экономическими последствиями. Основной обязанностью правительств является совместная работа в направлении увеличения производства продовольствия, а также более справедливого и эффективного распределения продовольствия между странами и внутри их»<sup>62</sup>. К сожалению, эта декларация так и не получила должной популяризации, хотя актуальность ее за последние 40 лет несколько не снизилась. Генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун призвал междуна-

<sup>58</sup> См.: Международное право в избранных документах /Сост. Л.А. Моджорян, В.К. Собакин. Т. I., М., 1957. С. 84.

<sup>59</sup> См. подробнее: Выступление проф. Ковалева А.А. на заседании «круглого стола» в Центре международного права и международной безопасности Института актуальных международных проблем (ИАМП) Дипломатической академии МИД РФ// Международная жизнь. №3. 2011. С.144-145.

<sup>60</sup> См. подробнее: Суханов С. Геополитические аспекты сомалийского пиратства//Зарубежное военное обозрение. 2011. №3. С.18-28.

<sup>61</sup> См. подробнее: Смирнова Е.С.Проблемы правового статуса иностранцев в условиях глобализации. М., 2003.

<sup>62</sup> См.: Международные документы о правах человека. Сборник документов / Сост. Карташкин В.А., Лукашова Е.А. М., 2002. С.357, 359.



родное сообщество сделать 2008 год поворотным моментом в борьбе с бедностью<sup>63</sup>. Но, как показывает настоящее исследование, именно 2008 год стал определяющим в усилении и активизации пиратских нападений на морские суда у берегов Африки. Человечество находится в растерянности в отношении выработки способов борьбы с морским пиратством, большинство предложений политиков и военных носят сугубо карательный

характер. А следовало бы выработать новую, отвечающую реалиям начала XXI века политику, в отношении стран, находящихся в бедственном политическом и экономическом состоянии. Мир ответственен за те обещания «решимости избавить грядущие поколения от бедствий войны, ..утвердить веру в основные права человека, в достоинство и ценность человеческой личности» (Устав ООН, преамбула).

### Библиография

1. Блищенко И.П., Фисенко И.В. Международный уголовный суд. М., 1994.
2. Гроций Г. О праве войны и мира. М.: Госполитиздат, 1957.
3. Джавад Ю.Х. Международные соглашения по морскому судоходству. М., 1965.
4. Карпец И.И. Преступления международного характера. М., 1979.
5. Колодкин А.Л., Смирнова Е.С. Правовое регулирование борьбы с морским пиратством на международном и национальном уровнях: состояние и перспективы в начале XXI века. М., 2009-1е изд.
6. Ляхов Е.Г. Терроризм: национальный, региональный и международный контроль. Р-н-Д., 1999.
7. Маховский Я. История морского пиратства. М., 1972.
8. Насиновский С.Е. Международный трибунал по морскому праву – новый орган мирного разрешения споров. М, 1987.
9. Родионов К.С. Интерпол: мир и действительность. София, 1987.
10. Ромашев Ю.С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления): Монография. М.: РосКонсулт, 2001.

---

<sup>63</sup> В рамках Программы развития ООН (ПРООН) в 2008 г. был предложен доклад «Преимущества для всех: стратегии ведения бизнеса с привлечением бедного населения», отразивший ряд стратегий, которые предприниматели обязаны учесть при работе в зарубежных беднейших странах: адаптация товаров и услуг; инвестиции в инфраструктуру и обучение; диалог с правительством и т.д. // См. подробнее: Российская газета. 8 июля 2008 г. Следует напомнить, что на Саммите тысячелетия мировые лидеры поставили целью сократить к 2015 году вдвое долю населения, живущего в условиях крайней нищеты, — тех, чей доход составляет менее одного доллара в день.

**References (transliteration)**

1. Blishchenko I.P., Fisenko I.V. Mezhdunarodnyy ugovnnyy sud. M., 1994.
2. Grotsiy G. O prave voyny i mira. M.: Gospolitizdat, 1957.
3. Dzhavad Yu.Kh. Mezhdunarodnye soglasheniya po morskому sudokhodstvu. M., 1965.
4. Karpets I.I. Prestupleniya mezhdunarodnogo kharaktera. M., 1979.
5. Kolodkin A.L., Smirnova E.S. Pravovoe regulirovanie bor'by s morskim piratstvom na mezhdunarodnom i natsional'nom urovnyakh: sostoyanie i perspektivy v nachale XXI veka. M., 2009-1e izd.
6. Lyakhov E.G. Terrorizm: natsional'nyy, regional'nyy i mezhdunarodnyy kontrol'. R-n-D., 1999.
7. Makhovskiy Ya. Istoriya morskogo piratstva. M., 1972.
8. Nasinovskiy S.E. Mezhdunarodnyy tribunal po morskому pravu – novyy organ mirnogo razresheniya sporov. M, 1987.
9. Rodionov K.S. Interpol: mir i deystvitel'nost'. Sofiya, 1987.
10. Romashev Yu.S. Bor'ba s prestupleniyami mezhdunarodnogo kharaktera, sovershaemymi na more (terrorizm, piratstvo, nezakonnyy oborot narkotikov i drugie prestupleniya): Monografiya. M.: RosKonsul't, 2001.