



Мозговой Михаил Михайлович

Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина
(МГЮА)

Институт частного права

Россия, Москва

mihailmozgovo@mail.ru

Mozgovo Mikhail

Kutafin Moscow state Law University (MSAL)

Russia, Moscow

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ В СОВРЕМЕННЫХ РЕАЛИЯХ

Аннотация: в статье рассмотрены основные правовые моменты относительно такого явления, как морское пиратство, которое получило довольно широкое распространение по всему миру. Кроме того, было изучено международное регулирование пиратства, а также основные механизмы, связанные с пресечением данной незаконной деятельности.

Ключевые слова: пиратство, международное право, международная морская организация, уголовное право, морское право.

INTERNATIONAL LEGAL ASPECTS OF COMBATING MARITIME PIRACY IN MODERN REALITIES

Annotation: the article considers the main legal points regarding such a phenomenon as maritime piracy, which has become quite widespread around the world. In addition, the international regulation of piracy was studied, as well as the main mechanisms related to the suppression of this illegal activity.

Key words: piracy, international law, international maritime organization, criminal law, maritime law.



В первое десятилетие двадцать первого века, преимущественно на территории восточноафриканского побережья, широкое распространение получило морское пиратство, которое в большинстве случаев представляло собой намеренный захват судов, проходящих вдоль африканских берегов, с целью получения денежных средств за освобождение заложников. Казалось бы, пиратство является довольно устаревшим явлением, которое в современности практически не должно встречаться. К сожалению, это не так. Согласно данным Международной морской организации (ИМО), наиболее частые случаи захвата судов были выявлены в период 2009-2011 гг. [1]. В своей статье хотелось бы рассмотреть основные моменты международного права, связанные с борьбой с пиратством, а также основные внутренние законодательные акты государств, призванные к пресечению этого явления.

Международно-правовое определение пиратства впервые было представлено по итогам Конференции Объединенных Наций в Женеве в 1958 году. Так, согласно статье 15 Конвенции 1958 года «Об открытом море», пиратством считается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата [2]. Стоит отметить, что пиратство исходит не от государственных субъектов, а именно от частных лиц или объединения, которые действуют сугубо в своих интересах. Последующее принятие Конвенции 1982 года закрепляет предыдущие положения, касательно пиратства, и в настоящее время является основным международным договором, который кодифицирует международно-правовые нормы относительно борьбы с пиратством.

Стоит отметить и субъективную сторону пиратских действий. Международно-правовое определение дает четкое представление, что под пиратство могут попадать не только как таковые акты насилия, но и участие в использовании пиратского судна, например, управление или починка судна



также будет относиться к пиратским действиям, даже если они не принимали какого-либо участия в захвате судна. Конвенция 1982 года акцентирует особое внимание на приравнивании подстрекательных действий к пиратству. В данном случае подстрекательные действия будут рассматриваться именно как содействие преступлению. Возникает вопрос, а будут ли считаться неудачные попытки захвата судна за пиратство? Ведь фактически судно никак не было задержано или ограблено, что не попадает под определение пиратство. В своё время британское правительство вносило предложение в Комиссию международного права ООН с целью внесения дополнений в действующую Конвенцию, но широкой поддержки данное предложение не получило [3]. Даже несмотря на это, можно считать, что пираты, которые совершили противоправные действия по отношению к судам можно классифицировать как пиратство, поскольку определение пиратского судна состоит из цели действия, а не факте его совершения.

В начале 2008 года, из-за резкого скачка пиратства довольно остро стоял вопрос относительно ужесточения наказания за пиратство, а также создание общей юрисдикции государств по уголовному преследованию пиратства. В этой связи в 2008 году Советом Безопасности ООН была принята Резолюция 1816, которая разрешала законно использовать военно-морские суда государств для охраны своих плавательных средств в случае прохождения ими особо опасных, с точки зрения пиратства, территориальных вод. Совет Безопасности ООН призвал заинтересованные страны активизировать свои усилия для пресечения актов пиратства, путем развертывания своих воинских частей в наиболее активных точках пиратства. В частности, в 2008 году Российская Федерация принимала активное участие в уничтожении плавсредств, которые использовались пираты для совершения противоправных действий в акватории Аденского залива, помимо этого, пресекая основные пути формирования пиратских банд, путем выявления их источников финансирования.



В настоящее время активно практикуются различные варианты организации охраны судов, к примеру, создан «коридор безопасности» - морской путь, контролируемый военными кораблями для противодействия нападению пиратов на проходящие суда в районе Аденского залива. Неоднократно на международном уровне обсуждался вопрос создания антипиратских военных отрядов, которые бы смогли максимально быстро реагировать на пиратские действия, но данное предложение получило широкое неодобрение у прибрежных африканских стран, которые опасались присутствия военного контингента другой страны на своей территории. Довольно широкое распространение получила идея создания вооруженных команд на коммерческих судах, которые имели основные средства обороны от пиратов, но к такой мере прибегли лишь немногие судовладельцы по причине дополнительных расходов на содержание команды.

В международном праве пират фактически объявлен как враг человечества, правовые основы которого выражаются в том, что в отличие от других действий на море, во внимание принимается признак подданства, а также действует принцип универсальной юрисдикции. Так, согласно Конвенции ООН по морскому праву от 1982 года, военное судно абсолютно любого государства, в случае достаточности доказательств, может осуществлять принудительный арест судна, которое подозревается в пиратстве, вплоть до ареста всего экипажа [4]. В настоящее время идет активная координация действия против пиратства, что однозначно дает свой результат. В частности, начиная с 2012 года по 2023 год наблюдается существенное уменьшение пиратских действий. Согласно статистике международной морской организации в 2012 году было зарегистрировано 297 случаев пиратства, а уже на конец 2022 года данный показатель сократился до 80 случаев [5].

Стоит отметить и опыт Российской Федерации в сфере пресечения пиратства. Так, в Морской доктрине Российской Федерации прямо отмечается,



что Россия активизирует свое участие в борьбе с пиратством в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Россия отчасти лишь декларирует своё участие в этой борьбе, полагая, что данная проблема особо не несет никаких проблем для страны, но действительность показывает совершенно обратную ситуацию. Российские граждане неоднократно становились заложниками пиратов, а морские суда под российским флагом подвергались грабежу и хищению оборудования. При этом уголовный кодекс Российской Федерации предусматривает уголовную ответственность за пиратство. Так, согласно статье 227 УК РФ, пиратство наказывается лишением свободы на срок от восьми до двенадцати лет, а если оно было совершено организованной группой, то наказывается лишением свободы от десяти до пятнадцати лет [6].

Можно обратить внимание, что в ст. 227 УК РФ отсутствует указание на нахождение судна в открытом море либо за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства, что закладывает проблемные аспекты. Так, согласно мнению А.С. Климова, статью 227 УК РФ необходимо применять в соответствии с международным законодательством, иначе может возникнуть нерабочая норма, которая не имеет каких-либо механизмов привлечения к уголовной ответственности за морское пиратство [7]. Российская Федерация имеет право самостоятельно определять в своем законодательстве порядок осуществления универсальной юрисдикции в отношении международного пиратства.

Примером может служить резонансное уголовное дело японских властей, которые привлекли к ответственности 14 индонезийских пиратов за похищение в 1999 году японского сухогруза «Alondra Rainbow». С.А. Пенько утверждает, что в России практика применения статьи 227 УК РФ носит преимущественно внутренний характер и практически не применяются на практике, и с этим трудно не согласиться [8]. Последнее зарегистрированное дело в судебной практике РФ, относительно применения норм статьи 227 УК РФ было рассмотрено в 2011 году, больше данная норма нигде не применялась, не



смотря на нынешние действия пиратов по отношению к российским гражданам.

На данный момент в отношении борьбы с пиратством действует следующая схема: государство, желающее помочь с пиратством, обращается в соответствующий орган государственной власти африканской страны, в акватории которой будет проходить предполагаемое судно под флагом заявленной стороны. Одновременно запрос делается и Генеральному Секретарю ООН. Только после этого выразившее инициативу государство получает статус сотрудничающего государства с возможностью отправки военных кораблей [9]. Данный статус позволяет входить в исключительные территориальные воды государства для пресечения пиратства, в частности, уничтожения их баз.

Для многих стран не решена проблема с удержанием захваченных пиратов. Соглашения, которые были заключены между правительствами США, Европейским союзом и Кенией о передаче пиратов для их дальнейшего уголовного преследования не получили особой практической значимости. Многие страны вынуждены отпускать пойманных пиратов, поскольку действующее законодательство в странах не позволяет их осудить [10]. В связи с этим следует признать необходимость в создании комплексного международного правового акта, который бы на практике позволял привлекать пиратов к уголовной ответственности в тех странах, в отношении которых были совершены акты агрессии.

В заключении хотелось бы отметить, что в настоящее время существуют серьезные правовые пробелы, связанные с пресечением деятельности пиратства и привлечению их к уголовной ответственности. Необходимо разрабатывать более эффективную международную нормативно правовую базу, которая бы позволяла привлекать к реальной уголовной ответственности пиратов, что в свою очередь существенно бы уменьшило случаи пиратства в мире.

Список литературы:



1. Publications piracy // International maritime organization URL: <https://www.imo.org/> (дата обращения: 24.03.2023).
2. Конвенция ООН по морскому праву 1958 г. [Электронный ресурс] // Сайт Наука права. Режим доступа: <https://naukaprava.ru/catalog/159/160/166/22998?view=1>, свободный (дата обращения: 23.03.2023)
3. Сидорченко В. Ф. Морское пиратство. – СПб.: Изд. дом Санкт-Петербургского гос. ун-та: Изд-во юрид. фак. Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2004
4. Конвенция Организации объединенных наций по морскому праву // UN URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения: 23.03.2023).
5. Сидорченко В. Ф. Морское пиратство. – СПб.: Изд. дом Санкт-Петербургского гос. ун-та: Изд-во юрид. фак. Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2022
6. Додонов В. Н. Ответственность за пиратство (морской разбой) в современном уголовном праве // Правовое государство. – 2008. – № 4. – С. 31–35
7. Климов А. С. Проблемы квалификации пиратства по Уголовному кодексу РФ // Внешнеторговое право. – № 2. – 2008
8. Пенько С.А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство// Пробелы в российском законодательстве. - Москва: 2020. - С. 21-26.
9. Бреев А.В. Проблемы правовой регламентации морского терроризма в России / Молодой ученый. 2012. № 10. С. 221
10. Наздратенко А. Е. Международно-правовые проблемы обеспечения безопасности мореплавания при угрозе возникновения аварии: автореф. дис. канд. юрид. наук / А. Е. Наздратенко; науч. рук. К. А. Бекашев. – М., 2003