

ТЕРРОРИЗМ И ПИРАТСТВО НА МОРЕ

ДЖУНУСОВА ДЖАМИЛЯ НУРАШЕВНА

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена проблеме соотношения понятий морского пиратства и терроризма. Проводится анализ действующих нормативно-правовых актов в сфере обеспечения борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства.

Ключевые слова: морское пиратство; терроризм на море; безопасность судоходства; морское судно, преступление.

THE TERRORISM AND PIRACY AT SEA

DZHUNUSOVA D. N.

ABSTRACT

The article is devoted to the problem of the relationship between the concepts of Maritime piracy and terrorism. The analysis of normative legal acts in the sphere of ensuring the suppression of unlawful acts against the safety of Maritime navigation.

Keywords: marine piracy; terrorism on the sea; safety of shipping; sea craft; crime.

Проблема безопасности морского судоходства, в отличие от безопасности мореплавания, которая обеспечивается выполнением ряда специальных требований, является сравнительно новой и может быть разделена на две части:

1) акты насилия против лиц на борту судна и незаконные акты против самого судна при его нахождении, как правило, вне территориального моря какого-либо государства; и

2) акты вооруженных нападений и ограблений судов, находящихся в основном во внутренних морских водах или территориальном море государства.

Терроризм на море представляет серьезную угрозу безопасности судоходства. Как и пиратство, он является преступлением международного характера. По методам и способам осуществления они очень похожи. Разница только в целях, которые преследуют исполнители: для пиратов главное – корыстные цели (обогащение, нажива), а целью террористов является запугивание населения и властей для выполнения своих, как правило, политических и иных противоправных требований.

Однако на практике происходит стирание четких границ между пиратством и терроризмом на море. В связи с этим дифференциация террористической деятельности и пиратства крайне осложнилась.

Как преступление международного характера пиратство определяется положениями Женевской конвенции об открытом море 1958 года [1] и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года [2]. В соответствии со ст. 15 Конвенции 1958 года и ст. 101 Конвенции 1982 года 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 их борту;

– против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

Пиратством также являются:

– добровольное участие в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенное 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 соответствии со ст. 15 Конвенции 1958 года и ст. 101 Конвенции 1982 года подобными действиями могут быть также любой акт добровольного участия и использования какого-либо судна или летательного аппарата, совершенные со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом, а также любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению вышеуказанных действий.

Следует отметить, что определение пиратства в соответствии с названными конвенциями признано большинством государств мира и нашло отражение в их национальных уголовных законодательствах.

После захвата в 1985 году итальянского лайнера «Achillo Lauro» группой террористов Народного фронта освобождения Палестины в качестве акта возмездия за налет израильской авиации на штаб-квартиру ООП в Тунисе 1 октября 1985 г. [3, с. 350], вызвавшего широкую реакцию в мире, Генеральная Ассамблея ООН приняла Резолюцию «О мерах по предотвращению международного терроризма и изучению причин, лежащих в основе терроризма» [4], в которой среди прочего предложила Международной морской организации изучить

проблему актов терроризма на борту или против морских судов с целью вынесения рекомендаций в отношении принятия соответствующих мер.

В 1988 году в Риме были приняты Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства [5], которая вступила в силу 1 марта 1992 года, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе [6, с. 83-85]. В настоящее время участниками этих документов являются свыше 50 государств, в том числе Российская Федерация. Указанные соглашения предусматривают меры борьбы с терроризмом на море, возлагая на их участников осуществление этих мер.

К терроризму на море обычно прибегают организованные антиконституционные и антиправительственные группировки, пользующиеся поддержкой организованных преступных групп, которые заинтересованы в достижении террористами преследуемых ими целей. В 70-80-е годы XX века террористические акции на море, в том числе и против российских судов, совершались в основном у побережья Западной Африки, в Красном море и в западной части Индийского океана. Они осуществлялись группировками, выступающими за отделение Эритреи от Эфиопии, оппозиционными силами Сомали, участниками фронта ПОЛИСАРИО. Сегодня же реальная угроза терроризма присутствует как в традиционно опасных с точки зрения терроризма регионах, так и в прибрежных российских морях. Примеры тому – захват теплохода «Аврасия» с российскими гражданами на борту в турецком порту Трабзон в январе 1997 г., а также захвата танкера «Московский университет» и 23 членов экипажа – граждан Российской Федерации – 5 мая 2010 года в районе Аденского залива.

По данным ИМО число пиратских нападений в различных районах Мирового океана имеет устойчивую тенденцию к росту. Так, в 2006 году было зарегистрировано 239 случаев пиратских нападений на суда, в 2007 – 263, в 2008 – 293, в 2009 – 406. В течение первых девяти месяцев 2010 года у побережья Сомали произошло 164 нападений, в результате которых были захвачены 37 судов.

По данным базирующегося в Англии Международного морского бюро (ИМВ), подразделения Международной торговой палаты, в первом квартале 2011 года там произошло 97 нападений пиратов из 142 по всему миру [7]. В 2013 году в общей сложности было зарегистрировано 264 пиратских нападения, причем абсолютное большинство произошло на территории Сомали – 249.

Несмотря на то, что в течение трех последних лет общее количество пиратских нападений неуклонно снижается, в Юго-Восточной Азии в январе-сентябре 2014 года оно резко выросло. Так, по последним данным ИМВ, число нападений пиратов на небольшие танкеры в водах Индонезии, Малайзии и Сингапура в 2014 году резко увеличилось.

Наиболее напряженная обстановка сложилась около индонезийского острова Бинтан. По числу пиратских нападений по состоянию на 1 октября 2014 года этот островок является самым опасным местом на земном шаре [8].

Ежегодный ущерб от всех видов пиратской деятельности на море насчитывает, по различным оценкам, от 100 млн. до 25 млрд. долл.

По итогам проведенного в 2004 г. в Пекине (КНР) Международного семинара по проблемам безопасности морского транспорта было заявлено, что страны Азиатско-Тихоокеанского региона имеют огромный потенциал сотрудничества в области безопасности морского транспорта. Они должны разделять общую ответственность в поддержании мира и стабильности морской зоны. К такому заключению пришли 50 экспертов из Китая, США, Республики Корея, России, Индии, Пакистана и Японии.

О такой расстановке приоритетов в области международного сотрудничества свидетельствует и тот факт, что после событий 11 сентября 2001 года Международной морской организацией были разработаны новые международные стандарты в области морской безопасности, которые изложены в Международном кодексе по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) [9]. Примечательно, что в указанном Кодексе впервые было сформулировано понятие «портового средства», что само по себе явилось следствием выработки единых подходов мирового сообщества к обеспечению безопасности на морском транспорте.

Цель Кодекса – предупреждение совершения возможных терактов. Так, в соответствии с положениями Кодекса Договаривающиеся правительства должны устанавливать уровни охраны объектов (пассажирских судов, включая высокоскоростные пассажирские суда; грузовых судов, включая высокоскоростные суда, вместимостью 500 и более; морских передвижных буровых установки; портовых средств, обслуживающих такие суда, совершающие международные рейсы) и предоставлять руководство по защите от происшествий, связанных с охраной. Более высокие уровни охраны предполагают наличие большей вероятности происшествия.

Для установления соответствующего уровня охраны принимаются к рассмотрению следующие факторы:

- степень доверия к информации об угрозе;
- степень обоснованности информации об угрозе;
- степень конкретности информации об угрозе или степень неизбежности угрозы;
- потенциальные последствия такого происшествия.

Положения Кодекса вступили в действие с 1 июля 2004 года. По новым правилам, на всех судах водоизмещением более 500 тонн должны быть установлены новейшие системы связи и навигации – автоматические идентификационные системы, системы охранного оповещения и связи при бед-

ствии и обеспечении безопасности. Все корабли должны иметь план безопасности судна, специального офицера по безопасности. Экипаж судна должен пройти специальную подготовку, чтобы знать, что делать при угрозе захвата судна пиратами или террористами. Порты также должны иметь планы охраны, обзавестись вооруженной охраной, системами видеонаблюдения, связи, мониторинга грузов и проходящих судов. На практике уже имеются примеры, когда морские суда, не соответствующие новым международным требованиям в области морской безопасности, не допускаются в порты, несмотря на важность груза и срочность его доставки. При этом такие факты влекут за собой большие потери для судовладельцев, а иногда даже приводят к банкротству. Причем такие риски страховыми компаниями не страхуются, и вряд ли будут страховаться в будущем.

Международной морской организацией также был разработан ряд рекомендаций с целью предупреждения и пресечения пиратства и вооруженных ограблений судов:

- 1) рекомендации правительствам по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (1999 г.);
- 2) инструкция судовладельцам, судоводным компаниям, капитанам и экипажам судов по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов (2002 г.);
- 3) директивы для Центров координации по спасанию на море (ЦКСМ) (2000 г.);
- 4) временные процедуры для ЦКСМ по получению сигналов бедствия (2000 г.);
- 5) резолюция А. 922 – кодекс поведения при расследовании актов пиратства и вооруженных ограблений морских судов;

Резолюция А. 923 – суда«призраки» и процесс регистрации [10, с. 182].

Совет Безопасности ООН неоднократно принимал соответствующие резолюции, касающиеся борьбы с пиратством. Так, по просьбе Переходного федерального правительства Сомали (ПФП) Совет Безопасности ООН 2 июня 2008 года сроком на шесть месяцев принял Резолюцию № 1816 об усилении борьбы с пиратством в зоне Африканского Рога [11], которая была продлена в ноябре и декабре того же года. Данная Резолюция позволила государствам направлять свои корабли с разрешения сомалийских властей в территориальные воды Сомали. Осенью 2008 г. Совет Безопасности ООН снова вернулся к проблеме сомалийских пиратов и призвал все государства принять активное участие в борьбе с пиратством путем развертывания военных кораблей и военной авиации [12, с. 256]. Было предложено принять меры против физических и юридических лиц, препятствующих политическому процессу и укреплению переходного федерального правительства Сомали. Резолюция № 1846 позволила государствам и региональным организациям, которые сотрудничают с ПФП, входить в террито-

риальные воды 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 [13].

Исполнение указанных резолюций привело к положительным результатам. Так, индийский сторожевой корабль «Тобар» потопил пиратское судно, а российский корабль «Неустрасимый» предотвратил захват судов Дании и Саудовской Аравии и задержал пиратов, после чего перед российскими моряками встал вопрос о дальнейших юрисдикционных действиях в отношении них [14, с. 30].

Возвращаясь к проблеме соотношения понятий морского пиратства и терроризма, следует отметить, что указанные преступления различны по своей природе, истории зарождения и становления, они преследуют различные цели, вместе с тем они используют схожие методы, в равной степени нарушают принцип свободы в открытых водах и его важный элемент – свободу мореплавания, создают угрозу безопасности человеческой жизни на море, препятствуют развитию и осуществлению хозяйственной деятельности, являются причиной политической и социальной нестабильности. По этим причинам формирование на международном уровне системы эффективной борьбы с преступлениями на море, разработка в первую очередь превентивных мер, мер оперативного реагирования и защитных мер, реально способных обеспечить безопасность мореплавания и искоренить пиратство и терроризм на море как явления на сегодняшний день выступает одной из первоочередных задач мировой общественности.

Список литературы

1. Конвенция об открытом море 1958 г. // Ведомости ВС СССР. – 1962. – № 46. – Ст. 457.
2. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. // СЗ РФ. – 1997. – № 48. – Ст. 5493.
3. Жаринов К. В. Терроризм и террористы: Исторический справочник / под общ. ред. А.Е. Тараса. – Минск: Харвест, 1999. – 606 с.
4. Резолюции 40-й сессии (1985 год). А/RES/40/61 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/482/88/IMG/NR048288.pdf?OpenElement> (дата обращения 09.03.2015).
5. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 г. // СЗ РФ. – 2001. – № 48. – Ст. 4469.
6. Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 г. // Действующее международное право. В 3-х томах. Т. 1: Разд. 1-13 / Сост.: Ю. М. Колосов, Э. С. Кривчикова. – М.: Московский независимый институт международного права, 1996. – 860 с.

7. Активность пиратов в I квартале 2011 года достигла рекордной отметки – Международное морское бюро. 14.04.2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://portnews.ru/news/64092/> (дата обращения 09.03.2015).

8. Мануков С. Пираты южных морей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://expert.ru/2014/10/30/oruat-yuva/> (дата обращения 09.03.2015).

9. Международный кодекс по охране судов и портовых средств 2002 г. (Кодекс ОСПС) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902019001> (дата обращения 09.03.2015).

10. Карпец И. И. Преступления международного характера. – М.: Юридическая литература, 2008. – 264 с.

11. Резолюция № 1816 (2008), принятая Советом Безопасности ООН на его 5902-м заседании 2 июня

2008 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/79/PDF/N0836179.pdf?OpenElement> (дата обращения 09.03.2015).

12. Международное уголовное правосудие: современные проблемы / под ред. Г. И. Богуша, Е. Н. Трикоз. – М.: Институт права и публичной политики, 2009. – 749 с.

13. Резолюция № 1846 (2008), принятая Советом Безопасности ООН на его 6026-м заседании 2 декабря 2008 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/PDF/N0863031.pdf?OpenElement> (дата обращения 09.03.2015).

14. Нигматуллин Р. В. Преступления международного характера как одна из современных угроз правам человека // Международное публичное и частное право. – 2009. – № 2. – С. 27-30.