

6.4. ПИРАТСТВО - ВЫЗОВЫ СОВРЕМЕННОСТИ¹

Ван Зань, д-р юрид. наук, доцент. Место работы: Далианский морской университет, г.Далиань, КНР. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0811-8292>. E-mail: wangzan9@dlnu.edu.cn

Серебренникова Анна Валерьевна, д-р юрид. наук, профессор. Должность: профессор. Место работы: МГУ им. М.В. Ломоносова, г. Москва Российская Федерация. ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-1064-4171>. E-mail: serebranna@hotmail.com

Лебедев Максим Владимирович. Должность: аналитик. Место работы: РГУ нефти и газа (НИУ) имени И.М. Губкина, г. Москва, Российская Федерация. ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-7199-5277>. E-mail: 3g4g@mail.ru

Аннотация

В статье рассматриваются вопросы противодействия морскому пиратству в международно-правовом контексте. Проводится анализ понятий пиратства, разработанных на международном уровне, причин его возникновения. Обобщая статистику и географию современного морского пиратства, автор проводит классификацию данных преступлений по различным критериям. Анализируются международно-правовые механизмы, направленные на противодействие пиратству и роль Российской Федерации в данном процессе. В результате проведенного исследования, формулируются выводы и рекомендации по оптимизации данных механизмов.

В статье рассматриваются актуальные проблемы, содержащиеся в законодательной конструкции норм, предусматривающих уголовную ответственность за пиратство.

Цель статьи: Настоящая работа ставит перед собой цель изучения проблемы морского пиратства. Выработать рекомендации по борьбе с данной категорией преступлений.

Авторы ставят своей целью продемонстрировать и конкретизировать имеющиеся пробелы в российском и международном законодательстве.

Методология и методы: в статье используется сравнительно-правовой метод исследования, а также метод толкования правовых норм, которые позволяют лучше проанализировать рассматриваемую проблему и определить основные направления их решения.

Выводы: Проблема пиратства является проблемой глобального характера, требующей скоординированных усилий мирового сообщества. Рассмотрение данного преступления с точки зрения законодательства отдельно взятого государства невозможно, о чем свидетельствует отечественная практика привлечения к уголовной ответственности по ст. 227 Уголовного Кодекса Российской Федерации.

Область применения результатов: данная статья может представлять интерес для студентов высших учебных заведений: бакалавров, магистрантов, аспирантов, исследующих данную область уголовного права, но также данный материал может представлять интерес для преподавателей юридических вузов, может быть использован в качестве

пособия для подготовки практических и семинарских занятий.

Ключевые слова: морское пиратство; международное право; захват судна; вооруженный морской разбой; международное сотрудничество; Международный уголовный суд.

PIRACY-THE CHALLENGES OF MODERN TIME²

Wang Zan, Dr of Law, Associate Professor. Place of employment: Dalian Maritime University, Dalian, China. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0811-8292>. E-mail: wangzan9@dlnu.edu.cn

Serebrennikova Anna Valerievna, Dr of Law, Professor. Place of employment: Moscow state University named after M. V. Lomonosov, Moscow, Russia. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0811-8292>. E-mail: serebranna@hotmail.com

Lebedev Maksim Vladimirovich. Position: Analyst. Place of employment: Gubkin Russian State University of Oil and Gas (National Research University), Moscow, Russia. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0811-8292>. E-mail: 3g4g@mail.ru

Annotation

The article deals with the issues of countering Maritime piracy in the international legal context. The author analyzes the concepts of piracy developed at the international level and the reasons for its occurrence. Summarizing the statistics and geography of modern Maritime piracy, the author classifies these crimes according to various criteria. The article analyzes international legal mechanisms aimed at countering piracy and the role of the Russian Federation in this process. As a result of the research, conclusions and recommendations for optimizing these mechanisms are formulated.

The article deals with current problems contained in the legislative structure of norms that provide for criminal liability for piracy.

Purpose of the article: This paper aims to study the problem of Maritime piracy. Develop recommendations to combat this category of crime.

The authors aim to demonstrate and specify the existing gaps in Russian and international legislation.

Methodology and methods: the article uses a comparative legal method of research, as well as a method of interpretation of legal norms, which allow us to better analyze the problem under consideration and determine the main directions of their solution.

Conclusions: the problem of piracy is a global problem that requires coordinated efforts of the international community. Consideration of this crime from the point of view of the legislation of a particular state is impossible, as evidenced by the domestic practice of bringing to criminal responsibility under article 227 of the Criminal Code of the Russian Federation.

Application of the results: this article may be of interest to students of higher educational institutions: bachelors, undergraduates, postgraduates who study this area of criminal law, but also this material may be of interest to teachers of law schools, can be used as a guide for the preparation of practical and seminar classes.

Keywords: Maritime piracy; international law; ship hijacking; armed Maritime robbery; international cooperation; international criminal court.

Введение

Проблема морского пиратства не является новой и в настоящее время остается актуальной и распростра-

¹ Статья выполнена в рамках в рамках проекта «Исследования уголовно-правовой защиты прав и интересов Китая в море» (L19BFX002).

² This research work was carried out in the framework of the project "Research on criminal legal protection of China's rights and interests at sea" (L19BFX002).

ненной. Данное негативное социальное явление наносит ущерб общему миру и безопасности человечества, подрывает стабильность экономической и социально-политической обстановки.

В прошлом пиратство совершалось главным образом в политических целях. К сегодняшнему дню ситуация изменилась, и экономическая причина стала наиболее распространенной, а само пиратство — способом выживания в горячих точках.

Преступные организации и террористические группы используют в своих интересах затруднительное финансовое положение лиц, склонных к совершению преступлений, а коррумпированные чиновники также извлекают из данного процесса свою выгоду. Таким образом, мы можем утверждать, что пиратская деятельность сильна в странах, где принцип верховенства закона не существует или его развитие находится на недостаточном уровне.

Генезис норм о пиратстве.

Уяснение сущности пиратства, как проявления современной транснациональной преступности невозможно без обращения к его юридической природе. С древних времен проблеме пиратства уделялось особое внимание. Цицерон первым обозначил пиратов как *hostis humani generis* («врагов рода человеческого»). [0]

После Первой мировой войны попытки закрепления дефиниции пиратства предпринимались во многих международных соглашениях (или их проектах). Первое из таких определений было сформулировано в 1926 году Комитетом экспертов Лиги Наций по прогрессивной Кодификации международного права. Пиратами признавались лица, осуществляющие нападения в открытом море (поскольку в противном случае такие действия не подпадали под нормы международного права) а их деяния посягали на безопасность торговли с использованием морской навигации. Исходя из данного определения, пиратство могло совершаться только на частных судах. В Лондонском договоре 1930 года и Нионском договоре 1937 года определение пиратства было расширено и под него подпадали аналогичные действия, совершенные на военных кораблях и подводных лодках. Однако в 1956 году Международная Юридическая комиссия Организации Объединенных Наций (Далее - ООН) заявила, что акт морского пиратства может быть совершен только с частного судна с целью покушения на собственность. В дальнейшем при определении пиратства в контексте международного права этот подход был признан доминирующим.

В 1958 году резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН была учреждена Конференция по морскому праву, на которой было принято множество документов, наиболее важным из которых явилась Конвенция об открытом море, которая кодифицирует обычное морское право. [0] Статья 15 этой Конвенции содержит первое определение пиратства, принятое на международном уровне. Согласно данному определению, пиратство имеет место при наличии следующих признаков:

- преступное деяние должно быть насильственным (например, грабёж, убийство);
- преступление должно быть совершено в открытом море;
- преступники используют частный корабль или самолет;

- должно быть задействовано как минимум два судна: на котором преступники производят захват и непосредственно захватываемое судно;

- преступное деяние должно быть совершено в частных целях.

Разработанная в рамках ООН Конвенция по морскому праву 1982 года, использует то же определение. [0] Общей чертой этих документов является то, что в качестве места совершения пиратства в них также указывается открытое море, а понятие «частных целей» в них не детализируется.

Несколько иной подход был предложен Международной морской организацией (англ. International Maritime Organization. Далее - ИМО) в 1988 году при формулировке Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Далее, Конвенция SUA-88). Определения, используемые в этой конвенции, могут распространяться на преступления, совершенные в открытом море и в территориальных водах государств.

Кроме того, 2 декабря 2009 года Генеральная ассамблея ИМО в резолюции 1025 (26) приняла Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, в котором помимо разделения терминов «пиратство» и «вооруженный разбой судов» отмечается о наказуемости за подстрекательство или пособничество. [0] В данном документе пиратство определялось аналогично Конвенции по морскому праву 1982 года. Вооруженный морской разбой в соответствии с рассматриваемым документом отличается от пиратства в двух аспектах: во-первых, увеличилось количество вариантов деяний преступника (грабежи), и в резолюции конкретно указаны различные места совершения («в пределах внутренних вод государства, архипелагических вод и территориального моря»). Основным различием между актами пиратства и вооруженными морскими разбоями является место совершения преступления.

Для целей настоящего исследования интерес представляет определение пиратства, сформулированное Международным морским бюро (Англ. International Maritime Bureau. Далее - ИМБ), предлагающим определять пиратство как акт проникновения на борт любого судна для совершения хищения или иного преступления с применением силы или угрозой ее применения. [0] В определении не содержится ограничений о том, что преступление может совершаться только в открытом море. Также, в нем не содержится упоминаний о том, что совершение пиратства возможно только с другого судна, поскольку на практике преступники могут действовать с плавательных конструкций, которые в соответствии с местным законодательством или международными стандартами не будут считаться суднами (например, с плотов). Кроме того, в определении расширяется место совершения преступлений (в портах) и не содержится элементов частных целей - последнее означает, что пиратство может быть совершено и из политических целей. Кроме того, из данного определения следует, что рассматриваемое преступление может быть совершено и с военного судна, если при этом действия виновных подпадают под определение пиратства. Единственным недостатком, который, по нашему мнению, присутствует в рассматриваемом определении, является отсутствие указания на обязательный кримиобразующий признак пиратства — нападение. В международной и отечественной юридической практике и литературе именно нападение и

применение насилия являются обязательными элементами объективной стороны пиратства.

Статистика.

Обобщение статистических сведений о количестве пиратских нападений на суда по всему миру свидетельствует об отсутствии однозначности. Так, в 2010 году было зарегистрировано 445 нападений; в 2011 году – 439. Количество попыток и фактических атак снижалось в период между 2012 и 2017 годами с 297 до 180 соответственно, но в 2018 году они возросли до 201. По результатам 2019 года было зарегистрировано 162 нападения. [0]

Карта актов пиратства.

Обращаясь к карте актов пиратства и вооруженных разбоев, представленной ИМВ, мы отчетливо видим, что как правило нападения на суда совершаются в территориальных водах, портах и других морских путях, а не в открытом море за пределами юрисдикции того или иного государства. [0] В настоящее время наиболее уязвимыми для пиратов географическими точками являются Гвинейский залив (в основном побережье Нигерии) и Юго-Восточная Азия (прежде всего Сингапурский пролив, территориальные воды Индонезии и Южно-Китайское море). В наши дни печально известный Аденский залив намного безопаснее благодаря военно-морским патрулям, но Сомали по-прежнему является важным краеугольным камнем современного пиратства.

Для совершения акта пиратства или вооруженного морского разбоя необходимо выгодное для преступников географическое положение и близость торговых морских путей. На примере Аденского залива: по данному маршруту государствами Европейского союза производится 95% морской торговли и 20% импорта всех энергоносителей. Кроме того, безопасность этих вод является общим интересом США, КНР и РФ. [0] Южный и западный берега залива составляет Африканский континент, территориальные воды Сомали и Джибути. Как было упомянуто выше, это самая печально известная точка современного пиратства, но благодаря скоординированным морским патрулям Аденский залив в последнее время стал более безопасным.

К сегодняшнему дню Гвинейский залив занял место Аденского залива как печально известная точка пиратства. Данный регион богат нефтью и отсюда 40% потребления в ЕС и 29% потребления в США. Кроме того, страны Западной Африки богаты другими природными ресурсами и полезными ископаемыми (например, алмазы, углеводороды, золото), при торговле которых используются морские суда, что также дает широкие возможности для нападения пиратов.

Несмотря на активизацию усилий региональных государств по повышению уровня безопасности судоходства в Гвинейском заливе, в 2018 году 1726 моряков пострадали в результате 97 инцидентов. При этом в документах ИМВ отмечается, что расходы на вооруженную охрану и патрулирование Гвинейского залива в прошлом году возросли на \$13,2 млн. Нападения с целью захвата заложников по-прежнему остаются одной из главных угроз судоходству в этом регионе. При этом в 2016 году в заложники было взято 100 членов экипажа. В 2017 же году в Гвинейском заливе было совершено 21 нападение с целью похищения людей и

только один раз пираты захватили судно, чтобы завладеть грузом, которое оно перевозило.

Нападения современных пиратов – это хорошо спланированные действия. Особое внимание уделяется их технической оснащённости: при нападениях используются быстроходные моторные лодки, из-за чего быстро злоумышленники проникают на борт судна прежде, чем экипаж успеет среагировать. Основной целью пиратских нападений согласно отчету ИМВ, является требование выкупа за судно или экипаж. Если таковой цели не преследуется, нападения могут быть весьма жестокими и влечь за собой гибель экипажа.

Однако большинство зарегистрированных атак происходит в Юго-Восточной Азии. Их сходства с атаками в Аденском заливе состоят в том, что преступники нападают на любые виды судна (от рыболовных судов до нефтяных танкеров). [0] Особенностью этого региона являются его географические условия, которые неблагоприятны для нападений пиратов: судам приходится пересекать узкие проливы и архипелажные воды. Таким образом, более крупные корабли не могут поддерживать скорость 18 узлов, которая была указана в международных документах как безопасная скорость против пиратских атак. [0]

Особым регионом, где угроза пиратства возросла в последние несколько лет, является Латинская Америка и Карибский бассейн. В 2017 году в Oceans Beyond Piracy было зафиксировано 71 пиратское происшествие, что на 163 процента больше, чем в 2016 году. Пираты здесь обычно нападают на яхты, а не на торговые суда. [0]

Классификация.

Общественная опасность актов морского пиратства в международно-правовом аспекте складывается из следующих элементов:

- вооруженность пиратов при нападении;
- серьезность насилия, применяемого пиратами в отношении членов экипажа судна (от побоев до убийства);
- стоимость незаконно присвоенных ценностей (включая выкуп за экипаж).
- уровень опасности, создаваемой морским судом в результате нападения³.

В международной программе «Океан вне пиратства» (Англ. – Oceans Beyond Piracy) выделяется 6 основных типов инцидентов, регистрируемых в Центре сообщений о пиратстве ИМО. Данная классификация производится в зависимости от характера и степени общественно-опасных последствий пиратского нападения:

- подозрительная деятельность (судно сообщает о столкновении или приближении с другим плавательным средством, и экипаж чувствует угрозу);
- неудачные атаки / попытки (попытка была пресечена путем совершения действий самообороны, предпринятых экипажем или группами безопасности);
- грабеж (преступники, были безоружны и пытались украсть судовую груз и / или имущество экипажа);
- вооруженный разбой (преступники были вооружены и пытались украсть склады судов и / или имущество экипажа);

³Здесь мы подразумеваем, что при совершении пиратской атаки в узком проливе, опасности подвергается не только атакованный корабль и его экипаж, но и остальные корабли, проходящие через данный пролив.

- угон судна с целью хищения груза (после захвата судно, экипаж перемещается в отдаленное место, где части груза переносится на другое судно или в хранилище на суше. Похищенный груз затем продается на черном рынке или смешивается с иными законными товарами);

- похищение людей (с целью выкупа или с иными целями).

Кроме того, в зависимости от способа совершения пиратства, следует выделить:

- быстрые нападения (преступники атакуют корабль, грабят экипаж и быстро скрываются. Такие атаки могут занимать всего несколько минут).

- ограбление экипажа и судна. (атаки обычно происходят между 1 и 6 часами утра, когда экипаж спит, а пираты почти всегда используют современные технологии для захвата).

- «Призрачный корабль». Злоумышленники временно приобретают судно, совершают действия по удалению опознавательных знаков и повторно маркируют его. После этого, они ищут грузоотправителей, находящихся в условиях ограниченного времени (например, в силу истечения сроков годности перевозимых товаров). Пираты, под видом перевозчиков предлагают свои услуги и просто отплывают с грузом на «призрачном судне». Последний способ показывает нам, насколько опасными могут быть пиратские атаки. Они требуют недель подготовки к выполнению.

Способы защиты.

Различные международные организации приняли несколько рекомендаций, которые могут помочь экипажу судна предотвратить нападения. Эти документы рекомендуют им перемещаться по признанным на международном уровне морским маршрутам, увеличивать скорость в опасных водах, освещать судно ночью и не останавливаться в случае нападения.

Однако, наиболее эффективным способом защиты морских судов остаются частные вооруженные службы безопасности. Они могут защищаться от нападения, даже когда морские патрули находятся далеко.

Другим, радикальным методом являются так называемые «Корабли-ловушки» (Англ. Q-boat). Это укрепленный корабль с более эффективной системой защиты и оружия, который выглядит как беззащитное торговое судно и, таким образом, является прекрасной целью для пиратов, заманивая их в атаку и уничтожая пиратское судно. На самом деле это известный метод ведения военных действий. Однако, по нашему мнению, несмотря на высокую степень общественной опасности пиратства, борьба с данным явлением не должна приобретать военизированный характер. Основной целью противодействия пиратству является привлечение виновных к ответственности, а не их уничтожение. Именно поэтому, применение данного способа является для нас поводом к беспокойству.

Международное сотрудничество в сфере противодействия пиратству.

Международное сообщество координирует деятельность по противодействию пиратству при эффективной помощи международных организаций. За последние два десятилетия Советом Безопасности ООН было принято несколько резолюций, касающихся анализируемого преступления, и морские организации (IMB, IMO) также прилагают усилия для оказания помощи морякам.

Например, IMO управляет Центром сообщений о пиратстве, который представляет собой базу данных, обновляемую каждые 24 часа, где экипажи могут сообщать о подозрительных судах и атаках. Здесь необходимо упомянуть Управление ООН по наркотикам и преступности (ЮНОДК или УНП ООН; англ. UNODC от United Nations Office on Drugs and Crime), которое организует специальные тренинги для государств вдоль Аденского залива, чтобы укрепить их «потенциал для судебного преследования пиратства». Это означает, что ЮНОДК осуществляется помощь правоохранительным органам и судам при рассмотрении дел о пиратстве. Эта программа также включает развитие пенитенциарной системы Сомали. [0]

Кроме того, в зонах вооруженных конфликтов продолжают специальные операции, в том числе скоординированные патрулями военно-морских сил. В этой связи следует указать на операцию НАТО «Океанский щит», в результате которой происходит сдерживание и пресечение пиратских атак в Аденском заливе и в Африканском Роге с 2008 года. [0] Благодаря этой операции количество атак значительно сократилось (только 2 попытки в 2018 году, согласно карте IMB). Но независимо от того, насколько успешными являются эти операции в краткосрочной перспективе, они являются лишь симптоматическим решением проблемы и для достижения успеха в долгосрочной перспективе, наиболее важным является устранение недостатков международно-правового механизма привлечения к уголовной ответственности.

Что касается законодательного характера морского пиратства: согласно обычному международному праву, к данному преступлению применяется универсальная юрисдикция, а это означает, что каждое государство может использовать свое собственное внутреннее законодательство для привлечения к ответственности пиратов, независимо от их национальности или места нападения. Тем не менее, существуют объективные проблемы передачи в суд дел о международном пиратстве, так как многие государства предпочитают не проводить судебное разбирательство в рамках уголовного процесса, а освобождать преступников от ответственности. Такой ситуации есть простое объяснение: государства просто не хотят нести расходы по доставке вещественных доказательств и свидетелей к месту проведения суда. Координация юрисдикции также имеет свои трудности, поскольку в рассмотрении дел о пиратстве, могут участвовать несколько государств, а именно: государство, гражданами которого являются потерпевшие; государство, к порту которого приписано пиратское судно; государство, гражданам которого принадлежит похищенный груз и др. [0]

Здесь же следует упомянуть о том, что далеко не все государства готовы к участию в координации действий по противодействию современному пиратству. Например, Сомалиленд, государство, расположенное на северо-западе Сомали с 1991 года по настоящее время, является непризнанным на международном уровне государством, не имеющим правительства, контролирующего всю территорию государства. Поэтому, едва ли можно сказать, что в данном государстве может быть в полной мере обеспечено верховенство закона и исполнение международно-правовых обязательств. Кроме того, уголовном процессе в Сомали не предусмотрены процессуальные гарантии и право на справедливое судебное разбирательство. Несмотря на такое положение дел, мировое сообщество придержива-

ется мнения о том, что судебные процессы по актам пиратства должны проводиться в государстве, на территории которого они имели место.

По мнению многих исследователей, проблема пиратства должна решаться на региональном уровне, поэтому необходимо создавать региональные суды. Они говорят, что региональным судьям будет лучше известно о местных обычаях, поэтому судебные разбирательства будут более эффективными. Кроме того, повышению эффективности сбора доказательств при документировании актов пиратства могла бы способствовать ситуация, если координирующие субъекты знали процессуальные нормы, применяемые судом в конкретной юрисдикции (например, какие доказательства признаются допустимыми, а какие – нет). По мнению Е.С. Аняновой, региональные суды могли бы создать условия единой системы, которая могла бы избавиться от противоречий различных национальных законов, в том числе трудностей, возникающих из-за отсутствия общепринятого определения пиратства. Таким образом, они не должны полагаться на то, имеет ли каждая страна в регионе соответствующее определение пиратства, или наказывать за совершение данного преступления в соответствии с национальным уголовным кодексом. [0]

Государства вдоль Аденского залива подписали соглашение, которое могло бы послужить хорошей основой для создания такого суда: Джибутийский кодекс поведения против морского пиратства, который был принят 28 января 2009 году и включает 20 договаривающихся сторон. Координация действий, указанных в Кодексе, включает расследование пиратства и вооруженного ограбления судов, а также арест и поддержание обвинения в суде. Государства-участники также гарантируют, что в их уголовных кодексах будут содержаться нормы об ответственности за рассматриваемые преступления и что они будут осуществлять свою юрисдикцию во время уголовного процесса. Это действительно хорошая отправная точка и главный пример для других регионов.

Здесь мы должны еще раз упомянуть Сомали, потому что это хороший пример деятельности международного сообщества в исследуемом направлении. В мае 2010 года Генеральный секретарь ООН представил Совету Безопасности доклад об ответственности сомалийских пиратов, в котором содержалось несколько возможных решений по привлечению за совершение актов пиратства в Сомали. [0] В данной статье мы представим лишь некоторые из них.

Во-первых, было внесено предложение о формировании специального суда по Сомалийским делам, который будет располагаться в другой стране региона. Это могло бы создать условия для работы суда, которые не возможны в Сомали из-за его несостоявшегося государственного статуса. Проблема с этим предложением заключается в том, что весьма трудно найти государство, обладающее волей и способностью принимать суд с иностранной юрисдикцией. Кроме того, сомалийские законы о борьбе с пиратством и судебная система дают основания для беспокойства, что может не стоить сил и средств, необходимых для установления данного суда.

Во-вторых, было предложено создание специального подразделения Международного уголовного суда (Далее – МУС) в юрисдикции государства в регионе, судебный состав которых будет утверждаться в рамках ООН.

В докладе также предлагается создать международный суд двумя различными способами. Первым будет создание суда на основе соглашения между ООН и странами региона. Большинство судей будут выбраны ООН, но международная модель будет полезна для страны происхождения. Вторым вариантом предполагает, что Совет Безопасности ООН должен учредить международный суд, действующий в соответствии с главой VII Устава ООН. Преимущество этого суда состоит в том, что члены ООН должны выполнять резолюции Совета Безопасности. Но оба варианта имеют одни и те же недостатки: они требуют материальных и временных затрат.

Хотя вышеупомянутый доклад касается только Сомали, в целом мы можем констатировать, что любом регионе, находящемся под угрозой пиратства, отсутствует надлежащая правовая система, дополняемая судебной системой, и поэтому в них не может быть реализован механизм ответственности за акты морского пиратства на ожидаемом уровне. Хотя системы правосудия в западноафриканских государствах находятся на более высоком уровне, чем сомалийская, только в Либерии и Того действует современный закон о борьбе с пиратством. Отсутствие надлежащих законов объясняется тем, что государства вдоль Гвинейского залива не имеют необходимой отправной точки. Например, Камерун, Ангола и Габон не являются государствами-участниками вышеупомянутой Конвенции SUA-88, Кот-д'Ивуар и Нигерия не внедрили ее в свое внутреннее законодательство. [0] Ситуация несколько лучше в Юго-Восточной Азии, поскольку в последние несколько лет нескольким пиратам были предъявлены обвинения. Но Индонезия и Малайзия, которые являются двумя наиболее уязвимыми странами, также не являются участниками Конвенции [0], и без этого представляется весьма трудным обеспечение необходимого уровня правовой защиты.

Противодействие пиратству в Российской Федерации.

Российская Федерация является активным участником в борьбе с пиратством. Морская доктрина РФ, утвержденная 26 июля 2015 года, устанавливает, что безопасность мореплавания обеспечивается лишь неукоснительным соблюдением норм международного права и российского законодательства в полном объеме. [0]

С 2010 г. возрастает роль России в совместных военных операциях в рамках сотрудничества по вопросам борьбы с международным морским пиратством. Совет Безопасности ООН 27 апреля 2010 г. принял Российскую резолюцию по борьбе с пиратством по дополнительным мерам борьбы с морским разбоем у берегов Сомали. Она стала фундаментом в создании международной судебной инстанции для уголовного преследования пиратов.

Россией совместно с другими странами регулярно проводятся военные учения по действиям при столкновениях с пиратами в районах Мирового океана, совместное патрулирование кораблей Тихоокеанского флота РФ и кораблей стран — членов ЕС, а также судов КНР, Турции, Японии и других стран в опасных районах. [0]

Кроме того, Россия является членом форума пограничных ведомств государств северной части Тихого океана (помимо России, туда входят Китай, Канада, Республика Корея, США и Япония). Также Россия при-

нимает участие в заседаниях Рабочей группы АТЭС по транспорту, в котором рассматриваются вопросы в области обеспечения морской безопасности.

Следует отметить, что в тихоокеанском региональном направлении национальной морской политики выделена активизация сотрудничества со странами Азиатско-Тихоокеанского региона по обеспечению безопасности мореплавания, борьбе с пиратством, оказанию помощи судам, терпящим бедствие, и спасение жизни на море. [0]

В рамках участия в международных организациях, РФ постоянно выходит с предложениями о координации действий международного сообщества в борьбе с морским пиратством. [0] Во время открытых дебатов о морском пиратстве, которые проходили в Совете Безопасности ООН 13 февраля 2019, российский посол В.А. Небензя предложил создать под эгидой ООН универсальный и межгосударственный координационный механизм, который будет заниматься борьбой с пиратством и другими видами морской преступности.

Говоря о внутреннем уголовном законодательстве РФ, исключительно важной в этом отношении является ст. 227 УК РФ "Пиратство", в которой под пиратством понимается нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения. Обобщение отечественной судебной практики свидетельствует о том, что статья 227 УК РФ практически не применяется. Так, в период с 2001 по 2019 год по данной статье вступило в законную силу всего 4 приговора.

Сопоставление дефиниций пиратства, сформулированных на международном и национальном уровне, свидетельствует об их различном понимании и толковании субъектами международного права и отечественным законодателем. В указанной статье не указано место совершения преступления в качестве конструктивного признака пиратства. Получается, что нападение на судно будет также считаться пиратством, даже если оно находится в порту. Это положение противоречит международному праву, и речь об установлении универсальной юрисдикции в таком случае идти не может, так как в акватории порта осуществляется только юрисдикция прибрежного государства. Международное право считает пиратскими только те действия, которые совершены в открытом море либо в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства. Такие действия, аналогичные пиратству, но совершенные в территориальном море и внутренних водах России, должны квалифицироваться как разбой по ст. 162 УК РФ.

Выводы.

Проведенное исследование позволяет нам сформулировать некоторые выводы.

Проблема пиратства является проблемой глобального характера, требующей скоординированных усилий мирового сообщества. Рассмотрение данного преступления с точки зрения законодательства отдельно взятого государства невозможно, о чем свидетельствует отечественная практика привлечения к уголовной ответственности по ст. 227 УК РФ.

На наш взгляд, представляются не совсем обоснованными затраты серьезных материальных ресурсов на создание отдельных судов по пиратству, будь то региональные или международные. Данный процесс требует действительно много времени, а угроза международного морского пиратства требует решительных

действий. По нашему мнению, оптимальным решением в данной ситуации является привлечения уже существующего органа уголовного юстиции - МУС. Согласно Римскому статуту, МУС обладает юрисдикцией в отношении «наиболее серьезных преступлений, вызывающих обеспокоенность международного сообщества в целом», а именно геноцида, преступлений против человечности, военных преступлений и агрессии.

Представляется, что пиратство доставляет так много хлопот международному сообществу, что возможно действительно задуматься над расширением юрисдикции МУС. Морское пиратство наносит серьезный ущерб мировой экономике, в не столь экстремальной ситуации может привести к стихийному бедствию (например, экологический ущерб, нанесенный атакованным танкером и его грузам в море), а также угрожает жизни людей. Кроме того, пираты часто совершают преступления, которые включены в список преступлений против человечности (например, убийства и пытки). По нашему мнению, данные аргументы показывают нам необходимость пересмотра юрисдикции МУС.

Кроме того, в соответствии со статьей 121 Статута поправка может быть внесена в любое время любым государством, что делает незатруднительным процесс по инициации обсуждений в данном направлении.

Заключение.

Статья 17 Статута провозглашает, что каждое государство должно расследовать и преследовать в судебном порядке международные преступления, и МУС принимает меры только в том случае, если государство, обладающее юрисдикцией в отношении данного дела, не желает или не может провести процедуру.

С одной стороны, расходы на перемещение необходимого персонала будут действительно высокими, но, с другой стороны, расходы на перевозку свидетелей и других доказательств уменьшатся. Несмотря на все это, нет необходимости перемещать Суд или одну из его палат, потому что некоторые дополнительные средства могут покрыть дополнительные расходы, указанные выше.

Список литературы:

1. Конвенция об открытом море (Заключена в г. Женевы 29.04.1958) // Ведомости ВС СССР. 16 ноября 1962 г. N 46. Ст. 457.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994) https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обр. к электронному ресурсу: 07.02.20).
3. Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов. Резолюция A.922(22), принятая Ассамблеей Международной морской организации 29 ноября 2001 года на ее двадцать второй сессии. <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/57/72> (дата обращения к электронному ресурсу: 06.02.2020).
4. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015). Документ опубликован не был. СПС «КонсультантПлюс Проф» (дата обращения к электронному ресурсу: 05.02.2020).
5. Dutton, Yvonne M. (2010): Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court. Chicago Journal of International Law vol. 11. no. 1. <http://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1341&context=cjil> (дата обр. к электронному ресурсу: 07.02.2020).

6. Hodkingson, Sandra L. (2013): Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere? Case Western Reserve Journal of International Law vol. 46. issue 1. 145–160. <http://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1033&context=jil> (дата обращения к электронному ресурсу: 06.02.2020).

7. Hostis Humani Generis: Piracy, Terrorism and a New International Law / Douglas Richard Burgess II. — The University of British Columbia, 2003. — P. 3—4.

8. International Maritime Organisation. Status. <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xlsx> (дата обращения к электронному ресурсу: 03.02.2020)

9. Kamal-Deen, Ali (2015): The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. Naval War College Review vol 68. issue 1. 93–118. <http://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review> (дата обращения к электронному ресурсу: 04.02.2020).

10. Kravchuk Ya. The international problem of piracy // В сборнике: Crimean marine science research and technology conference 2018 Сборник научных трудов по материалам Первой региональной научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых учёных. Под общей редакцией С.А. Королевой, Е.В. Никиотиной, Ю.А. Сабаш, Е.С. Солодовой. 2018. С. 63-67.

11. Number of pirate attacks against ships worldwide from 2010 to 2019. Published by I. Wagner, Jan 28, 2020 <https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/> (дата обращения к электронному ресурсу: 07.02.2020).

12. Reasons Why Southeast Asian Piracy is Here to Stay. Gcaptain. 2014. [Электронный ресурс] // Доступ: <https://gcaptain.com/5-reasons-southeast-asian-piracy-stay> (Дата обращения: 06.02.2020).

13. Russia Offers to Create Under the Aegis of the UN a Structure to Fight Against Maritime Piracy [Электронный ресурс] // <http://www.maritimeherald.com/2019/russia-offers-to-create-under-the-aegis-of-the-un-a-structure-to-fight-against-maritime-piracy/> (Дата обращения: 04.02.2020).

14. The State of Maritime Piracy 2017, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2018 [Электронный ресурс] // http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf (Дата обращения: 06.02.2020).

15. U.N. eyes international tribunals for pirates // CNN. - URL: <http://edition.cnn.com/2010/CRIME/04/28/un.pirate.tribunals/index.html?iref=allsearch>, (Дата обращения: 01.02.2020).

16. Анянова Е.С. Международно-правовые основы противодействия преступлениям, совершаемым в мировом океане // Калининград, 2014.

17. Россия и Япония проведут учения по борьбе с пиратами [Эл. ресурс]. URL: <https://tass.ru/politika/7380959> (дата обращения: 06.02.2020).

18. Карта пиратства и вооруженного ограбления IMB 2020 [Электронный ресурс] // Доступ: <https://www.iccss.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

19. Куршев М. Международные проблемы борьбы с пиратством // Уголовное право. 2001. N 4. С. 105.

20. Международное сообщество признает роль России в борьбе с сомалийскими пиратами // Флот — XXI век. 07.06.2012 [Эл. ресурс]. URL: http://blackseafleet-21.com/news/7-06-2012_mezhdunarodnoe-soobschestvo-priznaet-rol-rossii-v-borbe-s-somalijskimipiratami (Дата обращения: 06.02.2020)

21. Парамонов О.Г. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональный аспект // Международная аналитика. 2019. № 1-2 (27). С. 74-81.

22. Сокиркин В.А. Международно-правовые аспекты борьбы с транснациональными преступлениями на море (на примере акватории Аденского залива) // Евразийский юридический журнал. 2018. № 9 (124). С. 43-46.

References:

1. Convention on the high seas (Concluded in Geneva on 29.04.1958) // Vedomosti VS USSR. November 16, 1962 N 46. Article 457.

2. United Nations Convention on the law of the sea (UNCLOS) (concluded in Montego Bay on 10.12.1982) (with ed. from 23.07.1994) Date of access to the electronic resource 07.02.2020 https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

3. Code of practice for investigating crimes related to piracy and armed robbery against ships. Resolution A. 922(22), adopted by the Assembly of the International Maritime organization on 29 November 2001 at its twenty-second session. (date of access to the electronic resource: 06.02.2020). <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/A/57/72>

4. Maritime doctrine of the Russian Federation (UTV. President of the Russian Federation 26.07.2015). The document was not published. (date of access to the electronic resource: 05.02.2020). SPS "ConsultantPlus Prof"

5. Dutton, Yvonne M. (2010): Bringing Pirates to Justice: A Case for Including Piracy within the Jurisdiction of the International Criminal Court. Chicago Journal of International Law vol. 11. no. 1. (date of access to the electronic resource: 07.02.2020). <http://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1341&context=cjil>

6. Hodkingson, Sandra L. (2013): Current Trends in Global Piracy: Can Somalia's Successes Help Combat Piracy in the Gulf of Guinea and Elsewhere? Case Western Reserve Journal of International Law vol. 46. issue 1. 145-160. (date of access to the electronic resource: 06.02.2020). <http://scholarlycommons.law.case.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1033&context=jil>

7. Hostis Humani Generis: Piracy, Terrorism and a New International Law / Richard Douglas Burgess II. — The University of British Columbia, 2003. - P. 3-4.

8. International Maritime Organization. Status. (date of access to the electronic resource: 03.02.2020) <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xlsx>

9. Kamal-Deen, Ali (2015): The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. Naval War College Review vol 68. issue 1. 93-118. (date of access to the electronic resource: 04.02.2020). <http://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review>

10. Kravchuk Ya. The international problem of piracy // in the collection: Crimean marine science research and technology conference 2018 Collection of scientific papers based on the materials of the First regional scientific and practical conference of students, postgraduates and young scientists. Under the General editorship of S. A. Queen, E. V. Nikitina, Y. A. Sabadash, E. S. Malt. 2018. Pp. 63-67.

11. Number of pirate attacks against ships worldwide from 2010 to 2019. Published by I. Wagner, Jan 28, 2020 (date of access to the electronic resource: 07.02.2020). <https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>

12. Reasons Why Southeast Asian Piracy is Here to Stay. Gcaptain. 2014. (date of access to the electronic resource: 06.02.2020). <https://gcaptain.com/5-reasons-southeast-asian-piracy-stay>

13. Russia Offers to Create Under the Aegis of the UN a Structure to Fight Against Maritime Piracy (date of access to the electronic resource: 04.02.2020). <http://www.maritimerald.com/2019/russia-offers-to-create-under-the-aegis-of-the-un-a-structure-to-fight-against-maritime-piracy/>

14. The State of Maritime Piracy 2017, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2018 (date of access to the electronic resource: 06.02.2020). http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf (date accessed: 06.02.2020).

15. U. N. eyes international tribunals for pirates // CNN. - URL: <http://edition.cnn.com/2010/CRIME/04/28/un.pirate.tribunals/index.html?iref=allsearch>, (accd 15.02.2020).

16. Anyanova E. S. International legal bases for countering crimes committed in the world ocean // Kaliningrad, 2014.

17. Russia and Japan will conduct exercises to combat pirates (date of access to the electronic resource: 06.02.2020). URL: <https://tass.ru/politika/7380959>

18. Map of piracy and armed robbery IMB 2020 (date of access to the electronic resource: 06.02.2020): <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map>

19. Kurshev M. International problems of combating piracy // Criminal law. 2001. N 4. P. 105.

20. The international community recognizes the role of Russia in the fight against Somali pirates // Fleet-XXI century. 07.06.2012 (date of access to the electronic resource: 07.02.2020). URL: http://blackseafleet-21.com/news/7-06-2012_mezhdunarodnoe-soobschestvo-priznaet-rol-rossii-v-borbe-s-somalijskimipiratami

21. Paramonov O. G. Sea piracy in Southeast Asia: regional aspect // international Analytics. 2019. No. 1-2 (27). Pp. 74-81.

22. Sokirkin V. A. International legal aspects of the fight against transnational crimes at sea (on the example of the waters of the Gulf of Aden) // Eurasian legal journal. 2018. No. 9 (124). Pp. 43-46.

**Статья прошла проверку системой «Антиплагиат»;
оригинальность текста – 89,21%**