

Киктенко М. М.,

студент,

Национальный университет «Одесская юридическая академия»

ПРОБЛЕМАТИКА МОРСКОГО ПИРАТСТВА В XXI ВЕКЕ

Hostis humani generis (враги рода человеческого – лат.) – так писал о пиратах Цицерон, который сам провел у них в плену около сорока дней. В эпоху древности пиратство считалось почетным промыслом, являлось одним из средств ведения политики и торговли. Вместе с тем еще не было четкого различия между купцом, пиратом и моряком. Эти профессии рассматривались как равноправные, связанные с большим риском для указанных лиц. Для пиратов был риск не получить ценный груз (объект нападения) и встретить достойный отпор, для моряков – потерять груз, попасть в рабство и понести ответственность за утрату груза.

Согласно официальным данным можно говорить о том, что с начала XXI в. пиратство переживает свое возрождение. В условиях современного высококонкурентного рынка морских перевозок далеко не во всех случаях пострадавшие сообщают о нападениях на суда, и нередко они остаются незарегистрированными. Владельцы судов и грузов чаще предпочитают покрыть убытки за свой счет, чем платить страховые взносы, особенно высокие для маршрутов, пролегающих через так называемые опасные районы. Кроме того, заявления о нападении влекут за собой длительные официальные расследования и связанные с ними вынужденные простои в порту, а значит, и выплату дополнительных портовых сборов.

Пресечение и наказание такого опасного деяния, как морское пиратство, осложняется несколькими факторами:

- зачастую они совершаются вне пределов территориальной юрисдикции какого-либо государства, так что насущным становится вопрос о государстве, имеющем право на совершение насильственных действий над преступниками;
- пока нет общего согласия относительно допустимых действий;
- нет и единообразия в законодательстве государств.

Таким образом, исследование международно-правовых проблем борьбы с морским пиратством приобретает сегодня особую актуальность.

По данным Международного бюро по судоходству и мореплаванию, в 2008 г. в мире были захвачены пиратами 49 судов (18 – в 2007 г.), еще 46 кораблей были обстреляны. В целом пираты применяли огнестрельное оружие 139 раз (72 раза годом ранее), 889 членов экипажей были взяты в заложники, 32 ранены, 11 убиты, 29 пропали без вести. В общей сложности, в 2008 году было зафиксировано 293 попытки нападения пиратов (в 2007 году – 263).

Наибольшую активность развили пираты, промышленные в водах Сомали, которые стали первыми, кто атаковал все типы судов, в том числе передвигавшиеся с большой скоростью. Но в мире не так мало бедных стран. Почему пиратство получило распространение именно в Сомали?

Феномен Сомали объясняется следующими факторами:

1. Прежде всего это нестабильная политическая ситуация в стране, сложившаяся после падения диктаторского режима Сиада Барре, в 1991 году. В качестве единственной законной власти в стране международное сообщество признает Федеральное правительство Сомали во главе с Абдуллахи Юсуфом, однако оно контролирует лишь районы столицы Сомали – Могадишо.

2. Нестабильная политическая ситуация в стране привела к упадку всей инфраструктуры. Из-за сильнейшей за полвека засухи в Сомали начался голод. На данный момент в южных районах Сомали умирают как минимум 6 детей на 10 тысяч человек. Экономическое состояние страны находится в катастрофическом состоянии. Для многих пиратские действия – это единственный способ получить доход.

3. Географическое расположение. Вблизи Сомали пролегают многие важные торговые маршруты судов, и, учитывая интенсивные торговые контакты стран Азии и Европы, большой поток судов с ценным грузом представляет собой массу объектов для потенциального захвата.

Совет Безопасности ООН – главный орган Организации Объединенных Наций, несущий ответственность за поддержание мира и безопасности. В 2008 г. Совет последовательно принял четыре резолюции – № 1816 от 2 июня, № 1838 от 7 октября, № 1846 от 2 декабря и № 1851 от 16 декабря, посвященные ситуации с пиратством и вооруженным разбоем у побережья Сомали.

В Резолюции № 1816 (2008), принятой Советом Безопасности 2 июня 2008 г., впервые в истории ООН на таком высоком уровне была высказана серьезная озабоченность угрозой, которую представляют акты пиратства и вооруженного разбоя против судов. СБ ООН утвердил правовые рамки, применимые к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., напомнив при этом об обязанности государств сотрудничать в максимально возможной степени в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.

СБ ООН, учитывая кризисную ситуацию в Сомали, принял беспрецедентное решение – впервые при наличии заблаговременного уведомления Генерального секретаря ООН иностранным военным кораблям было разрешено входить в территориальное море этого государства в целях пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море подобно тому, как это разрешается делать в открытом море согласно нормам международного права. Т.е. военный корабль в территориальном море Сомали может захватить пиратское судно, арестовать находящихся на этом судне лиц и захватить находящееся на нем имущество. 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.

Однако появление иностранных боевых кораблей окончательно проблему пиратства в Сомали не решит. Военно-морское присутствие не гарантирует полной безопасности, поскольку были случаи, когда пираты захватывали суда, передвигавшиеся с конвоем.

Очевидно, что необходимы дополнительные меры, кроме правового регулирования борьбы с пиратством и патрулирования «опасных вод» ВМФ различных стран. В краткосрочной перспективе требуется, чтобы судовладельцы проявляли больше заинтересованности в выполнении базовых протоколов по безопасности.

Периодически звучат предложения использовать наемников или военных для защиты торговых судов. Но такие меры могут привести к появлению новых сложностей. Например, пираты часто атакуют торговые суда в территориальных водах, в этом случае

непонятно, как государства отнесутся к появлению вооруженных наемников в принадлежащей им зоне океана. Другой аспект этого предложения: если пираты будут знать, что при абордаже им придется иметь дело с вооруженными охранниками, они будут действовать с большей жестокостью и применять более мощное оружие.

В долгосрочной перспективе единственным путем решения пиратской проблемы в самом опасном регионе, является решение проблемы безвластия в Сомали. Это очень серьезная и сложная задача. Следует учитывать, что сохранение подобной ситуации в Сомали, скорее всего, приведет к появлению не только морских, но и наземных угроз. Принимая во внимание, что Сомали постепенно превращается в своеобразную базу для преступников различного пошиба: от торговцев наркотиками до террористов, международное сообщество должно как можно скорее найти решение этой проблемы, пока хаос и безвластие не распространились далеко за пределы этого региона.

Нарушев Т.Р.,

студент,

Національний університет «Одеська юридична академія»

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ МЕЖДУ НАЦИОНАЛЬНЫМ И МЕЖДУНАРОДНЫМ ПРАВОМ В ОБЛАСТИ РЕГЛАМЕНТАЦИИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПИРАТСТВО

Защита от пиратства исторически сформировалась как комплексный субинститут международного и внутригосударственного права и как составная часть мер, предпринимаемых международным сообществом для обеспечения безопасности морского судоходства. На сегодняшний день для защиты от пиратства явно недостаточно существующих международных и национальных правовых регуляторов.

В области взаимодействия международных и национально-правовых норм о запрете пиратства можно выделить следующие проблемы: во-первых, определение пиратства, содержащееся в ст. 101 Конвенции по морскому праву, имеет ряд недостатков. Во-вторых, национальное уголовное право Украины не полностью