

## Борьба с пиратством и вопрос о международно-правовой ответственности

*Анянова Е.С.\**

Пиратство наносит значительный ущерб мировой экономике. Критическая «пиратская ситуация» в Гвинейском заливе в этом плане – наиболее показательный пример. Успешное разрешение длительного пиратского кризиса в регионе Сомали (в 2015 г. пиратских нападений в данном регионе зарегистрировано не было, а в 2016 г. - 1) основано на совместных усилиях всего мирового сообщества. Сегодня в области охраны мореплавания здесь для государств достаточно принять адекватные (хотя и значительные) усилия на национальном и региональном / межрегиональном уровнях.

В работе проведен анализ общих характеристик пиратства, сделаны выводы о характере существующего международно-правового регулирования в борьбе с данным преступлением, его влиянии на глобальную экономику и взаимосвязь с вопросами страхования, стоимости морских перевозок.

**Ключевые слова:** пиратство; Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.; морское право; охрана мореплавания.

Статистика<sup>1</sup> свидетельствует о том, что места активных пиратских нападений на морские суда время от времени меняются, в связи с чем подобные «очаги» преступности на море могут перемещаться, а их число – возрасти или резко сокращаться<sup>2</sup>. Последнее произошло, например, в случае с пиратским кризисом у берегов Сомали, где с 2004 г. в Аденском заливе совершалось более 200 нападений на суда в год, но к 2013 году, после целого ряда мер по борьбе с пиратством

---

\* Анянова Екатерина Сергеевна – к.ю.н., соискатель кафедры международного права МГИМО МИД России, ведущий инженер ОАО «ПСЗ «Янтарь», г. Калининград. Ekaterina.Anyanova@gmail.com.

и другими вооруженными нападениями на суда резко сократилось (к 2015 году, по данным ММБ, - до нуля).

Как это влияет на состояние экономики, в том числе, глобальный – важный и интересный предмет исследования, которое предпринято, в частности, А. Шапиро<sup>3</sup>. Подобная взаимосвязь относительно легко прослеживается, к примеру, на ситуации повышения риска и пересмотре страховщиками стоимости страхования или дополнительной страховой премии.

Пиратский кризис в районе Аденского залива в этом плане представляется наиболее показательным, поскольку в результате его размеры страховых премий, связанных с похищением и выкупом, возросли чуть ли не в десять раз. Не удивительно поэтому, что территория Аденского залива и западной части Индийского океана в 2008 г. была классифицирована как «зона военного риска» со специальными страховыми премиями. Страховка за судно, проходящее через опасные районы, от риска пиратства за несколько дней составляла до \$30 000, включая в себя, в том числе, и оплату суммы выкупа в размере 2-3 миллиона долларов США, услуг компании для ведения переговоров и даже медицинские услуги в случае необходимости.

А иногда размер выкупа достигает 10 000 000 долларов США и выше. К примеру, в феврале 2011 г. за освобождение танкера на севере Сомали выплатили 13 500 000 долларов США, а выкуп за освобождение греческого танкера «Смирный» с экипажем из 26 человек был уплачен в 2013 г. в размере 9 500 000 долларов США.

Нередко практика выплаты выкупов критикуется в связи с тем, что подобное поведение судовладельцев в своем роде «поощряет» пиратство. Но такая практика сложилась на протяжении столетий. Эти методы считаются в конечном итоге более дешевыми, чем непосредственная борьба с данным преступлением. По этой причине судовладельцы, как правило, не обращаются в правоохранительные органы в соответствующих ситуациях.

В многочисленных научных исследованиях по данному вопросу особое внимание, как правило, уделяется пиратскому кризису у побережья Сомали, где в свое время пиратство разрослось до уровня организованной уголовной структуры<sup>4</sup>, что и потребовало привлечения для борьбы с ним усилий всего мирового сообщества.

Совет Безопасности ООН был вынужден принять в этом плане несколько специальных резолюций: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011), 2111 (2013), а Председатель СБ ООН сделать соответствующее заявление от 25 августа 2010 г.

Хорошо известны последующие антипиратские операции в регионе со стороны НАТО, ЕС и США<sup>5</sup>, в т.ч. такие как: операция Европейского союза «Аталанта», операции НАТО «Союзный защитник» и «Океанский щит», целевой группы 151 Объединенных ВМС и др. Усилия к борьбе с пиратством у берегов Сомали приложили также

Индия, Исламская Республика Иран, Йемен, Китай, Малайзия, Республика Корея, Российская Федерация, Саудовская Аравия и Япония, направив в регион корабли и/или авиацию для поддержки антипиратских действий.

Резолюциями СБ ООН государствам было представлено право входить в территориальные воды Сомали в целях пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море.

Ст. 100 Конвенции 1982 г. и ст. 14 Конвенции 1958 г. об открытом море<sup>6</sup> содержат обязанность государств к сотрудничеству для борьбы с пиратством в открытом море и других морских пространствах за пределами юрисдикции любого государства. Но данного положения недостаточно для того, чтобы обязать каждое государство осуществлять непосредственное преследование пиратов. Данный пробел представляется общим недостатком антипиратского режима.

Для эффективной борьбы с пиратством необходимо четкое правовое регулирование вопросов пиратства и на национальном уровне<sup>7</sup>.

За пределами юрисдикции какого-либо государства ст. 19 Конвенции об открытом море 1958 г. и ст. 105 Конвенции 1982 г. предоставляют государствам-участникам право захватывать пиратские суда и находящееся на нем имущество, арестовывать находящихся на нем лиц.

В свете ст. 105 Конвенции 1982 г. возникает вопрос, могут ли суда частных охранных фирм, таких как «Блэкуотер Ворлдвайд», участвовать в анти-пиратских мероприятиях.

Ответ на данный вопрос, как правило, положительный. Но рекомендуется заключение двусторонних соглашений между прибрежными государствами для координированного *военного* прибрежного охранного патрулирования вдоль морских границ, что особенно распространено в Южной Азии<sup>8</sup> и считается самым эффективным средством борьбы с пиратством. Некоторые государства даже позволяют военным и полицейским судам других государств входить в их воды в целях борьбы с пиратством как, например, Индонезия, Сингапур и Малайзия<sup>9</sup>.

В настоящий момент наибольшей пиратской активностью является в регионе Гвинейского залива. Но она не настолько значительна, как это было в свое время в районах Сомали, Аденского залива, Юго-Восточной Азии.

В целом представляется возможным сделать вывод о том, что сложившийся международный режим борьбы с пиратством является, несмотря на имеющиеся недостатки, достаточным для эффективной борьбы с данным явлением. И в настоящее время ситуация в данной сфере не достаточно серьезна для вмешательства международного сообщества, она требует от прибрежных государств приложить больше усилий на национальном и региональном/ межрегиональном уровнях.

# Combat with Piracy and International Legal Responsibility (Summary)

*Ekaterina S. Anyanova\**

Significant damage is caused to the world economy by piracy. And the critical “piracy situation” in the Gulf of Guinea in this relation is the clearest example. The successful solution of the long piracy crisis in the region of Somalia (in 2015 no piracy attacks was registered in the region, in 2016 – 1) is based on the joined efforts of the world community. Today in the area of maritime security here adequate (though great) efforts are enough on the national and regional/interregional levels.

In the paper the general characteristics of piracy are analyzed, conclusions are made about the character of the existing international legal regulation in the fight with this crime, its influence on the global economics and interrelation on the samples of insurance, cost of maritime transport.

**Keywords:** piracy; UN Law of the Sea Convention, 1982; law of the sea; maritime security.

<sup>1</sup> Статистические исследования вопросов пиратства и грабежа на море затруднены, поскольку судовладельцы и экипаж неохотно официально регистрируют случаи пиратских нападений в правоохранительных органах, даже в страховых компаниях, т.к. такие разбирательства продолжительны по времени, приводят к росту страховых премий или даже эскалации конфликта (если он возникает). – See: Luft G. Terrorism Goes to Sea / G. Luft, A. Korin // Foreign Affairs. 2004. № 83 : P. 61 – 71.

<sup>2</sup> Ромашев Ю.С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика).- Москва: Издательство «ТрансЛит», 2012. 336 с. С. 215.

<sup>3</sup> Shapiro A. Multiple approaches must be taken to manage the piracy problem // Miller D. Modern-day piracy. Detroit: Greenhaven Press, 2012. 219 p. PP. 137-147. P. 137.

<sup>4</sup> Talley W. Piracy in shipping / W. Talley, E. Rule // Talley W. Maritime safety, security and piracy. London: Informa, 2008. 344 p. PP. 89-101; Transnational piracy: to pay or to prosecute? // American Society of International Law Proceedings. 2011. Vol. 105. PP. 543 – 554. P. 551.

<sup>5</sup> Guilfoyle D. Somali Pirates as Agents of Change in International Law-making and Organisation // Cambridge Journal of International and Comparative Law. 2012. Vol. 1. Issue 3. P. 81–106. P. 96.

<sup>6</sup> Sohn L. Law of the sea in a nutshell / L. Sohn, K. Juras, J. Noyes, E. Francx. 2nd ed. St. Paul, Minn: West Publishing, 2010. 545 p. P. 79.

<sup>7</sup> Geiss R. Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden / R. Geiss, A. Petrig. Oxford: Oxford University Press, 2011. 321 p. P. 185.

<sup>8</sup> Sharma O. P. The international law of the sea: India and UN convention of 1982. New Delhi: Oxford University Press, 2009. 357 p. P. 260.

<sup>9</sup> Talley W. Piracy in shipping / W. Talley, E. Rule // Talley W. Maritime safety, security and piracy. London: Informa, 2008. 344 p. PP. 89-101. P. 94-95.

---

\* Ekaterina S. Anyanova - LL.M, Ph.D. in law, competitor for a doctor degree in the field of the Legal Science of the Chair of International law, MGIMO-University MFA Russia; Leading engineer, JSC “Shipyard “Yantar”, Kaliningrad. Ekaterina.Anyanova@gmail.com.