

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«**СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ**»

Юридический институт

Кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
_____ Т.Ю. Сидорова
подпись инициалы, фамилия
« _____ » _____ 2023г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

41.03.05. Международные отношения

Противодействие морскому пиратству международным сообществом
в XX - начале XXI вв.

Руководитель _____
подпись, дата

профессор, д.и.н.

Е.В. Мороз

инициалы, фамилия

Выпускник _____
подпись, дата

Е.Н. Королева

инициалы, фамилия

Красноярск 2023

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Пиратство как угроза безопасности мореплавания	8
1.1. Понятие и классификация международного морского пиратства	8
1.2. Проблемы борьбы с незаконными актами против судоходства на современном этапе.....	12
1.3. Роль международных организаций в борьбе с пиратством в XX – начале XXI вв	16
2. Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными актами против судоходства в XX - начале XXI вв.....	23
2.1. Современное международное законодательство о борьбе с незаконными актами против судоходства.....	23
2.2. Правовые и организационные меры по обеспечению безопасности российских портов и судов на современном этапе.....	30
2.3. Пути повышения эффективности международного противодействия преступлениям в морском пространстве	35
Заключение	42
Список использованных источников	46

ВВЕДЕНИЕ

Существуют некоторые преступления, которые могут подорвать как национальную безопасность какой-либо страны, так и международную. Одним из таких преступлений является пиратство.

Пиратство появилось в XIV веке до н. э. на побережье Малой Азии. Пираты совершали захват кораблей египтян и совершали набеги на Кипр, поскольку процветала бедность населения, местные институты были слабы. Людей привлекало наличие оживленных торговых портов с богатой добычей. Политическая и экономическая нестабильность государств подтолкнула людей к поиску легкого заработка. В XVII веке пираты стали распространяться, так как в Европу перевозилось большое количество ценных грузов, появилось много опытных моряков. Однако международное сообщество не уделило должного внимания данному преступлению в связи с развивающейся экономикой и освоением Нового Света. В начале XVIII века государства осознали, что подобные преступления несут огромный убыток экономике, и укрепили военно-морские базы, что привело пиратство к упадку. К концу XX - началу XXI вв. пиратство достаточно сильно развилось. Это стало организованной преступной деятельностью с целью получения денег, оружия, сырья и товаров. Если первые нападения были не столь прибыльными для пиратов, то последующие приносили пиратам богатство. Они были очень организованными, с отточенной тактикой и хорошим оружием.

Международное пиратство является одной из важнейших проблем настоящего времени и, как и любой глобальный процесс, приобретает новые черты и развивается, в связи с чем необходимо реформировать существующее международное законодательство для более эффективной борьбы, что и обуславливает актуальность данного исследования.

Пиратство является достаточно опасным видом преступления международного характера. Некоторые факты говорят о том, что морские

пираты довольно быстро распространились по всему миру. Если до начала Второй Мировой войны были лишь некоторые упоминания нападений, то к концу XX века произошел резкий подъем их числа. Согласно информации из Международного морского бюро [14], в 2010 году было зафиксировано 445 нападений пиратов на корабли. По сравнению с другими годами, это рекордное количество захватов и нападений (в 2007 году — 263, в 2008 году — 293, в 2009 году — 410, в 2011 году — 439). В последующие годы количество нападений уменьшалось, что позволяет сделать вывод о снижении активности пиратов по всему миру (2012 год — 297, 2013 год — 264, 2014 год — 245, 2015 год — 246). Наибольшее количество преступлений, совершенным на море, было в Индонезии (108), 13 нападений в Малайзии, 11 у берегов Филиппин, 27 около Вьетнама, 11 возле побережья Бангладеша, 13 — у индийских берегов и 14 у берегов Нигерии. Совершены нападения у берегов Китая, Камеруна, Конго, Египта, Таиланда, Гаити, Ганы, Венесуэлы, Кении, Мозамбика, Либерии, Папуа Новой Гвинеи, в проливе Малакка и в Сингапурском проливе. В 2016 году было зафиксировано 37 нападений в Кении, Нигерии, Китае, Филиппинах, Индонезии, Индии, Венесуэле. Несмотря на большой спад нападений в течение десятилетия, пиратство остается острой проблемой и по сей день, поскольку многие захваты кораблей остаются не зарегистрированы. В 2021 году было зарегистрировано 37 преступлений в Африке, 1 в Иране, 1 в Бангладеш, 1 возле острова Хайнань, 36 у берегов Малайзии, 6 в Индонезии, 5 в Брунее, 8 в Филиппинах, 37 в Южной Америке. Что касается 2022 года, количество нападений практически не снизилось по сравнению с 2021 годом: 20 случаев в Южной Америке, 17 нападений в Африке, 62 в Юго-восточной Азии. В 2023 году зафиксировано 7 нападений в Индонезии, 1 в Пакистане, 6 в Африке и 5 в Южной Америке. [14]

Проблема пиратства достаточно актуальна, поскольку она не решена до сих пор, случаи нападения фиксируются Международным морским бюро. 23.02.2023г. в Индонезии, 10.03.2023г. в Сингапурском проливе, 12.03.2023г. в

Филиппинах, 19.03.2023г. очередная попытка нападения пиратов в Индонезии, 26.03.2023г. в Перу. [14]

В рассмотрении проблемы борьбы с пиратством можно столкнуться с некоторыми условиями, которые в данной ситуации не позволяют нам рассматривать эту проблему в отдельно взятой стране, а требуют комплексного подхода к данной проблеме. Эффективные меры по предотвращению развития морского пиратства, а также высокий уровень обеспечения безопасности судоходства являются главными задачами мирового сообщества.

Государствам необходимо уделить большое внимание данной проблеме для искоренения пиратов, чтобы обеспечить международную, национальную безопасность и безопасность отдельным людям — капитану корабля, экипажу и пассажирам.

На сегодняшний день главной проблемой для международного сообщества является отсутствие единого определения пиратства, а также отсутствие универсального международного нормативно-правового акта, который содержал бы положения о сотрудничестве международного сообщества в борьбе против данного преступления.

На данный момент пункты, предусмотренные международно-правовыми актами, не позволяют достаточно эффективно бороться с проблемой пиратства для их полного искоренения, что актуализирует вопрос о реконструкции и совершенствовании как международных правовых норм, так и национальных законодательств.

Научная новизна исследования и практическая значимость заключаются в том, что в ходе данной работы были выявлены методы наиболее эффективной борьбы с морским пиратством как на национальном, так и на международном уровнях.

Объектом исследования является противодействие морскому пиратству международным сообществом в XX - начале XXI вв.

Предметом исследования являются средства и методы противодействия морскому пиратству в XX - начале XXI вв. международными организациями и государствами.

Цель исследования: проанализировать методы противодействия морскому пиратству международным сообществом, роль международных организаций в борьбе с пиратами, рассмотреть международно-правовые акты, направленные на борьбу с данным преступлением в XX - начале XXI вв. и выявить способы повышения их эффективности.

Для достижения поставленной цели в работе формируются следующие задачи:

1. Рассмотреть понятие и классификацию международного морского пиратства
2. Изучить проблемы борьбы с преступлениями против безопасности судоходства на современном этапе.
3. Выявить роль международных организаций в борьбе с пиратством в XX - начале XXI вв.
4. Проанализировать современные международно-правовые нормы, направленные на борьбу с пиратством.
5. Исследовать правовые и организационные меры по обеспечению безопасности российских портов и судов
6. Определить эффективные методы для борьбы с пиратами.

Методы, используемые для написания работы: комплексный анализ и обобщение монографий отечественных и зарубежных авторов, специальной литературы, публикаций в периодических изданиях, посвященных морскому пиратству; изучение документальных материалов, регулирующих вопрос сотрудничества государств в борьбе с морскими пиратами, методы статистической обработки данных, а также методы дедукции и индукции.

Эмпирическую базу исследования составили:

Данные Российских и зарубежных Интернет-библиотек;

Официальные сайты международных организаций;

Российское законодательство;

Международно-нормативные акты.

Теоретическую базу составили:

Работы отечественных специалистов по международным отношениям и международному праву: С. Пенько; Д. Михеева, Н.Поникаров, В.Хижняк.

Работы зарубежных исследователей, таких как: П. Прингл, Н. Фергюсон, К. Менкхаус.

Работа состоит из введения, основной части, содержащей две главы, заключения и списка использованных источников.

1 Пиратство как угроза безопасности мореплавания

Использование морского пространства всегда оказывало существенное влияние на развитие политических, экономических и культурных взаимосвязей между государствами. Однако, помимо использования морских территорий в мирных целях, существуют и угрозы, совершаемые на море. Одной из опасностей в морском пространстве является пиратство.

1.1 Понятие и классификация международного морского пиратства

В международном праве существует нечеткость в определении морского пиратства, а также в определении его признаков. В связи с этим возникают сложности в осуществлении борьбы против данного преступления.

На данный момент морское пиратство принято считать «неправомерным актом насилия, задержания или грабежа». [10] В международном праве существуют и другие понятия данного преступления: «неправомерный акт насилия в открытом море против другого судна или летательного аппарата» [11]; «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом» [37]; «захват судна или осуществление контроля над ним силой или угрозой силы». [9]

Попытки дать общее определение морскому пиратству и закрепить его в международных договорах были еще с древних времен. Однако, в связи с разногласиями в экономической и политической областях, государства не смогли разработать универсальный термин для данного международного преступления. Максимум, что странам удавалось, — заключать двусторонние соглашения для борьбы с морским пиратством.

Помимо всеобщих разногласий в разработке понятия морского пиратства, у большинства стран (Австрия, Албания, Бельгия, Венгрия, Вьетнам, Индия, Тунис, Таиланд, Швеция, Япония, Перу, Франция, Шри-Ланка и тд.) не было отдельных законов о пиратах даже в национальных законодательствах. Во многих государствах (Армения, Грузия, Казахстан, КНР, Молдова, Таджикистан) пиратство приравнивалось к бандитизму или разбою. В других же

После всех попыток было принято два документа, в которых термин морского пиратства был дан развернуто: Конвенция ООН об открытом море 1958 г. и Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В этих документах была проведена кодификация норм, которые определяли морское пиратство.

В соответствии со ст.15 Женевской конвенции [10] 1958 г. и ст.101 Конвенции [11] 1982 г. пиратством является:

1) Любой акт, который был совершен в личных целях экипажем частного судна или воздушного судна и направленных против другого судна или воздушного судна или против лиц или имущества, находящихся на борту.

2) Акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, при условии, что данное лицо знает, что судно или летательный объект являются пиратскими.

3) Действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, которое предусмотрено в 1 и 2 пунктах.

Признаки пиратства таковы: это преступление, совершенное в открытом море вне юрисдикции какой-либо страны. Преступления, совершенные на территории какой-либо страны, подвергаются национальному законодательству данного государства. Следующий признак заключается в том, что пиратство направлено против безопасности какого-либо объекта. [10]

Исходя из определений и признаков, данных выше, следует, что субъектом пиратства являются судна, корабли, танкеры, а объектом — юридические и физические лица, которые находятся на борту. Большинство

нападений пиратов происходят вне зоны юрисдикции государств, в открытом море, что усложняет процесс борьбы против данного преступления.

Большинство государств приняли данное определение пиратства и отразили его в своем законодательстве. Например, в российском законодательстве понятие пиратства представлено в 227 статье УК РФ. Пиратством является «нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения». [37]

Еще одним международным документом является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1 ноября 1974г. Конвенция была принята для того, чтобы установить единые правила и принципы, которые применяются к судам.

В связи с тем, что определение «пиратства» в документах достаточно узкое, в международном праве существуют противоречия в том, что можно считать пиратством, а что – нет. Отсюда следует, что формы насилия, совершенные в территориальном море, а также без участия двух судов, такие как, например, насильственный захват контроля над судном членами его экипажа или пассажирами, даже если последующее действие заключается в удержании с целью выкупа судна, не считаются преступлением. Например, захват контроля судна угонщиками, находившимися в качестве пассажиров на португальском судне *Santa Maria* в 1961 году и на итальянском круизном лайнере *Achille Lauro* в 1985 году, [47] который широко освещался в прессе, не считался пиратством.

После Советом Безопасности ООН был принят ряд резолюций: 1816 от 2 июня 2008 года [32], 1846 от 2 декабря 2008 года [33] и 1851 от 18 декабря 2008 года. [34]

Эти резолюции, хотя и используют термин пиратство, не дают ему определения. Ссылки на положения Конвенции ООН по морскому праву и заявление о том, что эти положения содержат " руководящие принципы сотрудничества в максимально возможной степени в пресечении пиратства в

открытом море" [11], указывают на то, что отправной точкой является вышеупомянутое определение в Конвенции. Однако в этих резолюциях всегда упоминается "вооруженный грабеж" вместе с пиратством. А вооруженное ограбление не определено.

Этот термин обычно используется в рамках Международной морской организации (ИМО) и может пониматься как включающий все акты насилия, цели которых идентичны или сходны с целями пиратства. Но данное понятие не попадает под определение пиратства, в частности потому, что «вооруженный грабеж» может совершаться без использования судна против судна. В ИМО "вооруженный разбой" относится только к деятельности в водах, находящихся под юрисдикцией государства, в то время как пиратство распространяется на действия, совершенные в открытом море.

Ключевой элемент Резолюций изложен в пункте 7 резолюции 1816. [32] В нем решается проблема ограничения определения пиратства актами, совершаемыми в открытом море, что, как уже упоминалось, является противоречивым. Государствам разрешено входить как в территориальные воды для пресечения актов пиратства и вооруженного грабежа, так и в открытом море.

Основное действие этих положений заключается в том, чтобы сделать нормы международного права, касающиеся пиратства в открытом море, применимыми также к территориальным водам. В частности, позволяя преследование из открытого моря в территориальные воды и разъясняя, что государства, в соответствии с этими правилами, могут использовать все необходимые средства для пресечения преступления.

Международное право достаточно противоречиво в отношении того, что можно считать пиратством, а что нельзя. Учитывая все определения, можно сделать вывод о том, что на практике в международном праве пиратством принято считать неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, который направлен против морского судна, воздушного судна, а также против лиц, находящихся на борту объектов (экипаж, капитан) в целях завладения

чужим имуществом. Проанализировав базу международно-правовых источников, автор данной работы предлагает дать следующее определение морскому пиратству: Любой неправомерный акт насилия, грабежа, захвата в открытом или территориальном морях, осуществляемый морским или воздушным судном против другого морского или воздушного судна, человеком против морского или воздушного судна с использованием вооружения в целях получения какой-либо выгоды. Так как подобный универсальный термин пиратства отсутствует, государствам, к сожалению, не всегда удаётся задерживать преступников. Таким образом, морские преступники могут обходить некоторые нормы международного права и быть безнаказанными.

1.2 Проблемы борьбы с незаконными актами против судоходства на современном этапе

В связи с отсутствием у государств чёткого понимания определения и признаков пиратства, появляются проблемы сотрудничества стран в этой области.

К первой проблеме относятся материальные аспекты. Такая проблема связана с содержанием преступных лиц или подозреваемых лиц. К тому же, этот вопрос становится еще более важным, поскольку государства, в которых распространены такие преступления (Сомали, Нигерия, Филиппины), не имеют возможности нести такие расходы.

Следующая проблема — проблема процессуального направления. К ней относятся установление личности преступника, сбор улик и доказательств, транспортировка преступника и обеспечение явки всех подозреваемых и свидетелей в суд.

Третья проблема — отсутствие скоординированного механизма защиты от пиратов как на национальном, так и на универсальном уровнях. На данный момент не существует какой-либо системы патрулирования. В связи с этим реализация планов по борьбе с пиратством несколько осложнена.

По этой причине преступных и подозреваемых лиц, совершивших преступление против безопасности судоходства, освобождают сразу. Таким образом, пираты, напавшие на судно "Московский университет" в Аденском заливе с российским экипажем под либерийским флагом 5 мая 2010 года, были освобождены. Другие страны также имели аналогичный опыт. Пираты, напавшие на немецкие корабли, были доставлены в штат вместе со своими семьями. Преступники получили минимальное наказание в колонии общего режима, в то время как их семьи проживали в стране экстрадиции. После освобождения пираты продолжили жить в Германии, получив немецкое гражданство.

В декабре 2009 года экипаж датского судна был вынужден освободить 13 пиратов, совершивших нападение в Аденском заливе, поскольку ни одна страна не согласилась проводить судебное расследование на территории своей страны. [6]

Дела не доходили до судебных разбирательств, и пираты были освобождены и во Франции в 90 % случаев. В 2010 году Сенат принял законопроект, позволяющий судам рассматривать дела о преступлениях, связанных с нападениями на суда за пределами этой страны. После того, как закон вступил в силу, суды смогли рассматривать дела даже в тех случаях, когда нападения совершались не на французские корабли. [44]

В мировой практике довольно мало случаев осуждения пиратов по национальным законам страны. Был опыт создания специализированного суда в Кении в городе Мобасе. Суд был в праве рассматривать дела по преступлениям, совершенным в море. Однако суд просуществовал недолго. Помимо этого, данный судебный орган не был межнациональным, кенийские власти согласились рассматривать дела о преступлении против безопасности на море в суде города Момбаса исключительно на основе международных соглашений. [7]

Аналогичный орган был создан в Виктории (Республика Сейшельские острова), но и его деятельность оказалась неэффективной. В Европейском союзе предпринимались попытки передать дела о преступных организациях,

совершавших преступления в морском пространстве, в суды таких африканских стран, как Танзания, ЮАР, Мозамбик и Уганда.

В итоге многие дела были переданы в суды государств, в которых за совершение подобного преступления следовала смертная казнь. (Сомалиленд, Пунтленд и Йемен). Изначально наказания для пиратов были достаточно мягкими, вскоре они ужесточались. Дошло до того, что пиратам стали назначать смертную казнь, так как была вероятность совершения повторных нападений со стороны осужденных. Эта причина, казалось бы, достаточно логична, но дело было в финансовом факторе. Суды не получали дотаций со стороны международного сообщества на содержание и транспортировку преступников. [24]

Ещё одной проблемой является то, что государства не всегда готовы предпринимать какие-либо действия в отношении преступников.

Например, захват пиратского судна, в соответствии с полномочиями, предоставленными всем государствам в Конвенции ООН по морскому праву [11], подразумевает возможность применения силы. В вышеупомянутых резолюциях Совета Безопасности также упоминается пункт об использовании всех необходимых средств для пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя. Очевидно, что Совет Безопасности подразумевает фразу «все необходимые средства» как «применение силы».

Несмотря на разрешение Совета Безопасности ООН предпринять более решительные военные действия против пиратов, государства, в основном, предпочитали не использовать это разрешение. В большинстве случаев пираты задерживаются, их оружие и лодки конфискуются и уничтожаются, в то время как сами пираты либо возвращаются на берег и освобождаются, либо передаются властям третьего государства для судебного преследования. Недавняя государственная практика проведения операций по борьбе с пиратством указывает на то, что государства, патрулирующие воды, не проводили боевых операций против пиратов на уровне, который подразумевал бы применение законов войны.

Однако в исключительных случаях государства действительно прибегали к применению силы. Одним из примечательных случаев в апреле 2008 года был французский рейд на пиратское убежище в районе Пунтленд в Сомали с целью задержания пиратов, которые ранее захватили яхту под французским флагом, похитили и удерживали для получения выкупа 30 пассажиров. После того, как выкуп был выплачен владельцем яхты и заложники освобождены, французские военные организовали вертолетный рейд, в ходе которого снайпер вывел из строя автомобиль пиратов, чтобы предотвратить побег, в то время как вертолет высадил трех французских командиров, которые захватили 12 пиратов, которым грозило судебное преследование во Франции. [45]

Хотя операция действительно повлекла за собой силовые действия со стороны государственных вооруженных сил, эта деятельность больше напоминает полицейскую акцию, в ходе которой подозреваемые в пиратстве были арестованы и задержаны, а не подверглись нападению и уничтожению как военные враги.

Другие инциденты, связанные с применением смертоносной силы, несомненно, были совершены в целях самообороны или защиты других лиц. Один хорошо известный инцидент, произошедший позже, касался индийского военно-морского корабля «Табар», который атаковал и потопил пиратское судно после того, как оно пригрозило взорвать индийский военный корабль. Наконец, в апреле 2009 года пираты захватили капитана грузового судна «Маерск Алабама», что привело к противостоянию между пиратами и кораблями ВМС США в этом районе. Даже после того, как пираты открыли огонь по американским кораблям, они не стреляли, опасаясь обострения ситуации. Однако в конце концов пираты были убиты снайпером на борту корабля США, когда стало ясно, что жизни заложника угрожает опасность. [22]

Суть в том, что эти инциденты иллюстрируют, что руководящий принцип государств, участвующих в операциях по борьбе с пиратством у берегов Сомали, заключается в том, чтобы избегать применения силы, когда это возможно, и делать это только в случаях самообороны или для

непосредственной защиты других. Исключением, пожалуй, является французский рейд в Пунтленде, хотя даже эта более масштабная операция была попыткой задержать и арестовать пиратов, а не убивать их в ходе военных действий. [45]

Поэтому государства лишь с большой неохотой прибегают к применению военной силы против пиратов, и когда они это делают, это не переходит порога, который подразумевал бы применение законов войны. Более того, государства даже неохотно преследуют лиц, подозреваемых в пиратстве. Недавняя практика показывает, что государства преследуют пиратов только в том случае, если они имеют какое—либо отношение к инциденту - в частности, если именно их граждане были похищены или удерживались с целью получения выкупа, как это было в случае с французским рейдом и инцидентом с кораблем «Маерск Алабама». [22]

Таким образом, международные организации и государства достаточно долго пытались противодействовать пиратам, проводя различные операции и миссии. Однако, они были недостаточно эффективными из-за нежелания мирового сообщества принимать радикальные меры против пиратов. Страны в исключительных случаях прибегали к применению силы для защиты своего экипажа, в остальных случаях они предпочитали сохранять нейтралитет. Пираты оставались безнаказанными, поэтому у них не было страха перед ответственностью, и они продолжали совершать преступления.

Без сомнений, решение этих проблем будет невозможно без участия международных организаций, поскольку работа Организации Объединенных Наций и других международных организаций играет особую роль в данной проблеме. Военные меры не являются единственным способом предотвратить нападения пиратов. Военные действия, предпринятые в этот период, привели к предотвращению действий пиратов на территории Африканского Рога. В целом, государствам необходимо создать единый механизм действия против пиратов. В нынешней системе борьбы с пиратством есть несколько недостатков — отсутствие совместных мер борьбы с пиратами, отсутствие единого

универсального документа, включающего в себя все пункты о пиратстве (термин, ход действий при нападении), отсутствие специализированного международного судебного органа, который бы занимался судебным преследованием лиц, совершивших данное преступление.

1.3 Роль международных организаций в борьбе с пиратством в XX - начале XXI вв

Распространение пиратства вынудило мировое сообщество принимать меры по борьбе с ним. Международные организации стали проводить различные операции для пресечения распространения преступлений. Однако, были ли они эффективными?

Создание Международной морской организации (ИМО) в 1948 году — значимое событие в сфере борьбы с пиратами. Эта межправительственная организация является учреждением ООН. ИМО обеспечивает связь между государствами, обмен информацией и решение вопросов, связанных с торговым судоходством. Стоит также отметить, что в рамках ИМО было создано 10 региональных организаций, которые обеспечивают защиту портам. Организации занимаются проверкой судов и членов экипажа. ИМО приняла несколько резолюций. Первая из них — Резолюция А.504 (XII) «Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы мошенничества» [29] от 1981 года. Резолюция предполагала анализ национальных законодательств стран-участников на предмет отсутствия или нехватки законов против преступлений, совершаемых на море. Кроме того, на основе Резолюции А.504 (XII) был создан орган Международное морское бюро. Резолюция А.584 (14) «Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, а также их пассажирам и экипажу» [30] от 1985 года предусматривала усовершенствование системы защиты портов и судов стран-членов.

Международное морское бюро является органом, которому государства заявляют о случаях нападения пиратов. Центр отслеживает все случаи нападения круглосуточно, формируя информационный массив для отслеживания статистики нападений. Например, в случае недавних событий 23.02.2023г. в Индонезии трое грабителей, вооруженных длинными ножами, поднялись на борт стоявшего на якоре танкера с продуктами. Они проникли в машинное отделение, угрожали дежурному инженеру и украли части судового двигателя. Об инциденте сообщили в ММБ, которое подняло тревогу, в результате чего грабители скрылись на ожидавшей их лодке вместе с двумя сообщниками.

19.03.2023г. Индонезия. Двое грабителей поднялись на борт стоявшего на якоре танкера с продуктами по якорной цепи. Дежурная команда заметила грабителей и подняла тревогу, сообщив об инциденте Международному морскому бюро, в результате чего грабители сбежали, ничего не украв.

10 апреля 2023 года, Абиджан. Неизвестное количество пиратов атаковало танкер и угнало его. Связь с танкером была утеряна. Узнав об инциденте, ИМО немедленно проинформировало французские власти. Информация о пропаже танкера была передана всем кораблям по радио и соответствующим органам для их координации и для поиска судна. 15 апреля французские военно-морские силы обнаружили танкер и сопроводили его в безопасный порт. Пираты уничтожили навигационное оборудование и украли часть груза. Весь экипаж был в безопасности.

22 апреля 2023 года в Панаме дежурный во время планового обхода судна заметил посторонних лиц, которые пытались подняться на борт. Дежурный сразу сообщил о нападении ММБ, была поднята тревога, сделано сообщение по радио другим кораблям. Услышав сигнал тревоги, пираты прекратили попытку влезть на борт судна. [14]

Стоит отметить, что Международное морское бюро достаточно эффективно действует в случаях нападений на судна, однако, по мнению автора

работы, международному сообществу необходимо принимать меры по предотвращению подобных инцидентов.

Основанный в 1992 году Центр информации о пиратстве играет большую роль в борьбе с пиратами. Находится данный центр в Малайзии, Куала-Лумпур. Центр круглосуточно отслеживает случаи нападения пиратов, информирует и предупреждает об опасности, а также предпринимает действия при случаях нападения (осведомление спасательных центров, передача информации о дальнейших действиях).

Также было создано Европейское агентство по безопасности на море Европейским союзом. Данное агентство занимается координацией работы по обеспечению безопасности в морском пространстве.

С 2008 года международные организации провели ряд операций для борьбы с пиратством. Первая операция - операция Североатлантического альянса «Эллайд Провайдер» с октября по декабрь 2008г. Она подразумевала защиту торговых судов. Корабли НАТО сопровождали торговые судна. В экстренных случаях военным кораблям было разрешено применять силу в целях самообороны. За этот период корабли НАТО сопроводили 8 кораблей ООН. Операция завершилась успешно. [18]

Эстафету принял Европейский союз. Операция «Атланта» началась в декабре 2008 года. В отличии от предыдущей, данная операция была более радикальной. Она называлась военной, а не миротворческой.

В 2009 году была создана Смешанная оперативная группа 151, которая была создана для противодействия распространения пиратства и для защиты торговых кораблей.

Несмотря на проведение данных операций, количество нападений не сокращалось. НАТО решил продолжить борьбу с помощью миссии «Эллайд Протектор» с марта по август 2009г. За этот период корабли предотвратили 16 нападений из 37. [19]

С августа 2009г. проходила следующая миссия «Оушен Шилд», которая закончилась в 2014 году. [20]

Анализируя содействие Российской Федерации другим странам, а также её сотрудничество в борьбе с пиратами с другими странами, необходимо обратить внимание на географическую удаленность России от опасных регионов, в которых данные преступления совершаются достаточно часто. Несмотря на отдаленность от данных территорий, российские власти заинтересованы в сотрудничестве с другими государствами для борьбы с пиратами, так как преступление подобного характера может навредить международной безопасности в целом. На сегодняшний день самыми опасными регионами являются Малаккский пролив, Аденский залив, Гвинейский залив, Южно-Китайское море, а также побережья Тихого и Атлантического океанов. В послании Федеральному Собранию РФ Владимир Владимирович Путин отметил, что «Россия готова к совместной работе со всеми партнерами в интересах обеспечения общей, равной и неделимой безопасности». [25] Так, по инициации РФ была принята Резолюция СБ ООН по вопросу об уголовном преследовании пиратов. [21]

Кроме того, Россия, будучи постоянным членом Совета Безопасности ООН, не может оставаться в стороне от совместных действий международного сообщества в борьбе с морским пиратством.

Министерство иностранных дел РФ и Генеральный штаб ВМФ России тесно взаимодействуют с российскими ведомствами, которые выполняют боевые задачи по защите российских и зарубежных кораблей в самых опасных районах. К тому же, российские дипломаты и военные проводят постоянные переговоры с представителями операции Евросоюза «Атланта» и операции НАТО «Оушен Шилд». [20]

Россия обязалась оказывать гуманитарную помощь кораблям по линии Всемирной продовольственной программы, неотложную (хирургическую) медицинскую помощь, помощь в дозаправке суден партнеров.

На основании резолюции Совета Безопасности ООН № 1851 2008г. [34]

была создана Контактная группа по пиратству у берегов Сомали [48]. Сейчас в Контактную группу входят более 60 государств (к группе

присоединились не только африканские государства, но и европейские: Великобритания, Франция, а также США и Россия) . Контактная группа по пиратству у берегов Сомали является инструментом, организованным, координируемым и направляемым международным сообществом для борьбы с пиратством в Сомали.

Это центр крупной антипиратской сети, которая объединяет сотни участников, представляющих государства, международные организации, промышленные организации, морские или антипиратские проекты. Деятельность контактной группы по пиратству у берегов Сомали также включает в себя создание центров, направленных против пиратства. [48]

Контактная группа работает в двух основных формах: Первое — пленарное заседание, которое проводится раз в два года, все участники Контактной группы встречаются для обмена мнениями, обсуждения и согласования плана совместных действий на будущее. Другой формой являются так называемые рабочие группы. Эти группы более специализированы и техничны. Они фокусируются на конкретной проблеме. Рабочие группы часто собираются на специальных совещаниях или в специализированных отделах. На сегодняшний момент Контактная группа имеет три рабочие группы. Первая специализируется на наращивании потенциала военно-морских сил государств, вторая — на координации в море, а третья сосредоточена на решении вопросов с юридической стороны для борьбы с более широкими сетями пиратства.

Международным сообществом, безусловно, был внесен неоценимый вклад в борьбу с пиратством на море. Об этом свидетельствуют совместные действия по объединению и координации усилий международного сообщества по предотвращению совершения преступлений в морской сфере, обеспечению более эффективной защиты судов.

Таким образом, деятельность международных организаций является необходимым условием для более эффективной борьбы с пиратством. В этой области они оказывают непосредственное влияние на процесс формирования

международно-правовой базы, а также на развитие сотрудничества между государствами для противодействия морскому пиратству. Для обеспечения безопасности своему народу в стране и для повышения безопасности в морском пространстве, существует необходимость сотрудничества между государствами для предотвращения пиратства, так как данное преступление подрывает не только национальную безопасность.

Следует отметить, что в течение 50 лет международные организации начали более эффективно участвовать в борьбе с данным преступлением. Так, если в XX веке государства просто пытались создать организации, направленные на борьбу с морским пиратством, то в начале XXI века они совершали конкретные действия по искоренению пиратов: специальные военно-морские операции в рамках таких международных организаций, как ООН и НАТО.

2 Международно-правовые аспекты борьбы с незаконными актами против судоходства в XX - начале XXI вв.

Одним из важных аспектов борьбы с морским пиратством является международно-правовая база, направленная на противодействие развитию данного преступления. В связи с чем возникает потребность в анализе международных документов, которые регламентируют деятельность государств в борьбе с морским пиратством.

2.1 Современное международное законодательство о борьбе с незаконными актами против судоходства

Первый ключевой шаг на пути к искоренению пиратства — создание соглашения Комиссией международного права ООН (Конвенция об открытом море 1958г.), которое регламентировало вопросы, связанные с морским пиратством.

Сотрудничество между государствами необходимо для обеспечения безопасности их людей внутри страны, особенно на море и предотвращения любых пиратских актов для повышения безопасности на море. Статья 14 Конвенции 1958 года гласит о том, что: «Все государства, в полной мере

обязаны содействовать уничтожению пиратства в открытом море и в других местах вне юрисдикции какого-либо государства». [10]

Конвенция 1982 года подчеркивает это положение в статье 100, «все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства». [11]

В декларации об укреплении международной безопасности Организации Объединенных Наций 1970 года [3] говорится о том, что государства должны сотрудничать друг с другом в различных областях международных отношений, «независимо от их размеров, географического положения, уровня развития или политического, экономического и социального строя».

Существует несколько документов, которые дают квалификацию преступления, содержат статьи об ответственности за совершение данного преступления.

В ходе конференции в Риме в 1988 году было принято два немаловажных документа — Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства [9] и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе. [28] Стоит отметить, что с 1948 года ИМО организовала 10 региональных служб, в дополнение к резолюциям и другим документам. Эти региональные органы предусматривают защиту портов и контроль над ними. Механизм работы организаций постоянно совершенствуется для большей эффективности.

Согласно 3 статье Римской Конвенции [9] лицо совершает преступление, если оно незаконно или умышленно:

1. Захватывает контроль над судном силой или угрозой применения силы; или путем использования любой другой формы запугивания;

2. Совершает акт насилия в отношении лица на борту судна, если такое действие может поставить под угрозу безопасное плавание этого корабля;
3. Уничтожает корабль или наносит ущерб судну или его грузу, что может поставить под угрозу безопасное плавание этого судна;
4. Уничтожает или наносит серьезный ущерб морскому навигационному оборудованию, что может нарушить его работу;
5. Наносит ранения любому лицу, находящемуся на борту судна.

Эта статья также определяет в качестве преступления покушение на совершение или побуждение к совершению таких действий. В Конвенции также указаны пункты о:

- a) Заключение под стражу предполагаемого преступника на территории государства, в котором он находится (статья 7);
- b) Вопросы выдачи преступников, осужденных по статье 3 (статья 11);
- c) Сотрудничестве государств в судебном преследовании нарушителей (статья 12);
- d) Сотрудничестве государств в предупреждении преступности путем принятия всех мер, а также об обмене информацией и о координации действий государств (статья 13).

Конвенция ООН по морскому праву 1982г.[11] имеет похожие положения, но хотелось бы обратить внимание на некоторые отличительные особенности Римской конвенции от Конвенции 1982 года. Первое отличие состоит в том, что Римский договор направлен на борьбу с многочисленными преступлениями против безопасности судоходства. Другое отличие состоит в том, что она устанавливает как национальную, так и факультативную юрисдикцию государств, а Конвенция 1982 года только универсальную.

Положительные аспекты Римской конвенции и Конвенции ООН по морскому праву заключаются в том, что в них термин пиратства

рассматривается намного шире, чем в других. В данных конвенциях пиратством являются все преступления, которые были совершены в морском пространстве.

Плюсом Конвенции ООН по морскому праву 1982г. является наличие пунктов о правовом статусе территориального моря, воздушного пространства над территориальным морем, его дна и недр, а также о внешней границе территориального моря каждого государства.

В Римской конвенции такая информация отсутствует, поскольку она больше направлена на описание действий государств в случае нападений. Государству необходимо уведомить Генерального секретаря Международной морской организации. К тому же, в 7 статье конвенция разрешает стране, в которой находится преступник, заключать его под стражу, а также принимать любые необходимые меры в соответствии с местным законодательством.

Таким образом, обе конвенции достаточно важны для борьбы с морским пиратством, однако, они не могут существовать отдельно друг от друга, поскольку Конвенция об открытом море содержит общую информацию о морском пространстве и методах его защиты, а Римская конвенция содержит конкретные положения, которые государствам необходимо выполнять в случаях нападений.

Описывая международно-правовые акты, направленные на борьбу с морским пиратством, следует также упомянуть Резолюцию Ассамблеи 738 (18) ИМО 1993 года [31], на основе которой организация сформулировала стратегию борьбы с пиратством. Эта стратегия включает в себя несколько элементов, в том числе:

- a) Сбор и публикация информации о пиратстве;
- b) Проведение двусторонних и многосторонних переговоров, встреч, конференций с целью обсуждения темы пиратства;
- c) Отправку миссий в районы, где эта проблема более распространена, из-за растущего числа случаев морского пиратства.

Анализируя данную резолюцию, можно сделать вывод о том, что в ней описаны лишь меры по предотвращению нападений пиратов. По мнению автора данной работы, конкретных действий со стороны международного сообщества резолюция не предлагает, она лишь упоминает о необходимости проведения мероприятий, направленных на борьбу с пиратами.

Еще одним международным правовым документом, устанавливающим стандарты борьбы с незаконными действиями против безопасности морского судоходства, включая пиратство, является Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, принятой Резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 55/25 2000г. [12] (Далее — Конвенция 2000г.) Согласно статье 1, целью данного соглашения является более эффективное содействие сотрудничеству для предотвращения и борьбы с транснациональной организованной преступностью.

Данная конвенция включает в себя пункты о судебном разбирательстве в отношении лиц, совершивших преступление. Главный недостаток документа заключается в том, что эта конвенция направлена не именно на пиратство, а на транснациональную организованную преступность. И хотя под термином транснациональная организованная преступность подразумевается и понятие пиратства, в международном праве, по мнению автора, должен быть создан документ подобного характера, содержащий пункты о судебном преследовании пиратов.

Вышеупомянутые международно-правовые акты, а также различные подходы к борьбе с морским пиратством требуют от международного сообщества принятия международно-правового законодательства, которое должно отражать единый подход к пониманию понятия "морское пиратство", механизм, который государство может использовать для противодействия ему, подробное законодательство и улучшенную координацию действий государств.

Каждый из этих международно-правовых документов непосредственно направлен на борьбу с морским пиратством. Все конвенции и резолюции составляют нормативно-правовую базу международного уровня, но следует

отметить, что, помимо международного уровня противодействия пиратам, существует и региональный.

В качестве примеров региональных документов выступают Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии 2004 г. [39] и Кодекс поведения в отношении подавления пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе 2009г (Джибутийский кодекс поведения) [4], их цель и применение достаточно схожи.

Изначально Соглашение от 2004г. включало 16 государств Азии и было направлено на кооперацию стран Азии против пиратства. Впоследствии изменилось не только соглашение, но и его географическое представительство также расширилось (в настоящее время его членами являются 21 страна), в том числе Великобританию, США, Нидерланды, Германию, Норвегию, Данию, Австралию.

Соглашение предусматривало:

1. Выдачу преступников, совершивших преступление против морской безопасности;
2. Рост потенциала стран в борьбе с пиратами;
3. Разработку планов по борьбе с морским пиратством;
4. Формирование центров по обмену информацией о совершенных преступлениях.

Джибутийский кодекс поведения подписало 20 государств. Кодекс включает в себя некоторые меры по предотвращению совершения данного преступления.

Первая мера включает в себя необходимость внести поправки во внутреннее законодательство государств-участников. Однако, в отличие от Соглашения 2004 года, Джибутийский кодекс поведения не предусматривает передачу пиратов другому государству.

Вторая мера заключается в реализации совместных морских операций между государствами региона и с участием государств за его пределами, которые присоединились к Кодексу.

Третья мера касается создания центров обмена информацией. На сегодняшний день создано три центра обмена информацией: Региональный морской информационный центр в Санае (Йемен), Региональный Морской спасательный координационный центр в Мумбаи (Кения), Подцентр координации спасания в Дар-эс-Саламе (Танзания).

Таким образом, в настоящее время в международном праве существует правовая система борьбы с международным пиратством, которая состоит из двух уровней регулирования - глобального и регионального. Универсальный уровень представлен следующими международно-правовыми документами: Конвенция «Об открытом море» 1958 г [10]., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г [11]., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г[9]., Конвенция ООН против транснациональной организованной преступности[12], а также резолюции Генеральной Ассамблеи ООН и Ассамблеи ИМО, связанные с противодействием морскому пиратству. Очень важно то, что международное право в отношении защиты морского пространства дополняется различными конвенциями и протоколами. За последние 50 лет было принято множество немаловажных международно-правовых актов. Однако, следует отметить, что из-за различия подходов в противодействии пиратству, существует необходимость создания универсального документа, который отражал бы полный список вопросов, касающихся морского пиратства (общие положения о морском пиратстве, меры профилактики для предотвращения преступлений, конкретные действия в случае нападения и положения о судебном разбирательстве в отношении лиц, совершивших данное преступление), и который был бы обязателен для всех государств.

Нельзя не сказать и о том, что государства делают акцент и на содействии в отдельных регионах. Формирование регионального уровня противодействия

пиратству началось с 2000 года. Главными показательными документами, созданными на региональном уровне, являются Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии 2004 года[39]. и Кодекс поведения в отношении подавления пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и в Аденском заливе 2009г[4]. По мнению автора, такой уровень борьбы с морским пиратством наиболее эффективен, поскольку государства регулируют небольшую часть морского пространства. Следовательно, страны уделяют большее внимание опасным регионам. Однако необходимо создать региональные судебные органы, основная роль которых будет заключаться в рассмотрении дел, связанных с морским пиратством.

2.2 Правовые и организационные меры по обеспечению безопасности российских портов и судов на современном этапе

Россия — одна из крупнейших морских держав, играющих большую роль в освоении и изучении Мирового океана, в использовании морского пространства для судоходства и мореплавания. Выходы к трём океанам и четырнадцати морям являются ключевым аспектом ведущей роли Российской Федерации на международной арене.

Морское пространство, к сожалению, не всегда используется во благо человечеству. Неправомерные акты против безопасности судоходства совершаются как в открытом море, так и в пределах территориальных вод государств. Помимо национальной безопасности нашей страны, может нарушиться и международная безопасность в целом. Именно поэтому для РФ так важно принимать меры по обеспечению безопасности российских судов и портов.

Главные положения о правовом регулировании российских портов определяется федеральным законом «О внутренних морских водах,

территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» [36] и Кодексом торгового мореплавания 1999 года.

Согласно закону «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», к территориальным водам России относят порты Российской Федерации; заливы, проливы, лиманы и берега, принадлежащие территории России, не превышая 24 миль; а также заливы, проливы, лиманы и берега, принадлежащие территории России исторически. К территориальным морям относят моря, прилегающие к островам Российской Федерации; все моря, примыкающие к берегам на расстоянии 12 миль. На воздушное пространство над ним, дно и его недра также действует суверенитет РФ.

В статье 5 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» [36] описывается правовой режим морских портов РФ, в которой говорится о том, что российские порты открыты для захода иностранных судов на основании решения Правительства РФ.

Охрана территориальных вод и моря осуществляется федеральными органами исполнительной власти.

До 2030 года в Указе Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327 [40] в сфере морской деятельности пиратство рассматривается как серьезная угроза национальной безопасности России на море. В данном указе описаны задачи Военно-Морского флота РФ. Большое значение придается и присутствию России в Мировом океане.

В дополнение ко всему, в Морской доктрине Российской Федерации [16] среди долгосрочных целей национальной морской политики включается участие страны в обеспечении безопасности морских служб, включая борьбу с пиратством.

Главные принципы и цели системы защиты морского пространства описаны в постановлении Правительства РФ «Об утверждении Положения о

федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания». [26]

Согласно постановлению, морская безопасность – «постоянно поддерживаемое состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством».

В постановлении Правительства РФ от 11 апреля 2000 г. N 324 «Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания» [26] указано, что главной целью системы защиты судоходства от неправомерных актов, направленных против безопасности мореплавания, является защита судов, пассажиров, экипажа, а также груза и всего оборудования на судне (системы навигации, средств связи и иных объектов).

В качестве защиты морского судоходства в постановлении [26] указаны комплексные меры «правового, организационного, оперативного, административного, режимного, военного и технического характера», которые предусматривают создание специализированных органов, охрану портов, тщательный досмотр членов экипажа, пассажиров и их багажа.

Помимо национального законодательства, направленного на борьбу с незаконными актами в морском пространстве, Российская Федерация обращается и к международным источникам права. Так, в 2001 году был принят Федеральный закон «О ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокола «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе». [43]

Кроме того, в 2007г. российской стороной было принято постановление Правительства РФ «О реализации положений главы XI-2 МК СОЛАС-74 и МК ОСПС» (ред. 2013г.) [27] для использования специальных мер и правил по усилению охраны на море. В постановлении указано о ведущей роли

Министерства транспорта в координации деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта и Федерального агентства морского и речного транспорта. Описаны функции Министерства транспорта:

1. Определяет применение положений Конвенции [10] в отношении судов;
2. В отношении стационарных платформ;
3. Постановляет список лиц, ответственных за контроль над портовыми средствами;
4. Устанавливает порядок проведения проверок эффективности защиты в отношении судов и портов;
5. Участвует в разработке и принятии плана по охране портовых средств;
6. Заключает соглашения с органами других государств для кооперации сотрудничества в сфере защиты судов.

А также функции Федерального агентства морского и речного транспорта и Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

В статье 10 Федерального закона от 31.05.1996 N 61-ФЗ (ред. от 04.11.2022) "Об обороне" [41], а также в Военной доктрине РФ [2] борьбу с морским пиратством относят к задачам Военно-Морского флота.

«Служба морской безопасности» [38] разработала предложения по созданию Российского информационного центра по борьбе с пиратством, в компетенцию которого будет входить организация и реализация мер по борьбе с морским пиратством и вооруженным разбоем в отношении российских судов. На сегодняшний день центр еще не создан, он находится на рассмотрении заинтересованных сторон.

Основной задачей может стать сбор и обработка данных о характере пиратских действий в различных районах Мирового океана; совершенствование методов борьбы с данной угрозой; разработка рекомендаций для судовладельцев о том, как защитить суда от пиратских нападений.

Российский информационный центр по борьбе с пиратством может иметь такие функции:

1. Сбор, анализ и обобщение новой информации о случаях нападений пиратов и вооруженном разбое в мировом океане;
2. Информирование заинтересованных сторон о данных преступлениях для, подготовка материалов для анализа информации по данному вопросу;
3. Взаимодействие с международными центрами, направленными на борьбу с пиратством, российскими судовладельцами, капитанами судов, частными компаниями, занимающимися охраной морского пространства, российскими моряками, другими организациями и вовлеченными лицами;
4. Координация операций Военно-Морского флота, судовладельцев, капитанов судов, других заинтересованных организаций и судов в районах, подверженных пиратству;
5. Участие в международных мероприятиях по борьбе с пиратством;
6. Перевод на русский язык действующих документов Международной морской организации, международных организаций, связанных с борьбой с пиратством и вооруженным разбоем;
7. Участие в разработке рекомендаций для судовладельцев, судовых менеджеров, российских моряков.

Таким образом, Российская Федерация, являясь неотъемлемой частью в поддержании безопасности в морском пространстве, действует достаточно эффективно как в рамках международных организаций, так и на территории своего государства. Немаловажным является то, что, в отличии от многих других стран, в Российской Федерации есть законодательство, касающееся защиты прибрежных границ РФ, морских портов, а также борьбы с пиратами. Главными документами, содержащими правовое регулирование в отношении

морского пространства, являются Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации» [36] и Кодексом торгового мореплавания 1999 года. [8] Положения о борьбе с пиратством, задачах и целях по искоренению пиратов заключены в постановлении Правительства РФ «О реализации положений главы XI-2 МК СОЛАС-74 и МК ОСПС» (ред. 2013г.) [27], в Федеральном законе от 31.05.1996 N 61-ФЗ (ред. от 04.11.2022) «Об обороне» [41] и в Военной доктрине РФ [2]. В данных документах достаточно большое количество информации как для капитанов портов, так и для капитанов судов. Стоит отметить, что, в случаях нападения пиратов на морской порт РФ или на судно, в российском законодательстве есть положения, закрепляющие функции и задачи ВМФ России о принятии мер в отношении преступников. Что касается недостатков российского законодательства в отношении пиратства, РФ необходимо более обширно описать меры в борьбе с пиратами. Например, стоит добавить положения о том, как действовать капитану судна при нападении, положения о судебном преследовании лиц, совершивших преступление против корабля или порта Российской Федерации.

2.3 Пути повышения эффективности международного противодействия преступлениям в морском пространстве

Опираясь на данные Международного морского бюро [14], количество случаев нападения пиратов постепенно сокращается, однако, все же, она не исчезла. Сейчас пиратство превратилось в организованный преступный бизнес, который влияет как на национальную безопасность отдельных государств, так и на международную безопасность. Морскому сообществу все еще необходимо предпринимать меры для полного искоренения пиратов.

В ходе анализа информации о пиратах автором были выявлены главные факторы развития морского пиратства на современном этапе. Во-первых,

одним из факторов является большое количество населения в отдельных странах, которое нуждается в постоянном заработке. В политически и экономически нестабильных государствах у людей нет возможности легально зарабатывать и содержать семью. Именно поэтому люди идут в отряды, которые неплохо подготовлены, вооружены. Фактор номер два — отсутствие опасности при выполнении пиратских нападков. В 2008 году Совет Безопасности ООН принял решение №1846, по которому корабли организаций и государств могли беспрепятственно входить в воды других государств, что было опасным для пиратов. Но это решение не распространялось на действия сил у берега. Третий фактор — хорошо подготовленные и организованные операции пиратов в море. Наученные опытом, они действуют быстро. К тому же, пираты оснащены большим количеством вооружения. Четвертый фактор заключается в клановой системе.

Автор работы предлагает несколько мер по увеличению эффективности борьбы с морским пиратством на современном этапе.

Во-первых, изначально необходимо было применять силу в случае угрозы судну, экипажу, пассажирам или грузу, а также в случае попытки нападения для пресечения последующих. Помимо применения силы, возможно, стоило бы показательно наказывать преступников, чтобы другие знали, что за преступление международного характера следует незамедлительная уголовная ответственность.

Во-вторых, государствам необходимо создать единый механизм патрулирования в опасных зонах для обеспечения безопасности судна, экипажа, груза и пассажиров. Попытки создания подобных групп уже были. К январю 2009 года патрулирование осуществляли примерно 30 кораблей. Площадь составляет около 6,5 миллионов квадратных километров. Более десятка стран, включая Францию, Россию, Великобританию, Индию, Китай и Соединенные Штаты направили военные корабли для задерживания пиратов в Аденском заливе.

В этом районе также действовало два многонациональных антипиратских патруля : военная операция ЕС под названием EU NAVFOR [50] началась в декабре 2008 года и многонациональная целевая группа под названием Объединенная оперативная группа 150, их первоначальной миссией была борьба с пиратством за пределами Африканского Рога. Помимо этого, в 2009г. Соединенными Штатами была создана новая Объединенная оперативная группа CTF-151. [49]

Региональные механизмы патрулирования также очень важны в борьбе с пиратами. Например, для африканских стран и стран Восточной Азии есть необходимость создать региональный механизм по модели патрулирования ВМС Индонезии, Малайзии и Сингапура в Малаккском проливе. [5] 17 судов из всех трех стран, несущих ответственность за обеспечение безопасности в данном регионе, прошли по главному морскому 990-километровому проходу между Суматрой (Индонезия) и Малайзией. К тому же, главнокомандующий ВС Индонезии Эндриартоно Сутарто заявил о необходимости проводить патрулирование 24 часа в сутки.

В-третьих, транспортные компании могли бы нанимать частные охранные фирмы. Это, конечно, требует немаленьких затрат для компании или государства, но, это все же лучше, чем платить выкуп за судно пиратам. Частные охранные фирмы были бы эффективнее, поскольку они защищали бы исключительно торговые судна данной компании.

Следующий способ увеличить эффективность противодействия пиратству — задействовать сеть спасательных центров.

На данный момент действует несколько координационно-спасательных центров. Например: Региональный морской Координационный центр по спасению (RMRCC) [55], морской Координационный центр по спасению (MRCC) [52], Морские спасательно-координационные центры (МСКЦ) [17]. Центры занимаются сбором информации о пиратстве на море, помощью судам различных государств в случаях нападения, а также координацией действий спасательных служб. Для достижения ещё большей эффективности, эта сеть

должна быть расширена путем создания аналогичных центров в других крупных портовых городах.

Кроме того, на данный момент, существует большое количество технических изобретений для защиты от пиратов, но большинство существующих механизмов носит оборонительный характер и не решает проблему нестабильности в стране, где процветает пиратство. В большинстве случаев экипажу не предоставляют доступ к оружию, поскольку, во-первых, как правило, судовые рабочие не имеют подходящей квалификации, а, во-вторых, не все захотят носить с собой оружие в случае нападения, ведь вооруженный человек всегда будет замечен первым.

1. Бортовые методы запугивания. На отдельных судах используются различные методы для запугивания пиратов на борту. Многие используют элементарные меры, такие как пожарные рукава или патрулирование палубы. Другие используют электрические экраны с акустическими системами, которые издадут такой болезненный звук, что отпугивают пиратов. Существуют специальные завесы, придуманные японскими инженерами «Anti-Piracy Curtain». Технология состоит в том, что по бортам свисает большое количество шлангов, в которые подается вода, под давлением они начинают крутиться и все, кто попытается взобраться на борт, будут повреждены. Помимо этой технологии, американской компанией был разработан проект «Liquid Deterrent System», который заключается в распространении жидкости с неприятным запахом. Вдобавок к запаху, вещество вызывает жжение кожных покровов.

2. Еще один метод - суда-ловушки. Военные корабли маскируются под торговые судна, привлекают пиратов и захватывают их. Далее передают соответствующим службам для привлечения их к ответственности.

Помимо практических мер борьбы с морским пиратством можно предложить повышение эффективности работы международно-правовых норм.

При поиске способов повысить эффективность отдельных норм международного права в области борьбы с международной преступностью на море, лучше всего рассматривать факторы, влияющие на эффективность каждого источника международного права, совместимость этих норм с закономерностью развития международных отношений в данной области, а также реализацию международных правовых источников на практике.

Одним из способов решения этой проблемы является создание новой всемирной конвенции по борьбе с морскими преступлениями, укрепление основных принципов борьбы с ними. В соглашении будет описан порядок взаимодействия государств при совершении преступления, а также для его предотвращения. Соглашение должно быть открыто для каждой страны. Для вступления соглашения в силу в рамках его действия и для ещё большей его эффективности должна быть создана специальная международная организация, которая следит за выполнением условий соглашения через национальные штаб-квартиры.

Следующий способ — заключение международного договора о борьбе с пиратством в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года. Это помогло бы детализировать способы взаимодействия государств в борьбе с пиратством, а также стало бы основой для реструктуризации национальных и межгосударственных форм борьбы с пиратством. Координирующим органом по разработке этого договора могла бы стать Международная морская организация. Соглашение должно включать общие принципы контроля над морским пиратством и создать международный механизм, который также мог бы включать и региональные структуры.

Поскольку страны - члены ВТО предоставляют ряд услуг, включая морские перевозки грузов и пассажиров, страховые услуги и т.д., они должны быть заинтересованы в международном сотрудничестве в рамках этой международной организации. Международная торговля также находится под угрозой в связи с данным преступлением. Это важный аргумент для рассмотрения вопроса о борьбе с пиратством членами ВТО.

Еще одним методом может быть создание типового закона для всех государств, что могло бы стать преимуществом, ведь страны могут вносить различные поправки в соответствии с национальным законодательством. Однако большим минусом в данном способе является отсутствие обязательства у государств принимать подобный закон. Об эффективности данного метода можно говорить лишь в том случае, если каждое государство внесет такой закон в свое законодательство.

Если говорить о законодательстве на национальном уровне, то есть необходимость в реформировании уже существующей правовой системы. Государства должны продолжать совершенствовать свои законодательства, а также заниматься регулированием мер, направленных на борьбу с пиратами в их внутренних водах и территориальных морях, опираясь на положения существующих международно-правовых документов и Международной морской организации.

Что удивительно, законодательства многих государств, затрагиваемых данной проблемой, не содержит понятия пиратства вовсе. На сегодняшний момент государства должны соблюдать свои международные обязательства и применять национальное уголовное законодательство в соответствии с требованиями международного права. Учитывая, что государства не несут ответственности за несоблюдение положений международных договоров, практически следует учитывать, что ратификацию международных соглашений следует рассматривать как обязательство. Именно поэтому есть необходимость в создании какого-либо международного органа, который смог бы контролировать соблюдение государствами международных норм.

Исходя из того, что, возможно, общие принципы по борьбе с пиратами и совместные межгосударственные действия по предотвращению преступлений на море еще долгое время не будут отражены в международном праве, у стран есть необходимость регулирования двусторонних отношений путем переговоров или подписания двусторонних соглашений для борьбы с пиратами.

Таким образом, для того, чтобы избавиться от проблемы пиратства, необходимо пересмотреть предыдущие способы борьбы с пиратами, реконструировать их и усовершенствовать.

Говоря о международном уровне, необходимо улучшить нормативно-правовую базу, создать специализированный универсальный судебный орган, организовать систему ежедневного патрулирования в опасных регионах. К тому же, пираты не должны оставаться безнаказанными, есть необходимость в уголовном преследовании лиц, совершивших данное преступление.

На национальном уровне государства должны пересмотреть свое законодательство и более серьезно отнестись к данной проблеме.

Что касается отдельных судов, то можно нанимать частные охранные фирмы, использовать новые технологии на борту для отпугивания или даже поражения пиратского судна.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Борьба с морским пиратством стала особенно важной в условиях активного развития международной торговли и укрепления отношений между странами. Борьба с пиратством является одним из приоритетов всего международного сообщества, поскольку данное преступление представляет опасность как для безопасности судоходства, так и для международной торговли. Как было описано в работе, в древние времена люди занимались данной деятельностью только для того, чтобы обеспечить себя и свою семью предметами первой необходимости, в этом столетии пиратство является преступлением, которое позволяет людям разбогатеть. Сейчас они представляют собой профессионально подготовленные преступные группировки, оснащенные огромным количеством оборудования. Как правило, в их арсенале присутствует достаточно много оружия, а также новые технологии, такие как спутниковые телефоны и GPS-маяки.

Опираясь на статистические данные Международного морского бюро, было выявлено, что случаи нападения пиратов на суда происходят ежемесячно, что, несомненно, является угрозой для всего международного сообщества.

Вплоть до окончания Второй мировой войны международно-правовые обычаи выступали в качестве правовой основой борьбы с пиратством. Помимо

этого, большие проблемы для международного сообщества вызывало отсутствие в международно-правовых документах определения пиратства.

Анализируя международно-правовые акты, автором были рассмотрены все варианты определения морского пиратства. Первым документом, который официально закреплял термин пиратства была Женевская конвенция об открытом море, принятая в 1958 году. Положения, которые изложены в конвенции, признаны многими государствами и отражены в Уголовных кодексах многих стран.

Советом Безопасности был принят ряд международно-правовых норм (Конвенция об открытом море 1958 г., Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. и др.). С течением времени документы были все больше усовершенствованы, добавлены некоторые пункты. Однако, они были противоречивы из-за формулировки понятия «пиратство». Различие было в том, можно ли считать преступления, совершенные в территориальных водах, пиратством или нет.

Подобные противоречия были и в ряде Резолюция СБ ООН: 1816 от 2 июня 2008 года [32], 1846 от 2 декабря 2008 года [33] и 1851 от 18 декабря 2008 года. [34] В документах пиратство приравнивается к вооруженному грабежу, хотя вооруженный грабеж больше применим к территориальным морям, в то время как морское пиратство является преступлением, совершенным как в морях под юрисдикцией какого-либо государства, так и в открытом море.

В ходе изучения и исследования темы, автор определил проблемы, с которыми сталкивается международное сообщество при попытках борьбы с морским пиратством.

Итак, главными проблемами противодействия пиратам являются:

1. Отсутствие универсального международно-правового документа;
2. Финансовый аспект (содержание преступников, их перевозка);

3. Проблема процессуального характера (сбор улик, судебные разбирательства);
4. Неимение скоординированного механизма защиты;
5. Отсутствие специализированного международного судебного органа;
6. Дефицит системы международного патрулирования.
7. Необязательность исполнения положений существующих международно-правовых норм для государств.

Во время процветания пиратства государства и международные организации предпринимали попытки борьбы с пиратами, организовывая операции «Эллайд Провайдер», «Атланта», «Эллайд Протектор», «Оушен Шилд», а также были созданы Смешанная оперативная группа 151 и Контактная группа по пиратству у берегов Сомали. Конечно, нельзя сказать, что операции были неэффективными, но всё же, пиратство существует до сих пор, и подобные операции запугивают пиратов лишь на короткий промежуток времени. Несмотря на то, что Совет Безопасности ООН разрешил предпринимать более решительные военные действия против пиратов, государства не желают применять силу в их отношении. Пираты остаются безнаказанными, поэтому им ничего не мешает продолжать свою преступную деятельность.

Российская Федерация также вложила свой вклад в борьбу против пиратства, участвуя в международных конференциях, созванных на почве данной проблемы, и в военно-морских операциях в различных регионах, а также оказывая гуманитарную и медицинскую помощь другим государствам.

Россия, к тому же, пытается бороться с морским пиратством и на национальном уровне. Достаточно большое количество документов направлено на борьбу с этим преступлением в национальном законодательстве РФ. Кроме того, борьба с пиратством в России описана в Указе Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327. [40] Однако, по мнению автора, в

Российской Федерации не хватает положений об организационных мерах противодействия пиратству.

Что касается международно-правового регулирования данного вопроса, международными организациями было принято большое количество документов, регламентирующих морское пиратство. Но данные документы имеют различные сферы деятельности: Конвенция ООН по морскому праву 1982г.[11] устанавливает общие положения, касающиеся пиратства, принадлежности морских территорий, а Римская Конвенция[9] описывает порядок действий для капитанов судов и государств при нападении пиратов. Несмотря на то, что международно-правовые акты дополняют друг друга, есть необходимость в создании универсального документа, который будет обязательен для всех стран.

Несмотря на совместные усилия мирового сообщества, проблема существует до сих пор. Необходимо принять некоторые меры для того, чтобы международная безопасность не была подорвана:

1. Не позволять пиратам оставаться без ответственности за совершенные преступления;
2. Организовать международную систему патрулирования опасных регионов;
3. Нанимать частные охранные фирмы;
4. Использовать новые оборонительные технологии;
5. Использовать замаскированные корабли для постепенной ликвидации группировок пиратов;
6. Создать региональные группировки для постепенного искоренения пиратов;
7. Усовершенствовать существующие международно-правовые нормы или создать новый типовой закон;
8. Реформировать национальное законодательство каждой страны;
9. Проводить больше военно-морских операций.

Международным организациям необходимо использовать новую тактику, отличную от предыдущей для того, чтобы полностью избавиться от пиратства. Только тогда можно обеспечить безопасность торговых судов на море.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Борьба с пиратами в Сомали принесла ощутимые плоды// Радио ООН: [сайт]. – 2014. — URL: <http://www.unmultimedia.org/radio/russian/archives/156955/> (дата обращения: 2.04.2023).
2. Военная доктрина Российской Федерации// ГАРАНТ: [сайт]. – 2014. —29 дек. — URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70730556/> (дата обращения: 01.05.2023)
3. Декларация об укреплении международной безопасности Организации Объединенных Наций// ООН: официальный сайт. — 1970. —16 дек.— URL:https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/intsecurity.shtml (дата обращения: 02.05.2023)

4. Джибутийский кодекс поведения// Sworld Education: [сайт]. — 2009. — URL: <https://sworld.education/konferbg1/15.pdf> (дата обращения: 02.05.2023)
5. Индонезия, Малайзия и Сингапур начали координированное патрулирование Малаккского пролива// РИА Новости: [сайт]. — 2008. — URL: <https://ria.ru/20040721/637561.html> (дата обращения: 30.04.2023)
6. Как поступают с сомалийскими пиратами// Коммерсантъ: [сайт]. — 2010.—8 май.—URL : <https://www.kommersant.ru/doc/1366459#:~:text=18%20декабря%202009%20года%20экипаж,приняв%20его%20за%20торговое%20судно> (дата обращения: 1.04.2023).
7. Кения учреждает специальный суд для ведения дел против пиратов// BFM.ru: [сайт]. — 2010. — 24 июнь. — URL : <https://www.bfm.ru/news/58564> (дата обращения: 1.04.2023).
8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации N 81-ФЗ// Консультант Плюс: [сайт]. — 1999. — 30 апр. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 02.05.2023)
9. Конвенция «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства»// ООН: официальный сайт. — 1998.—URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения: 31.03.2023).
10. Конвенция ООН об открытом море// Консорциум Кодекс: [сайт]. — 1958.— URL: <https://docs.cntd.ru/document/1901493> (дата обращения: 28.03.2023).
11. Конвенция ООН по морскому праву// Консорциум Кодекс: [сайт]. — 1982. —URL: <https://docs.cntd.ru/document/1900747> (дата обращения: 28.03.2023).
12. Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности// ООН: официальный сайт. — 2000. — URL:

https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/orgcrime.shtml (дата обращения: 02.05.2023)

13. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74)// ГАРАНТ: [сайт]. —1974. – URL: <https://base.garant.ru/71353064/> (дата обращения: 01.05.2023)

14. Карта пиратских нападений, статистика// Международное морское бюро: официальный сайт. — URL: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1314-caution-urged-despite-lowest-reported-maritime-piracy-incidents-since-1994> (дата обращения: 30.03.2023).

15. Михеева, Д. А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством / Д. А. Михеева // Правовая культура. – 2014. – № 4 (19). – С. 65-68.

16. Морская доктрина Российской Федерации// Министерство иностранных дел РФ: официальный сайт.— 2022 – URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/official_documents/1688734/ (дата обращения: 01.05.2023)

17. Морские спасательно-координационные центры// Министерство транспорта РФ: официальный сайт. – URL: https://morflot.gov.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/morskoy_flot/funktsionalynye_podsistemyi_rosmorrechflota/spisok_mskts_i_mspts/ (дата обращения: 29.04.2023)

18. Операция Эллайд Провайдер// Военное оружие и армии мира: [сайт]. – URL: <https://warfor.me/operatsiya-ellayd-provayder/> (дата обращения: 1.04.2023).

19. Операция Эллайд Протектор// НАТО: официальный сайт.—2009.— 24 мар. – URL: https://www.nato.int/cps/en/natolive/news_52016.htm?selectedLocale=en / (дата обращения: 2.04.2023).

20. Операция «Оушен Шилд» — борьба с сомалийским пиратством// Военное оружие и армии мира: [сайт]. – URL: <https://warfor.me/operatsiya-oushen-shild-borba-s-somaliyskim-piratstvom/> (дата обращения: 1.04.2023).

21. О принятии резолюции СБ ООН по вопросу об уголовном преследовании пиратов// Министерство иностранных дел РФ: официальный сайт. — 2010. — URL: https://www.mid.ru/ru/foreign_policy/un/1699578/ (дата обращения: 6.04.2023).

22. Освобождение американского контейнеровоза «Маерск Алабама»// Военное оружие и армии мира: [сайт]. — URL: <https://warfor.me/osvobozhdenie-amerikanskogo-konteynerovoza-maersk-alabama/> (дата обращения: 25.03.2023).

23. Пенько, С. А. Морское пиратство: проблемы привлечения к ответственности на международном уровне и имплементация норм в российское законодательство / С. А. Пенько // Вестник Марийского государственного университета. – 2011. – № 6. – С. 21-26.

24. Поникаров Н. Морское пиратство в водах Восточной Африки и борьба с ним. Часть 2/ Н. Поникаров//Военно-промышленный курьер № 04/2011// Militaryarticle: [сайт]. — 2011. — URL : <https://militaryarticle.ru/voenno-promishlennii-kurer/2011-vpk/6011-morskoe-piratstvo-v-vodah-vostochnoj-afriki-i> (дата обращения: 1.04.2023).

25. Послание Президента РФ Федеральному собранию//КонсультантПлюс: [сайт]. — 2013.— 12 дек. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_155646/ (дата обращения: 6.04.2023).

26. Постановление Правительства РФ N 324 "Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания"// ГАРАНТ: [сайт]. – 2000.— 11 апр. — URL: <https://base.garant.ru/181932/> (дата обращения: 01.05.2023)

27. Постановление Правительства РФ N 746 "О реализации положений главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств" 2013г.// ГАРАНТ: [сайт]. – 2007. — 3 нояб. — URL: <https://base.garant.ru/12156977/> (дата обращения: 01.05.2023)

28. Протокол «О борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе» // Министерство иностранных дел РФ: официальный сайт. — 1988. — URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/shelf_security.shtml (дата обращения: 01.05.2023)

29. Резолюция А.504 (XII) «Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы мошенничества» Международной морской организации// ИМО: официальный сайт. —1981.— URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.504\(12\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.504(12).pdf) (дата обращения: 30.03.2023).

30. Резолюция А.584 (14) «Меры по предотвращению незаконных актов, которые угрожают безопасности судов, а также их пассажирам и экипажу» Международной морской организации// ИМО: официальный сайт. — 1985. — URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.584\(14\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.584(14).pdf) (дата обращения: 30.03.2023).

31. Резолюция Ассамблеи 738 (18)// ИМО: официальный сайт. — 1993. — URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.738\(18\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.738(18).pdf) (дата обращения: 02.05.2023)

32. Резолюция Совета Безопасности ООН 1816// Консорциум Кодекс: [сайт]. — 2008. — URL: <https://docs.cntd.ru/document/902131701> (дата обращения: 29.03.2023).

33. Резолюция Совета безопасности ООН 1846// ООН: официальный сайт. — 2008. — URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/PDF/N0863031.pdf?OpenElement> (дата обращения: 25.03.2023).

34. Резолюция Совета безопасности ООН 1851// ООН: официальный сайт. — 2008. — URL: [https://documents-dds-](https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/PDF/N0863031.pdf?OpenElement)

ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/655/03/PDF/N0865503.pdf?OpenElement (дата обращения: 25.03.2023).

35. Римская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства// ООН: официальный сайт. — 1988. — URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения: 27.03.2023).

36. Российская Федерация. Законы. О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации : Федеральный закон N 155-ФЗ: [принят Государственной думой 16 июля 1998 года]// Консультант Плюс: [сайт]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 02.05.2023)

37. Российская Федерация. Законы. Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 13.06.1996 № 63 – ФЗ: текст с изменениями от 18.03.2022// Консультант Плюс: [сайт]. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/76c7807673dae3c1cc4f76df81da90d78a953cea/ (дата обращения: 29.03.2023).

38. Россия в борьбе с морским пиратством// Российский совет по международным делам: [сайт]. — 2021. — URL: <https://russiancouncil.ru/analytics-and-comments/columns/military-and-security/rossiya-v-borbe-s-morskim-piratstvom/> (дата обращения: 01.05.2023)

39. Соглашение о региональном сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии// Министерство иностранных дел Японии: официальный сайт. — 2004. — URL: https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/kaiyo/pdfs/kyotei_s.pdf (дата обращения: 02.05.2023)

40. Указ Президента Российской Федерации № 327// Президент России: официальный сайт. — 2017. — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/42117> (дата обращения: 01.05.2023)

41. Федеральный закон N 61-ФЗ "Об обороне": редакция от 04.11.2022// Консультант Плюс: [сайт]. — 1996. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10591/42858f82c0ff0b609befc27e72af46e83c6718ac/ (дата обращения: 01.05.2023)

42. Федеральный закон "О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации" N 155-ФЗ// Консультант Плюс: [сайт]. — 1998. — URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19643/ (дата обращения: 30.04.2023)

43. Федеральный закон «О ратификации Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе»// Pravo.gov: [сайт]. — 2001. — URL: http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link_id=8&nd=102069945 (дата обращения: 01.05.2023)

44. Франция меняет законодательство для борьбы с пиратством// Право.ru: [сайт]. — 2010. — URL : <https://pravo.ru/interpravo/news/view/43034/> (дата обращения: 1.04.2023).

45. Франция передала Сомали захваченных накануне пиратов// Смотрим: [сайт]. — 2009. — URL: <https://smotrim.ru/article/2233086> (дата обращения: 1.04.2023).

46. Хижняк, В. С. Проблемы совершенствования международно-правового механизма борьбы с пиратством// Вестник Саратовской государственной академии права. — 2011. — № 6. — С. 87–91.

47. Цифры Warspot: 547 человек//Warspot: [сайт]. — 2019. — URL: <https://warspot.ru/14141-tsifry-warspot-547-chelovek> (дата обращения 28.03.2023).

48. Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia// Официальный сайт организации. URL: <http://www.lessonsfrompiracy.net> (дата обращения: 02.05.2023)

49. CTF 151: Counter-piracy// Combined Maritime Forces: [сайт]. – URL: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/> (дата обращения: 30.04.2023)

50. European Union Naval Forces Operation ATALANTA – EUNAVFOR ATALANTA// European Union External Action: [сайт]. – URL: <https://eunavfor.eu> (дата обращения: 30.04.2023)

51. Ferguson, N.: Article/ N. Ferguson. – Great Britain: Foreign Policy: The Axis of Upheaval, 2009. – URL: <https://foreignpolicy.com/2009/09/30/the-axis-of-upheaval/> (дата обращения: 28.03.2023).

52. Maritime Rescue Co-ordination Centres// Inmarsat: официальный сайт. – URL: <https://www.inmarsat.com/en/solutions-services/maritime/solutions/safety/maritime-rescue-co-ordination-centres.html> (дата обращения: 29.04.2023)


53. Menkhaus, K.: Article/ K. Menkhaus. – USA: Research Gate: Somalia: State Collapse and the Threat of Terrorism, 2004. – URL: https://www.researchgate.net/publication/289750974_Somalia_State_Collapse_and_the_Threat_of_Terrorism (дата обращения: 28.03.2023).

54. Pringle, P. The Story of the Great Age of Piracy / P. Pringle. – N.Y.: Jolly Roger, 2001. – 336 p.

55. The Regional Maritime Rescue Coordination Centre (RMRCC) – Mombasa// Kenya Maritime Authority: [сайт]. – URL: <https://kma.go.ke/overview/> (дата обращения: 30.04.2023)

Министерство науки и высшего образования РФ
Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Юридический институт
кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ
Заведующий кафедрой
 Т.Ю. Сидорова
подпись инициалы, фамилия
«09» 06 2023 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

41.03.05. Международные отношения

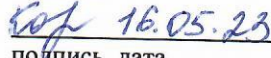
Противодействие морскому пиратству со стороны международного
сообщества в XX-начале XXI вв.

Руководитель

 16.05.2023 профессор, д.и.н
подпись, дата должность, ученая степень

Е.В. Мороз
инициалы, фамилия

Выпускник

 16.05.23
подпись, дата

Е.Н. Королева
инициалы, фамилия

Красноярск 2023