

УДК 344.4

## Исследование вопросов актуальности угрозы пиратства в международном праве

**Анянова Екатерина Сергеевна**

Кандидат юридических наук,  
соискатель кафедры международного права,  
Московский государственный институт международных  
отношений (Университет) МИД России,  
ведущий инженер АО «Прибалтийский судостроительный завод «Янтарь»,  
236005, Российская Федерация, Калининград, пл. Гуськова, 14;  
e-mail: Ekaterina.Anyanova@gmail.com

### Аннотация

Данная статья рассматривает тему пиратства в международном праве. Актуальность темы обусловлена значительным ущербом мировой экономике, причиняемым им. Несмотря на общее сокращение количества пиратских нападений в мире, ситуация в Гвинейском заливе продолжает быть критической. Успешное разрешение длительного пиратского кризиса в регионе Сомали (в 2015–2016 годах нападений в регионе зарегистрировано не было) основано на совместных усилиях мирового сообщества. Однако ситуация с пиратством в Гвинейском заливе не считается на настоящий момент достаточно серьезной для вмешательства международного сообщества. Постоянно подчеркивается, что в данном заливе требуется всеобъемлющий подход к вопросу охраны мореплавания именно на региональном уровне, где прибрежные государства должны активизировать свои усилия.

### Для цитирования в научных исследованиях

Анянова Е.С. Исследование вопросов актуальности угрозы пиратства в международном праве // Вопросы российского и международного права. 2016. № 6. С. 51-58.

### Ключевые слова

Пиратство, вооруженный разбой против судов, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года, морское право, охрана мореплавания.

## Введение

Данная статья рассматривает пиратский кризис в Гвинейском заливе с точки зрения международного права. После анализа разрешения пиратского кризиса в регионе Сомали в статье рассматриваются особенности совершения пиратских нападений в Гвинейском заливе, анализируются статистические данные об их совершении. Во второй части работы исследуется международно-правовая политика государств и мирового сообщества в Гвинейском заливе. Делается вывод о необходимости разрешения пиратского кризиса на региональном уровне. Вносятся конкретные предложения, в каком направлении необходимы усилия со стороны прибрежных действий.

Пиратство причиняет значительный ущерб мировой экономике, до нескольких миллионов долларов в год [Mejia, Mukherjee, 2004, 318], через высокую стоимость выкупов, хищение имущества, причинение вреда судам, рост стоимости страхования для судоходства [Maritime Security..., www].

В настоящее время наблюдается общее сокращение количества пиратских нападений в мире. Это связано, в первую очередь, с разрешением пиратского кризиса в регионе Сомали, продолжавшегося на протяжении нескольких лет. Это успешный опыт решения проблемы совместными усилиями мирового сообщества.

## Пример разрешения пиратского кризиса у побережья Сомали

Регион Сомали – это показательный пример эффективности совместных усилий государств. Пиратство у берегов Сомали стало угрожать безопасности международного судоходства с начала второй фазы гражданской войны в Сомали после свержения диктаторского режима Сиада Бара и начала гражданской войны в 1991 году. Количество нападений медленно, но неуклонно росло: по статистическим данным Международного морского бюро Международной торговой палаты (ММБ МТП) было совершено 10 нападений в 2006 году, 78 нападений в 2007, 44 в 2009, 51 в 2010, 125 нападений в 2011 году в регионе Сомали. В Аденском заливе в 2009 году было совершено 100 нападений, в 2010 году – 33 нападения, в 2011 году – 20. Однако после резкого всплеска в 2011 году количество нападений в регионе Сомали сокращается в 2013 году до 20 случаев (чуть ли не на 90% по сравнению с 2012 годом). К концу 2013 года количество нападений на суда у берегов Сомали сократилось настолько, что регион перестал быть горячей точкой пиратства [Rayman, 2014]. В 2015–2016 годах нападений, совершенных сомалийскими пиратами, зарегистрировано не было. Хотя хотелось бы отметить, что о многих нападениях не сообщается, и точная статистическая информация по данному вопросу отсутствует. Судовладельцы 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 [Boot, 2009, 103].

К подобному успеху привел целый ряд совместных операций многих стран. Казалось бы, теперь мировое сообщество должно распространить данный успешный опыт в других районах, где вопросы пиратских и других нападений все еще остаются актуальными.

### **Пиратство в Гвинейском заливе**

Наибольшей пиратская активность сейчас является в регионе Гвинейского залива. Это побережье Бенина, Камеруна, Экваториальной Гвинеи, Конго, Того, Берега Слоновой Кости, Ганы, Нигерии и Демократической Республики Конго. Активизировалось пиратство в данном районе в начале этого столетия, а к 2011 году приобрело мировые масштабы, в особенности у берегов Нигерии [Piracy and armed robbery against ships..., 2011; Piracy and armed robbery against ships..., 2015; Piracy and armed robbery against ships..., 2016]. К примеру, в 2012 году порт Котону даже вынужден был на 70% сократить объемы торговли из-за пиратства.

Особенность пиратства в данном регионе заключается в том, что, как правило, нападения совершаются у берегов стран Гвинейского залива, поскольку суда постоянно работают либо во внутренних водах сопредельных стран, либо направляются в порты стран залива. В Гвинейском заливе российские суда ведут рыбный промысел. Для их обеспечения в районе находятся плавбазы флота рыбной промышленности и танкеры торгового флота, которые поставляют продовольствие и часть горючего. Под угрозой оказались и граждане РФ, которые работают по найму на судах в Гвинейском заливе.

Как уже было указано выше, большинство нападений в Гвинейском заливе произошли в последние годы на территории юрисдикции прибрежных государств залива и, следовательно, не являются пиратством как таковым.

Пиратская деятельность в районе активизировалась в связи с осуществлением транспортировки нефти в регионе. Нигерия является самым крупным производителем нефти в регионе. Первоначально нападения совершались на небольшие суда нефтяных компаний, которые перевозили своих сотрудников и материалы. В настоящее время нападения совершаются в основном на химические, нефтяные и газовые танкеры. Бедность и безработица населения в дельте реки Нигера, а также окончившийся в 2009 году военный кризис, после которого тысячи демобилизованных, участвовавших в военных действиях, вернулись домой, значительно пополнили ряды занимающихся пиратством.

Пиратство в данном регионе развито на уровне организованной преступности, это хорошо финансируемая вооруженная криминальная группировка. Для совершения своих нападений пираты используют суда-платформы. Занимаются они в основном воровством нефтяных грузов. При нападениях пираты применяют насилие, в том числе похищение людей, пытки, выстрелы по членам экипажа и даже вооруженные стычки с представителями власти. Нападения пираты в Гвинейском заливе совершают, как правило, вблизи берега. Это характерные черты модели пиратских нападений в Гвинейском заливе, сознательно выработанной ими.

## **Меры по борьбе с пиратством со стороны международного сообщества**

Хотя в свете успешно проведенной серии мер по борьбе с пиратством у берегов Сомали была продемонстрирована эффективность вмешательства международного сообщества в данный вопрос, ситуация с пиратством в Гвинейском заливе не считается на настоящий момент достаточно серьезной для вмешательства международного сообщества. Но и поодиночке прибрежные государства с данной проблемой не справятся. Совет Безопасности ООН в резолюциях 2018 (2011) от 31.10.2011 и 2039 (2012) от 29.02.2012 подчеркнул, что в регионе требуется всеобъемлющий подход к вопросу охраны мореплавания вдоль национальных границ именно на региональном уровне, в том числе и по финансовым вопросам, необходима разработка общей региональной стратегии охраны мореплавания для формирования пограничных сил Гвинейского залива для работы во всем регионе.

США, хотя непосредственно не присутствуют в Гвинейском заливе, поддерживают морскую программу обеспечения региональных усилий – Станцию африканского партнерства – с проведением специального обучения, совместных учений и операций, которые осуществляются на индивидуальной и региональной основе. Эти программы направлены на увеличение морской осведомленности, морского профессионализма и усиление региональной интеграции.

Кроме того, Африканское командование военных сил США (Африком) проводит совместные военно-морские учения с затронутыми проблемой западно-африканскими странами, а также спонсирует Африканское партнерство по исполнению морского права.

### **Региональное сотрудничество стран Гвинейского залива в борьбе с пиратством**

В борьбе с пиратством в Гвинейском заливе принимают участие такие региональные организации, как Экономическое сообщество стран Центральной Африки (ЭКОЦАС), Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС), Комиссия стран Гвинейского залива и Морская организация Западной и Центральной Африки. В ответ на растущую угрозу пиратства и вооруженных нападений на море ЭКОЦАС разработало морскую стратегию охраны для своего региона. В рамках данной стратегии каждое участвующее государство обязуется предоставлять людей и оборудование для работы морских групп наблюдения.

В 2008 году Морская организация Западной и Центральной Африки разработала Меморандум о взаимопонимании об образовании подрегиональной сети интегрированной береговой охраны в Западной и Центральной Африке. Однако успехи прибрежных государств Гвинейского залива ограничены. Несмотря на рекомендации Международной морской организации (ИМО), инициативы в рамках данного меморандума в области поисково-спасательной деятельности, охраны мореплавания, борьбы с пиратством и вооруженным разбоем, незаконной миграцией, перевозкой наркотиков, оружия и людей так и не начали реализовываться.

В 2013 году был принят Кодекс поведения борьбы с пиратством, вооруженным разбоем против судов и незаконной морской деятельностью в Западной и Центральной Африке для дальнейшего развития коллективных усилий в рамках регионального сотрудничества по обмену информацией, контролю судов на морских пространствах и поддержке потерпевших. Кодекс носит необязательный характер, и меры по борьбе с морской преступностью на его основе осуществляются очень медленно.

В Пуэнт-Нуар, Конго, был образован Центр по морской безопасности в Центральной Африке (КРЕСМАК). Ведется совместное патрулирование Нигерией и Бенином у берегов Бенина.

Для борьбы с пиратством страны Западной и Центральной Африки учредили Межрегиональный центр координации морской безопасности в столице Камеруна городе Яунде в 2014 году.

Ст. 100 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года и ст. 14 Конвенции 1958 года об открытом море [Sohn, Juras, Noyes, Francx, 2010, 79] содержат обязанность государств сотрудничать для борьбы с пиратством в открытом море и других морских пространствах за пределами юрисдикции любого государства, но исследователями Конвенции 1982 года отмечается недостаточность данного положения для того, чтобы именно обязать каждое из государств (в частности, прибрежных государств Гвинейского залива) осуществлять непосредственное преследование пиратов. Данный пробел представляется общим недостатком антипиратского режима [Sharma, 2009, 260], который также должен быть проработан в региональных документах о сотрудничестве в Гвинейском заливе.

### **Меры по борьбе с пиратством в Гвинейском заливе**

В регионе применяются доступные спутниковые технологии для отслеживания и розыска незаконных грузов украденной в Гвинейском заливе нефти. Компания «Шелл», к примеру, начала добавлять в сырую нефть уникальные синтетические детекторы, которые позволяли бы идентифицировать украденную нефть в пункте приобретения при поступлении ее на законный рынок. Необходимо предпринимать больше усилий в отслеживании международных финансовых потоков и сетей, которые получают прибыль от этой деятельности. Необходимы инвестиции и в область борьбы с бедностью в регионе, и в энергетическую и нефтеперерабатывающую отрасли промышленности для обеспечения нефтью и энергией местного населения, что сократит потребность в незаконной нефти.

Юридическую сложность представляют нечеткие понятия пиратства и вооруженного разбоя на море. Дело в том, что международно-правовое понятие пиратства в Конвенции об открытом море 1958 года (ст. 14-22) и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года (ст. 100-107) в международно-правовом контексте ограничено [Допилка, 1993, 16], а именно предполагает наличие именно двух судов [Ehrhart, Petretto, Schneider, 2011, 21],

совершение преступления в открытом море (не в территориальном море), совершение «в личных целях». На территории прибрежных государств на настоящий момент преследование пиратов судами других государств осуществляться не может. Рекомендуется принятие подобной практики для осуществления полноценной борьбы с данным видом морской преступности.

Военное патрулирование считается самым эффективным средством борьбы с пиратством. В связи с этим можно сделать соответствующий вывод и вынести рекомендацию о заключении двусторонних соглашений между прибрежными государствами для координированного военного прибрежного охранного патрулирования морских границ. Однако для проведения регионального патрулирования и других операций нужны ресурсы. Необходимо увеличивать финансирование программ по борьбе с преступностью на море. К примеру, совместное патрулирование между Нигерией и Экваториальной Гвинеей финансируется на 90% Нигерией.

### **Заключение**

На основании изложенного представляется, что основным направлением деятельности прибрежных государств в Гвинейском заливе должно стать региональное сотрудничество в области охраны мореплавания для осуществления финансовой поддержки, обмена технологиями и информационного обмена, а также проведения контрольных мероприятий на территории морских пространств региона Гвинейского залива.

Прибрежные государства в состоянии создать эффективную систему контроля за регионом с целью предотвращения нападений на работающие и проходящие через данные воды суда.

### **Библиография**

1. Допилка С. Уголовная ответственность за терроризм и пиратство на море: дис. ... канд. юрид. наук. Киев, 1993. 192 с.
2. Boot M. Pirates, then and now. How piracy was defeated in the past and can be again // *Foreign Affairs*. 2009. Vol. 88. P. 94-107.
3. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. Security governance als Rahmenkonzept fuer die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus. Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet. Hamburg, 2011. 69 s.
4. Maritime Security in the Gulf of Guinea. Report. March 2013 // Conference held at Chatham House, London. 6 December 2012. URL: [https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport\\_maritimesecurity.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf)
5. Mejia M., Mukherjee P.K. Selected issues of law and ergonomics in maritime security // *JIML*. 2004. No. 10. P. 316-326.

6. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). 2016. URL: <http://www.icc-ccs.org/>
7. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 March 2016. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). 2016. URL: <http://www.icc-ccs.org/>
8. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011. London: ICC IMB, 2012 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). 2016. URL: <http://www.icc-ccs.org/>.
9. Rayman N. Did 2013 Mark the End of Somali Piracy? 2014. URL: <http://world.time.com/2014/01/06/did-2013-mark-the-end-of-somali-piracy/#comments>
10. Sharma O. P. The international law of the sea: India and UN convention of 1982. New Delhi: Oxford University Press, 2009. 357 p.
11. Sohn L., Juras K., Noyes J., Francx E. Law of the sea in a nutshell. 2nd ed. St. Paul, Minn: West Publishing, 2010. 545 p.

## Modern maritime piracy in international law

**Yekaterina S. Anyanova**

PhD in Law,

Postgraduate at the Department of international law

MGIMO University,

Lead Engineer at the shipyard Yantar JSC,

236005, 14 Gus'kova sqr., Kaliningrad, Russian Federation;

e-mail: Ekaterina.Anyanova@gmail.com

### Abstract

This article considers the problem of modern maritime piracy in international law. It is well-known that the piracy is one of the major problems of world economy. Despite of the fact that pirate attacks are now less common around the world than just years ago, the Gulf of Guinea is the area where the critical level of such attack is observed currently. The piracy off the coast of Somalia is not now a major problem: 2015-2016 saw no attacks in the region. This great victory has really been reached with the joint efforts by the whole international community. However, the piracy in the Gulf of Guinea is not now considered as a problem requiring the intervention by the international community. The main approach to the problem is now to restrict the whole problem to the regional level only. It is presupposed that the states of the Gulf of Guinea region shall cope with the problem of piracy by themselves.

**For citation**

Anyanova Ye.S. (2016) Issledovanie voprosov aktual'nosti ugrozy piratstva v mezhdunarodnom prave [Modern maritime piracy in international law]. *Voprosy rossiiskogo i mezhdunarodnogo prava* [Matters of Russian and International Law], 6, pp. 51-58.

**Keywords**

Maritime piracy, armed robbery against ships, the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), admiralty law, maritime security.

**References**

1. Boot M. (2009) Pirates, then and now. How piracy was defeated in the past and can be again. *Foreign Affairs*, 88, pp. 94-107.
2. Dopilka S. (1993) *Ugolovnaya otvetstvennost' za terrorizm i piratstvo na more. Doct. Diss.* [The laws against terrorism and maritime piracy. Doct. Diss.]. Kiev.
3. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. (2011) *Security governance als Rahmenkonzept fuer die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus*. Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet.
4. *Maritime Security in the Gulf of Guinea. Report for the March 2013*. Available at: [https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport\\_maritimesecurity.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf) [Accessed 13/02/2016].
5. Mejia M., Mukherjee P.K. (2004) Selected issues of law and ergonomics in maritime security. *JIML*, 10, pp. 316-326.
6. *Piracy and armed robbery against ships: report for 2011 (2016)*. London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). Available at: <http://www.icc-ccs.org/> [Accessed 16/02/2016].
7. *Piracy and armed robbery against ships: report for 2015 (2016)*. London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). Available at: <http://www.icc-ccs.org/> [Accessed 14/02/2016].
8. *Piracy and armed robbery against ships: report for 2016 (2016)*. London: International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). Available at: <http://www.icc-ccs.org/> [Accessed 11/02/2016].
9. Rayman N. (2014) *Did 2013 Mark the End of Somali Piracy?* Available at: <http://world.time.com/2014/01/06/did-2013-mark-the-end-of-somali-piracy/#comments> [Accessed 13/02/2016].
10. Sharma O.P. (2009) *The international law of the sea: India and UN convention of 1982*. New Delhi: Oxford University Press.
11. Sohn L. et al. (2010) *Law of the sea in a nutshell*, 2nd ed. St. Paul, Minn: West Publishing.