

ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ

*Анянова Е.С., кандидат юридических наук, юрисконсульт,
Московский государственный институт международных отношений,
ООО «Центр правовой защиты «Бастيون»*

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВООРУЖЁННЫХ НАПАДЕНИЙ НА МОРСКИХ ПРОСТРАНСТВАХ МИРОВОГО ОКЕАНА

Аннотация: в данной статье рассматривается количество нападений на морских пространствах, совершенных в первой половине 2018 г. Большая пиратская активность наблюдается сейчас в регионе Гвинейского залива, где совершено более 40% нападений от общего количества в мире. Из 114 моряков, захваченных в мире, все, кроме одного, были похищены в данном регионе.

Очевидно, что значительное количество вооруженных нападений на суда в Западной Африке требует глобальных решений для угроз пиратства и вооруженных нападений на море.

Непрекращающиеся нападения свидетельствуют о том, что необходимы дальнейшие усилия для принятия решений на международном, глобальном уровне, необходимо повышать охрану значимых судоходных путей, поскольку один несчастный случай приведет к миллионному ущербу, нарушению мировой торговли, кратковременному росту фрахтовых ставок, ставок морского страхования, а также приостановлению транспортировок на этой территории, через которую проходят основные направления мировой морской торговли.

Автором высказаны предложения о том, что мировое сообщество распространит имеющийся успешный опыт борьбы с пиратством в районах Сомали, Малаккского пролива и Юго-Восточной Азии на другие неблагоприятные участки земного шара.

Ключевые слова: пиратство; охрана мореплавания; Кодекс ОСПС; морское право; вооруженные нападения; Гвинейский залив

Анализируя основные угрозы и риски, вызываемые случаями преступных нападений на морском транспорте, хотелось бы подчеркнуть, что 90% мировой торговли осуществляется через морские перевозки [4]. Весьма сложно произвести оценку реальной ситуации с нападениями, так как официально сообщается лишь о половине нападений. Судовладельцы неохотно сообщают об инцидентах, опасаясь простоя своих судов в портах из-за проведения следственных действий (убытки могут составить до 10 000 долларов США в день) и потери клиентов. Однако, очевидно, что

морская преступность наносит вред всей международной торговле, что в последние годы послужило поводом для более частого применения права на остановку и поднятие на борт подозрительных торговых судов [13].

Количество нападений на морских пространствах, совершенных в первой половине 2018 г., заставляет тревожиться.

Большая пиратская активность наблюдается сейчас в регионе Гвинейского залива. Если в 2017 г. произошло 179 нападений, в первой половине 2018 г. – уже 107. 31 нападение по сравнению с 13

в 2017 г. у берегов Нигерии. 5 у берегов Ганы после 2015 г.

В первой половине 2018 г. в регионе произошло более 40% общего количества в мире. Из 114 моряков, захваченных в мире, все, кроме одного, были похищены в данном регионе.

48% нападений произошло в 2018 г. в Африке, 4 судна были похищены в регионе.

Очевидно, что значительное количество вооруженных нападений на суда в Западной Африке требует глобальных решений для угроз пиратства и вооруженных нападений на море.

В районе Нигерии пираты и другие нападающие, как правило, хорошо вооружены, склонны к насилию, нападают на суда и грабят их вдоль берега, рек, на стоянках, портах и окружающих водах.

Возле таких районов как Байелса, Брасс, Бонни, Харкорт значительно увеличилось количество нападений на суда, их угона, похищения членов экипажа. Судам советуют предпринимать меры предосторожности в данной зоне повышенного риска в соответствии с Лучшими практиками менеджмента по предотвращению пиратства и усилению морской безопасности в Красном море, Аденом заливе, Индийском океане и Арабском море.

Что касается сомалийских пиратов, в настоящее время у них нет возможности для совершения нападений. У берегов Сомали и Аденом проливе в этом году произошло по 1 нападению.

Одно из нападений произошло за пределами Сомали, где танкер обстреляли и преследовали два ящика около 160 морских миль к юго-востоку от Хобио при прохождении через Морской охраняемый транзитный коридор. Расстояние от

суши и стрельба по судам продолжает иллюстрировать, что пираты Сомали сохраняют способность и намерения нападать на торговые суда на просторах Индийского Океана.

Однако, у них все еще есть соответствующая подготовка и умения для совершения таковых. Всем торговым судам рекомендуется выполнять последние превентивные меры, проходящие воды данного региона. Суда в регионе перемещаются с помощью Сети безопасности Инмарсат.

Угроза подобных нападений все еще существует в водах южной части Южного моря, Баб эль Мандеб, Аденом залива, включая Йемен и северный берег Сомали, Арабское море, у Омана, Омано-мского залива, у восточного и южного побережий Сомали [11].

Если у берегов Индонезии – 25, по сравнению с 19 в 2017 г., не совершено ни одного нападения после 2015 г. – у берегов Малаккского пролива, в 2018 г. - в Сингапурском проливе.

Во время нападений часто использовалось огнестрельное оружие (29 случаев), также холодное оружие (17 случаев).

Количество похищений членов экипажа сократилось с 41 в первой половине 2017 г., до 25 в первой половине 2018 г. А вот количество взятых в заложники членов экипажа возросло с 63 в первой половине 2017 г, до 102 в первой половине 2018 г. 25 – похищены, 3 членам экипажа были нанесены повреждения. 25 – похищены, 3 членам экипажа были нанесены повреждения.

Большое количество нападений было совершено в 2018 г. на навалочные суда (39 судов), танкеры, перевозящие химические вещества (30 случаев). Также активно нападения совершаются на танкеры, перевозящие сырую

нефть (9 случаев), общие грузы (6 случаев) и контейнеры (6 случаев).

Нападения совершались на суда под флагами Либерии (13), Маршалльских островов (22), Панамы (15), Сингапура (19).

Непрекращающиеся нападения свидетельствуют о том, что необходимы дальнейшие усилия для принятия решений на международном, глобальном уровне, необходимо повышать охрану значимых судоходных путей, поскольку один несчастный случай приведет к миллионному ущербу, нарушению мировой торговли, кратковременному росту фрахтовых ставок, ставок морского страхования, а также приостановлению транспортировок на этой территории, через которую проходят основные направления мировой морской торговли [12].

Применяемые на глобальном уровне в настоящее время, ИБОР и морские операции по борьбе с терроризмом в территориальных и внутренних водах третьих государств представляют собой фактор, только формирующий норму международного права. В настоящее время объем, необходимый для решения проблемы продолжающихся нападений на суда в морских пространствах, недостаточен.

Примеры борьбы с преступностью на море в форме контрольных мероприятий в территориальном море и внутренних водах прибрежных государств создают новый прецедент международного морского права, подтверждающий допустимость подобного ограничения свободы судоходства.

В частности, для оперативного реагирования на подобную проблематику хотелось бы подчеркнуть, что поскольку конкретной процедуры уголовного преследования и общей обязанности государства по преследованию и наказанию пиратов в

международном праве не разработано, а в отношении преследования по горячим следам Конвенция ООН по морскому праву прекращает права преследующего государства в момент входа в территориальные воды любого государства, целесообразно введение для возможности оперативного реагирования упрощенной процедуры захода военных и специальных антипиратских кораблей в воды иностранных государств через закрепление в соответствующих международно-правовых актах, в особенности для зон, где совершаются пиратские нападения.

Следует рассмотреть и предложения о создании международной организации для координации сотрудничества государств по формированию международно-правового регулирования охраны мореплавания на базе имеющихся международно-правовых документов. Международной организации целесообразно было бы предоставить компетенцию заключать соглашения, функциями международной морской полиции или универсальной международной организации и разработать критерии ее будущего международно-правового режима. Деятельность данной организации способствовала бы проведению совместных мер глобального уровня в рамках сотрудничества государств по поддержанию международного правопорядка и укреплению безопасности на море.

Остается надеяться, что мировое сообщество распространит имеющийся успешный опыт борьбы с пиратством в районах Сомали, Малаккского пролива и Юго-Восточной Азии на другие неблагоприятные участки земного шара [3].

К тому же, ст. 100 Конвенции 1982 г. и ст. 14 Конвенции 1958 г. об открытом море [14] содержат

обязанность государств к сотрудничеству для борьбы с пиратством в открытом море и других морских пространствах за пределами юрисдикции любого государства [5].

Необходимо увеличивать финансирование программ по борьбе с преступностью на море за счет создания фонда на международном и межрегиональном уровне и наличие определенных судов для патрулирования.

На основании норм международного морского права сделан вывод о том, что в соответствии с Конвенцией 1982 г. пираты задерживаются на пространствах открытого моря за совершение преступления, которое является международным по своей природе, но они наказываются и преследуются по национальному праву национальными судами. В связи с этим предлагается распространить юрисдикцию Международного морского трибунала ООН на нападения в территориальных водах в государствах, где уголовно-правовое преследование преступников затруднено.

Недостатками выступают те факты, что процесс против предполагаемых пиратов является дорогостоящим и длительным, кроме того, возникают сложности с транспортировкой лиц на заседания, а РФ не является на данный момент страной-участницей. Кроме того, уголовно-правовое преследование пиратства, терроризма и других преступлений в международном трибунале потребовало бы, чтобы статут был изменен.

Для договорного оформления и легитимации ИБОР в соответствии с принципами международного морского права можно создать и специальный орган в рамках ИМО. Основными направлениями деятельности организации был бы обмен информацией между Речью может идти и об

универсальной международной организации для борьбы с ПМХ на море, а также поддержания международного правопорядка и обеспечения безопасности на море – Международной организации по безопасности на море (МОБМ).

Недостатком данной концепции является то, что создание такой универсальной международной организации будет представлять собой долговременный процесс. Кроме того, с точки зрения юрисдикции представляется сложным отдельное выделение проблемы борьбы с ПМХ на море.

Можно себе представить даже создание аналогичных организаций регионального уровня [1].

В объединении усилий мирового сообщества предлагается иногда и образование международных сил быстрого реагирования на пиратские нападения. Возникает вопрос легитимации их деятельности за пределами территориального моря в свете принципа свободы судоходства в открытом море. Предлагается со ссылкой на ст.ст. 105 и 106 Конвенции 1982 г. захват пиратского судна со стороны любого государства и ответственность за захват без достаточных оснований обосновать как действия (через ст. 100 Конвенции 1982 г.) о сотрудничестве в пресечении пиратства.

Организация может заниматься вопросами повседневного контроля за международным судоходством (в частности, основными судоходными маршрутами) и пресечения отдельных нападений на морские суда.

Формирование данной организации потребует через международные соглашения и значительных финансовых расходов. Критики данного предложения ссылаются на проводимые военно-

морские операции, к примеру, операции в регионе Африканского Рога: операция Евросоюза «Атланта», операция «Союзный щит» Организации Североатлантического договора (НАТО), операция «Океанский щит» Коалиционных морских сил со штаб-квартирой в Бахрейне, отдельные операции со стороны более чем 30 государств, часть из которых находится под национальным командованием.

Против создания еще одного суда или специализированной организации в морской сфере говорит и тот факт, что, как правило, государства весьма редко прибегают к средствам международного правосудия, что объясняется стремлением решить возникшие сложности несудебными методами [2].

Для обеспечения охраны основных мировых торговых маршрутов средств региональной и местной охраны зачастую бывает недостаточно, необходимы значительные международные усилия. Отчасти вследствие несогласованности международного сотрудничества в данной области, отчасти вследствие недостаточности или неэффективности имеющихся международных мер государства принимают односторонние или региональные меры (как, например, в отношении пролива Малакка). Определенную опасность представляет одновременная разработка мер охраны мореплавания посредством ИМО и мер на региональном уровне, что умаляет значимость международного права и способствует развитию параллельной системы в международном морском праве [6].

Международное право эффективнее всего в форме сотрудничества государств также и потому, что разрешение проблем мирового масштаба

одним из государств в одностороннем порядке возможно не иначе как через чрезмерно крупные финансовые расходы [7].

Международное сотрудничество для охраны мореплавания играет особенно важную роль, так как большая часть морских пространств – это ИЭЗ и открытое море, то есть это пространства, которые находятся за пределами водной территории прибрежного государства. Достижение успеха в борьбе с преступностью на море требует и национального участия, и скооперированных региональных международных инициатив [8].

Помимо разработки специализированных международных соглашений мировое сообщество осуществляет и совместные программы по борьбе с преступностью на море.

В особенности значительны усилия в области пиратства в регионе Сомали. Переходное федеральное правительство Сомали сделало в 2008 г. несколько заявлений о необходимости международной помощи в борьбе с пиратством у берегов страны, в том числе письмо от 9 декабря 2008 г. от Президента Сомали с требованием международного сообщества помочь правительству в принятии всех необходимых мер в борьбе с пиратством и вооруженными нападениями на море. 1 сентября 2008 г. Президент Сомали направил Генеральному Секретарю ООН письмо с благодарностью в адрес СБ ООН за помощь.

Для эффективной борьбы с преступностью на море требуется тесное международное сотрудничество. Опыт урегулирования ситуации в Сомали продемонстрировал, что борьба с пиратством напрямую зависит от масштаба и уровня сотрудничества между государствами [9].

Представляется также необходимым подчеркнуть, что система охраны является настолько безопасной, насколько безопасно ее самое слабое звено, так что фрагментарное усиление мер охраны окажется бесполезным [15].

Возник вопрос, как анти-террористические меры могут сосуществовать с превалирующими торговыми стандартами и международными правилами по морскому праву. Контейнеризация груза сделала мировую экономику особенно уязвимой для терроризма.

Как совместить рост торговли и повышение охранных мер? Целью принимаемого Кодекса ОСПС было то, чтобы превентивные меры касаются происшествий или угроз охране касательно судов или портовых объектов, задействованных в международной торговле.

Образованный новыми документами по охране мореплавания механизм обеспечения мер охраны, позволяет найти решение вызовам охраны касательно морского транспорта чтобы предотвращать любое потенциальное отрицательное воздействие на недостатки охраны в международном транспорте и торговой системе [10].

Таким образом, в статье делается вывод, что для обеспечения охраны основных мировых торговых маршрутов средств региональной и местной охраны недостаточно, необходимы значительные международные усилия. И по настоящий момент международное сотрудничество с применяемыми мерами охраны мореплавания в данной области нескоординированности, недостаточно и во многом неэффективно.

Литература

1. Ромашев Ю. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков). М.: РосКонсульт, 2001. 300 с.
2. Anderson D. The role of ITLOS as a Means of Dispute Settlement // Schofield C. et al. (eds.) *The razor's edge: international boundaries and political geography. Essays in honour of Professor Gerald Blake.* The Hague: Kluwer Law International, 2002. 573 p.
3. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. *Security governance als Rahmenkonzept fuer die Piraterie und maritimem Terrorismus.* Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet Hamburg, 2011. 69 p.
4. Graham C. *Maritime Security and Seafarers' Welfare: Towards Harmonization* // *WMU Journal of Maritime Affairs.* 2009. V. 8. N1. P. 71 – 87.
5. Holocher K.H. *Sicherheit im Seeverkehr – Eine nationale oder internationale Aufgabe?* Statement at the 4th *Hafenwirtschaftstag.* 7. November 2003. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.marikoris.de/images/Hafenwirtschaftstag_2003/4HWT_Vortrag.pdf (дата обращения: 12 марта 2007 г.)
6. *Interventions* // Heinze S., Karpen U. and Lukic D. (eds.) *Maritime security: current problems in the Baltic Sea: Conference in Cooperation With the International Tribunal for the Law of the Sea, May 9-11, 2007.* Baden Baden: Nomos, 2008. 194 p.
7. Isanga J. *Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes* // *American University Law Review.* 2009-2010. V. 59. P. 1267 – 1320.

8. Kraska J., Wilson B. The pirates of the Gulf of Aden: the coalition is the strategy // *Stanford Journal of International Law*. 2009. V. 45. P. 243 – 286.
9. Liss C. *Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh* // Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2011. 425 p.
10. Onwuegbuchunam D., Aponjolosun M.O., Ajayi O.S. Assessment of the Effect of the Implementation of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Port Operations (A Case Study of Tin Can Island Port Complex) // *European Journal of Business and Management* www.iiste.org ISSN 2222-1905 (Paper) ISSN 2222-2839 (Online) V.8. N35. 2016.
11. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 30 June 2018. London: ICC IMB, 2018 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB) [сайт]. 2018. URL: <http://www.icc-ccs.org/> (дата обращения: 04.08.2018)
12. Richardson M. *A time bomb for global trade*. Singapore: ISEAS, 2004. XIV. 155 p.
13. Sharma O.P. *The international law of the sea: India and UN convention of 1982*. New Delhi: Oxford University Press, 2009. 357 p.
14. Sohn L., Juras K., Noyes J., Franck E. *Law of the sea in a nutshell*. 2nd ed. St. Paul, Minn: West Publishing, 2010. 545 p.
15. Tuerk H. Combatting terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation // *University of Miami International and Comparative Law Review*. 2007-2008. V. 15. P. 337 – 367.

References

1. Romashev YU. *Bor'ba s prestupleniyami mezhdunarodnogo haraktera, sovershaemymi na more (terrorizm, piratstvo, nezakonnyj oborot narkotikov)*. M.: RosKonsul't, 2001. 300 s.
2. Anderson D. The role of ITLOS as a Means of Dispute Settlement // Schofield C. et al. (eds.) *The razor's edge: international boundaries and political geography. Essays in honour of Professor Gerald Blake*. The Hague: Kluwer Law International, 2002. 573 p.
3. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider P. *Security governance als Rahmenkonzept fuer die Piraterie und maritimem Terrorismus*. Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet Hamburg, 2011. 69 p.
4. Graham C. *Maritime Security and Seafarers' Welfare: Towards Harmonization* // *WMU Journal of Maritime Affairs*. 2009. V. 8. N1. P. 71 – 87.
5. Holocher K.H. *Sicherheit im Seeverkehr – Eine nationale oder internationale Aufgabe?* Statement at the 4th Hafenwirtschaftstag. 7. November 2003. [Elektronnyj resurs]. Rezhim dostupa: www.marikoris.de/images/Hafenwirtschaftstag_2003/4HWT_Vortrag.pdf (data obrashcheniya: 12 marta 2007 g.)
6. *Interventions* // Heinze S., Karpen U. and Lukic D. (eds.) *Maritime security: current problems in the Baltic Sea: Conference in Cooperation With the International Tribunal for the Law of the Sea, May 9-11, 2007*. Baden Baden: Nomos, 2008. 194 p.

7. Isanga J. Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes // *American University Law Review*. 2009-2010. V. 59. P. 1267 – 1320.
8. Kraska J., Wilson B. The pirates of the Gulf of Aden: the coalition is the strategy // *Stanford Journal of International Law*. 2009. V. 45. P. 243 – 286.
9. Liss C. *Oceans of crime: maritime piracy and transnational security in Southeast Asia and Bangladesh* // Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2011. 425 p.
10. Onwuegbuchunam D., Aponjolosun M.O., Ajayi O.S. Assessment of the Effect of the Implementation of International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code on Port Operations (A Case Study of Tin Can Island Port Complex) // *European Journal of Business and Management* www.iiste.org ISSN 2222-1905 (Paper) ISSN 2222-2839 (Online) V.8. N35. 2016.
11. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 30 June 2018. London: ICC IMB, 2018 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB) [sajt]. 2018. URL: <http://www.icc-ccs.org/> (data obrashcheniya: 04.08.2018)
12. Richardson M. *A time bomb for global trade*. Singapore: ISEAS, 2004. XIV. 155 p.
13. Sharma O.P. *The international law of the sea: India and UN convention of 1982*. New Delhi: Oxford University Press, 2009. 357 p.
14. Sohn L., Juras K., Noyes J., Franck E. *Law of the sea in a nutshell*. 2nd ed. St. Paul, Minn: West Publishing, 2010. 545 p.
15. Tuerk H. Combatting terrorism at sea – the suppression of unlawful acts against the safety of maritime navigation // *University of Miami International and Comparative Law Review*. 2007-2008. V. 15. P. 337 – 367.

*Anyanova E.S., Candidate of Juridical Sciences (Ph.D.), Legal consultant,
Moscow State Institute of International Relations,
OOO "Center of Legal Protection "Bastion"*

**ACTUAL PROBLEMS OF THE ARMED ATTACKS ON
THE MARITIME SPACES OF THE WORLD OCEAN**

Abstract: in this article a number of attacks is considered on the maritime spaces committed in the first half of 2018. High piracy activity is now observed in the region of the Gulf of Guinea, where more than 40% of the total amount of the attacks in the world are committed. All the 114 sailors except one caught in the world were hostages in this region.

It is clear that the significant amount of the armed attacks on the vessels in the Western Africa requires the global decisions for the threats of the piracy and armed attacks at the sea.

Continuing attacks evidences that the further efforts are necessary for the decision-taking on the international global level. It is necessary to increase the security of the important navigation routes as one accident leads to the million losses, violation of the world trade, short-term growth of the freight rates, maritime insurance rate as well as suspension of the transportation on this territory through which the main direction of the world maritime trade goes.

The author expresses the proposal how the world community distributes available successful experience of the struggle with piracy in the regions of Somalia, Strait of Malacca and South-Eastern Asia on other troubled regions in the world.

Keywords: piracy, maritime security, ISPS Code, law of the sea, armed attacks, the Gulf of Guinea