

А.Л. Колодкин, Е.С. Смирнова. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БОРЬБЫ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ НА МЕЖДУНАРОДНОМ И НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЯХ: СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ В НАЧАЛЕ XXI века. Тверь: СКФ-офис, 2012. 153 с.

Среди книг по тематике международного морского права, представленных читателям в последнее время, особое место занимает монография А.Л. Колодкина и Е.С. Смирновой, написанная на вполне актуальную тему борьбы с морским пиратством. Она привлекает внимание юристов-международников, политиков, экономистов и всех тех, кто в силу научных исследований и практической работы связан с проблемами безопасности международного морского судоходства.

Авторы монографии справедливо отмечают, что эта проблема не нова (с. 9). Ещё в XIX в. известный русский международник Ф.Ф. Мартенс, подчеркивая важность свободы судоходства в открытом море для развития торговых отношений между народами, писал: “Принцип свободы моря вытекает из общности и солидарности интересов всех народов. Установила его не природа, но осознание всеми народами, что море есть та естественная связь, которая всех их соединяет, что от свободы его зависит их благосостояние, развитие их сил. Вот почему посягательство на эту свободу есть посягательство на неотъемлемые права народов, есть преступление против всех государств, и общий их отпор такому правонарушению совершенно законен”¹. Уголовные кодексы большинства стран мира в XIX в. включали нормы, содержащие меры наказания за морское пиратство. В настоящее время практически все государства мира квалифицируют в законе пиратство как тяжкое преступление.

Интересно читаются страницы, где описаны исторические аспекты борьбы с морским пиратством в Древнем Риме, Средневековой Европе, Китае. Было ли морское пиратство в древности у русских? Ответ на этот и многие другие вопросы авторы предлагают читателям с привлечением самых разнообразных источников (с. 19–26).

Законодательное и международно-правовое решение вопросов борьбы с морским пиратством в XIX в. имеет большое значение для исследования, так как именно консолидированные действия ученых и практиков позволили в последующем выработать тот комплекс норм, который позволил правильно квалифицировать такое преступление как морское пиратство (с. 29–47).

В дальнейшем случаи захвата торговых судов и особенно угона самолетов, участившиеся в 70-е годы XX в., дали основание отдельным государствам создавать мощные системы технической безопасности и спецслужб. Необходимость придания дополнительного импульса решению вопросов безопасности экипажей, пассажиров и материальных ценностей морских судов послужила одной из причин для разработки международных конвенций, регулирующих проблемы открытого моря, включая свободу судоходства и полетов летательных аппаратов.

Рассматривая наиболее важные аспекты международно-правового сотрудничества государств в направлении борьбы

с морским пиратством, в монографии показаны роль и значение международных организаций, чья деятельность имеет цель урегулировать вопросы, связанные с безопасностью судоходства (с. 48–77). В первую очередь следует назвать Организацию Объединенных Наций. Начало её деятельности послужило той основой, на которой стало развиваться многостороннее сотрудничество государств мира после Второй мировой войны в решении общих проблем безопасности. Создание Международной морской организации стало новой страницей в истории международного морского права. Деятельность мирового сообщества в борьбе с морским пиратством у берегов Сомали в 2008–2009 гг. имеет немало примеров, которые наглядно иллюстрируют преимущество коллективных форм борьбы с морским пиратством (с. 70–77).

Авторы акцентируют внимание на работе ещё одного международного органа – Международного уголовного суда (МУС), Статут которого был принят в 1998 г. Они также делают вывод о том, что дела, связанные с уголовным преследованием за преступления международного характера, к которым относится и пиратство, могут быть отнесены к юрисдикции МУС (с. 131–150).

Особенностью данной монографии является то, что теоретические аспекты борьбы с морским пиратством исследованы авторами в многоплановом порядке. Начавшееся стремительно развиваться в XX в. международное морское право подключилось к теоретической разработке самого понятия “пиратство”. Начались поиски способов конкретизации ряда положений, целью которых явились детализация норм, признающих морской разбой международным преступлением, и выработка мер по пресечению этого опасного явления.

Исследованы такие вопросы, как понятие “морское пиратство”, национальность судна, вопросы преследования, остановки и досмотра торговых судов (с. 78–87), проблемы универсальной и экстерриториальной юрисдикции государств в отношении захваченных пиратов и привлечения их к уголовной ответственности (с. 87–95). Принцип универсальности предусматривает возможность распространения уголовной юрисдикции государства на действия, признанные преступными в соответствии с международным правом, независимо от гражданства пиратов и места их преступления и задержания в открытом море.

В монографии приведены многочисленные законы отдельных государств, квалифицирующие этот вид международного преступления. Многие государства включили в своё национальное законодательство положения, согласно которым под пиратством понимались действия, хотя и не имеющие насилиственного характера, но, тем не менее, подлежащие преследованию по закону. Французский Уголовный кодекс предусматривает, что лица, входящие в состав команды вооружённого французского судна, плавающего без надлежащих документов, считаются пиратами. Английские

¹ См.: Мартенс Ф.Ф. Современное международное право цивилизационных народов. Т. 1. СПб., 1995. С. 374.

законы уравнивают пиратов и работоторговцев ещё с начала XIX в.

Основной проблемой авторы монографии считают защиту людей, попавших в руки пиратов. Они приводят подробные статистические данные, свидетельствующие о неуклонном росте числа пиратских нападений на морские суда за последнее десятилетие. По данным Reuters, в 2010 г. в руках пиратов находились по меньшей мере 12 захваченных ими судов и более 300 заложников. Согласно информации Международного морского бюро ИМО количество нападений пиратов на суда по всему миру за первые десять месяцев 2010 г. уже превысило аналогичный показатель за весь предыдущий год. С начала апреля 2010 г. пираты захватили, как минимум, четыре крупных судна (с. 96–114). Тенденция активизации этого вида преступлений не снижается.

Обоснованную тревогу авторов монографии вызывают проблема экономического ущерба, наносимого морским судам и их судовладельцам, который ежегодно составляет 12–15 млрд. долл., рост страховых тарифов (более чем в 10 раз) и сумм денежных выкупов, требуемых пиратами. Каждый лишний день при увеличении пути за счёт обхода Суэцкого канала и Африки стоит 20–30 тыс. долл. Тем не менее, по мнению авторов монографии, именно те действия, которые начали предпринимать государства в борьбе с пиратами у берегов Сомали с 2008 г., можно назвать весьма эффективными. (с. 151). Военные корабли государств-членов ООН, включая Россию, начали патрулирование у побережья Сомали в рамках программы “Атланта” по борьбе с пиратами, что явилось самым эффективным средством борьбы с пиратством практически во всех географических регионах мира. Вместе с тем авторы монографии считают, что тема о современном пиратстве весьма политизирована, так как

в наши дни не может быть столь масштабной проблемы, в обсуждении которой не участвовали бы основные мировые лидеры, в том числе и Россия. При этом роль и значение России и её Военно-морского флота в этой ситуации должны быть значительно усилены, включая возобновление военно-морского присутствия ВМФ России во всех районах Мирового океана (с. 121, 130).

Предпринимаемые в XXI в. международным сообществом меры по борьбе с пиратством у берегов Сомали включают в себя помочь переходному правительству этого африканского государства, в том числе направлением продовольственной помощи её населению. Одновременно с этим к борьбе с пиратством подключился и Совет Безопасности ООН, который в соответствии с его резолюцией 1816 (2008) от 2 июня 2008 г. разрешил военным кораблям и летательным аппаратам крупных морских держав входить в территориальное море этой страны с целью уничтожения и задержания пиратов.

Особое внимание авторы монографии обратили на содержание ст. 162 и 227 Уголовного кодекса РФ, которые касаются разбоя, как такового (ст. 162 УК РФ), и разбоя – пиратства на море (ст. 227 УК РФ), подробно изложив их юридическое содержание (с. 116–121). По мнению авторов, ст. 227 УК РФ нуждается в серьезном изменении и дополнении.

Монография написана на высоком профессиональном уровне, отвечающем действующим для Российской Федерации международным договорам, а также Конституции РФ и федеральным законам России.

**Г.М. Мелков, профессор РГТЭУ,
член Научно-экспертного
совета Морской коллегии при Правительстве РФ,
доктор юрид. наук, заслуженный юрист РФ**