МОСКОВСКИЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР ПО ПРОБЛЕМАМ
ТРАНЦНАЦИОНАЛЬНОЙ ОРГАНИЗОВАННОЙ ПРЕСТУПНОСТИ И КОРРУПЦИИ
ПРИ ИНСТИТУТЕ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА РАН

Ромашев Ю.С., Корбут Л.В.

ОСНОВЫ БОРЬБЫ С АКТАМИ ТЕРРОРИЗМА И ПИРАТСТВА НА МОРЕ

Москва – 2002

Ромашев Ю.С., Корбут Л.В. Основы борьбы с актами терроризма и пиратства на море: Научно-исследовательская работа. М., 2002. 83 с.

В работе доктора юридических наук, академика Международной Академии информатизации Ромашева Юрия Сергеевича и члена-корреспондента Международной Академии информатизации Корбут Людмилы Васильевны рассматриваются вопросы борьбы с актами терроризма и пиратства на море, ее международно-правового регулирования, а также вопросы соответствия международного права современным условиям и объективным потребностям этой борьбы. Предлагаются пути дальнейшего совершенствования деятельности государств в этой области, направления развития международного права и национального законодательства. Анализируется опыт международного сотрудничества государств в рамках международных организаций, указываются пути повышения их эффективности.

Работа представляет интерес для ученых и практических работников, занимающихся проблемами борьбы с преступностью, моряков и работников в сфере морского транспорта, аспирантов и учащихся высших учебных заведений.

Оглавление

Оглавление ... 3
Список основных сокращений ... 4
Введение ... 5
1. Анализ угроз международного терроризма на море и пиратства безопасности государств ... 8
1.1. Акты международного терроризма, совершаемые на море ... 8
1.2. Акты пиратства ... 13
2. Цели, задачи и общее содержание борьбы с актами международного терроризма и пиратства на море ... 29
3. Особенности борьбы с актами международного терроризма и пиратства на море и ее правового регулирования ... 41
3.1. Борьба с актами терроризма на море ... 41
3.2. Борьба с актами пиратства ... 62
Заключение ... 76
Список использованной литературы ... 83

Список основных сокращений

ИМО	-	Международная морская организация
Конвенция 1958 года	-	Конвенция об открытом море 1958 года
Конвенция 1965 года	-	Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года
Конвенция 1979 года	-	Конвенция о борьбе с захватом заложников 1979 года
Конвенция 1980 года	-	Конвенция о физической защите ядерного материала 1980 года
Конвенция 1982 года	-	Конвенция ООН по морскому праву 1982 года
Конвенция 1988 года	-	Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года
Положение 2000 года	-	Положение о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, утвержденное постановлением Правительства РФ от 11 апреля 2000 года № 324
Протокол 1988 года	-	Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года

Введение

Современный мир характеризуется сложными процессами, происходящими в различных сферах жизнедеятельности человечества. Наряду с изменениями позитивного характера существуют и, вероятно, в течение длительного времени будут существовать факторы, порождающие такое социально опасное явление, как преступность. Анализ состояния преступности в мире свидетельствует о том, что она достигла беспрецедентных масштабов. Преступность представляет реальную угрозу безопасности государств. Поэтому обеспечение безопасности их жизненно важных интересов требует консолидации усилий как на национальном, так и на международном уровнях, резкого ограничения экономической и социально-политической основы этого противоправного явления, выработки комплексной системы мер правового, специального и иного характера для эффективного предупреждения, выявления и пресечения преступлений.

Остро стоит эта проблема и в пределах морской географической среды. Морские пространства издавна представляют для человечества жизненно важный интерес. На долю морских транспортных перевозок приходится большая часть мирового грузооборота. Мировой океан является одним из основных источников биологических, минеральных, энергетических ресурсов большинства стран мира. Жизненно важные интересы мирового сообщества заключаются и в использовании морей в качестве арены международного сотрудничества в экономической и других областях, в расположении в пределах морей отдельных элементов инфраструктуры государств, в проведении научных исследований, а также в выполнении на море своих международных обязательств.

Но океан используется не только на благо человечества, в пределах морских пространств совершаются акты международного терроризма, пиратства, другие преступления, угрожающие безопасности мореплавания. Эти преступления посягают на международный и национальный правопорядок, на мирное сотрудничество государств в различных областях, на права и свободы человека и другие интересы государств и их граждан. Растет организованность, профессионализм преступников, усложняется противодействие им. Поэтому возрастает заинтересованность государств в совместной борьбе с этими преступлениями, в поиске новых подходов к борьбе, условия осуществления которой постоянно меняются.

Сложность и специфика борьбы с актами терроризма и пиратства, обусловленные

различным международно-правовым статусом и правовым режимом морских пространств, особенностями физико-географических условий, сил, средств и способов ее осуществления, не позволяют рассматривать эту проблему в рамках деятельности отдельного государства, какого-либо отдельного его органа исполнительной власти, а требуют комплексного подхода.

Возрастающая взаимозависимость государств в борьбе с актами терроризма и пиратства на море, требует соответствующего отражения в международном праве. Однако в настоящее время имеют место недостаточная проработанность комплекса международно-правовых мер в этой области, их несоответствие современным условиям, объективным потребностям, вследствие чего снижается эффективность борьбы с данными преступлениями. Законодательные и иные нормативные правовые акты государств нередко носят общий характер и далеко не всегда отвечают интересам обеспечения их безопасности на море. В деятельности государственных органов, принимающих участие в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, довольно часто возникают ситуации, требующие совершенствования правового регулирования. Вследствие этого практические меры в борьбе с этими преступлениями часто бывают недостаточно эффективными.

Наряду с важностью развития международного права и законодательства государств необходимо и более полное использование возможностей, заложенных в уже существующих нормах международного права.

Для выработки научно обоснованных предложений по решению указанных проблем требуются исследования, направленные на поиск путей дальнейшего развития международного права и законодательства государств, а также на более эффективное использование их положений в практике борьбы с преступлениями международного характера.

Важно отметить, что в ранее проведенных исследованиях проблем борьбы с актами терроризма и пиратства на море, комплексному подходу уделялось недостаточно внимания. Как правило, рассматривались или вопросы международно-правового регулирования борьбы с отдельными видами данных преступлений (нередко без учета морской специфики), или частные стороны этой борьбы. Недостаточно внимания уделялось и реальным прикладным потребностям правоохранительных институтов государств в рассматриваемой сфере. Кроме того, не учитывалось и то обстоятельство, что борьба с данными преступлениями на море, ввиду ее специфичности и сложности, не может являться прерогативой какого-то

отдельного государственного органа.

Настоящая работа по своему содержанию носит как теоретико-методологический, так и прикладной характер. В ней получили дальнейшее развитие теоретические основы борьбы с актами терроризма и пиратства на море, международно-правового регулирования в данной области и его использования в интересах защиты жизненно важных интересов государств. Разумеется, детально осветить все аспекты борьбы с данными преступлениями и ее правового регулирования в рамках одной работы не представляется возможным, если учесть многоаспектность, новизну и недостаточную разработанность данной проблемы. Поэтому в настоящей работе авторы преследовали следующую цель: на основе комплексного исследования состояния борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, международно-правового регулирования межгосударственных отношений в данной области выработать приоритетные пути дальнейшего совершенствования деятельности государств в данной сфере, развития международного права и национального законодательства государств в интересах поддержания международного правопорядка в пределах морских пространств. При этом в работе прогнозировалось дальнейшее развитие межгосударственных отношений в данной области. Достижение поставленной цели, по нашему мнению, должно привести к качественно более высокому уровню эффективности борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море.

1. Анализ угроз международного терроризма на море и пиратства безопасности государств

1.1. Акты международного терроризма, совершаемые на море

Как результат противоречий, происходящих в общественной жизни государств, в различных регионах мира нередко совершаются акты терроризма. Довольно часто эти акты носят международный характер. Однако необходимо отметить, что несмотря на обилие международно-правовых документов, существование многочисленных организаций различного уровня и характера, непосредственно участвующих в борьбе с терроризмом или координирующих эту борьбу, в настоящее время нет ни одного действующего универсального международного договора, в котором раскрывались бы понятие "международный терроризм", а тем более "международный терроризм на море", их юридический состав. В то же время в рамках ООН в 2000 году начата работа по разработке всеобъемлющей Конвенции по международному терроризму. Но пока на современном этапе можно говорить лишь об условном, собирательном определении международного терроризма, содержащем признаки ряда преступлений, которые мировое сообщество относит к таковым посредством универсальных международных договоров.

С учетом этого, а также считая, что международный терроризм и международный терроризм на море соотносятся друг с другом как особенное и частное и являются неотъемлемой составной частью терроризма вообще, под актами терроризма, совершаемыми на море и угрожающими безопасности торгового мореплавания[1], можно понимать деяния, совершаемые в пределах морских пространств, которые международное сообщество считает неприемлемыми и преступными (в соответствии с универсальными международными договорами), и которые вследствие методов и целей их осуществления, возможных общественно

---

[1] Например, в соответствии со ст. 2. Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации под ***торговым мореплаванием*** понимается деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; промысла водных биологических ресурсов; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; лоцманской и ледокольной проводки; поисковых, спасательных и буксирных операций; подъема затонувшего в море имущества; гидротехнических, подводно-технических и других подобных работ; санитарного, карантинного и другого контроля; защиты и сохранения морской среды; проведения морских научных исследований; учебных, спортивных и культурных целей; иных целей.

опасных последствий можно отнести к актам международного терроризма.

На международном уровне преступления, угрожающие безопасности торгового мореплавания, впервые нашли отражение в Конвенции о борьбе с захватом заложников 1979 года. Однако как показала практика борьбы с актами насилия на море настоящая Конвенция уже не в полной мере способствует борьбе со всеми проявлениями терроризма на море. Поэтому принятие Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, 1988 года (далее – ***Конвенции 1988 года***)[1], Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 года (далее – ***Протоколом 1988 года***)[2] стало важным шагом по выработке единообразного предупреждения, выявления и пресечения актов терроризма на море. В настоящее время более 30 государств из 76 участников римской конференции 1988 года выразили согласие на обязательность для них указанных Конвенции и Протокола.

Анализ Конвенции 1979 года, Конвенции 1988 года и Протокола 1988 года позволяет сделать вывод о том, что эти договоры посвящены в основном борьбе с актами международного терроризма. Однако, по нашему мнению, в указанных международных договорах речь идет о незаконных актах, совершаемых как с террористическими, так и с другими целями, имеющими столь же опасные последствия. В каждом конкретном случае необходим анализ совершенного деяния, соотнесение его с признаками преступлений, закрепленными в международных договорах, а также с методами и, прежде всего, с целями, присущими актам терроризма.

Статистика свидетельствует о том, что на море число преступлений, совершаемых с террористическими целями, значительно меньше, чем на земле или в воздухе. В то же время их общественная опасность чрезвычайно велика, а политический эффект в результате совершения каждого из таких актов значителен. Вследствие разрушения террористами нефтеналивных судов, стационарных платформ,

---

[1] См.: IMO, doc. SUA/CONF/15/ Rev.1. Условия вступления в силу Конвенции 1988 года были выполнены 2 декабря 1991 года, последнюю из 15 необходимых ратификаций оформила Франция. В соответствии со ст.18 Конвенции 1988 года этот договор вступил в силу через 90 дней после получения 15-й ратификации – 1 марта 1992 года.

[2] См.: IMO, doc. SUA/CONF/16/Rev.2. Протокол 1988 года вступил в силу одновременно с Конвенцией 1988 года.

расположенных на континентальном шельфе, наряду с человеческими жертвами могут иметь место тяжелые экологические последствия, вызванные загрязнением морской среды. Подобная ситуация может возникнуть и при выставлении террористами на море минных заграждений в районах интенсивного плавания судов.

Акты терроризма совершаются как в пределах портов, внутренних вод, территориального моря государств, так и в открытом море. Авторы проанализировали многочисленные факты совершения актов терроризма на море, происшедшие в мире в пределах этих территорий и пришли к выводу о том, что морские суда подвергаются такой опасности, в основном в районах со значительной политической нестабильностью и военной активностью. Районы, где совершаются такие акты представлены на рис.1.1[1].

Как правило, террорист (а чаще всего группа террористов) путем тайного проникновения или открыто, захватывает судно, его пассажиров и экипаж в качестве заложников. При этом террористы обычно выдвигают требования политического характера, а в случае их невыполнения угрожают взрывом судна. Примером может служить захват террористами итальянского пассажирского судна "Акилле Лауро"[2], совершавшего круиз по Средиземному морю.

Большой политический резонанс в мире получил захват в порту Трабзон (Турция) 16 января 1996 года группой террористов из 12 человек пассажирского парома "Аврасия". В момент нападения на пароме находились 40 членов экипажа и более 150 пассажиров – граждан России, Турции, Украины, Грузии, Кыргызстана,

---

[1] Приведенные сведения базируются на основе информации, официально опубликованной в различных государствах, а также данных научных сборников и результатах работ известных ученых по проблемам борьбы с преступностью, в частности: Криминогенная ситуация в России на рубеже XXI века. М.: НИИ МВД России, 2000. 96 с.; Криминальная ситуация в России и ее изменения. М.: Криминологическая Ассоциация, 1996. 80 с.; Моджорян Л.А. Терроризм на море. М.: Международные отношения, 1991. 168 с.; Актуальные проблемы Европы. Проблемы терроризма. Проблемно-тематический сборник. М.: РАН, Институт научной информации по общественным наукам. 1997. Вып. 4. 208 с. и др.

[2] Пассажирское судно "Акилле Лауро" было захвачено 3 октября 1985 года четырьмя террористами (пассажирами судна – прим. авторов) у берегов Египта. Террористы, угрожая взорвать судно, на борту которого находилось около 500 пассажиров и членов экипажа, требовали освободить из заключения 50 палестинцев. См.: *Бозриков О.В.* Римские договоры о борьбе с актами терроризма на море: Некоторые морские аспекты. М.: СЕМП, 1989. С. 151. По другим сведениям, на борту судна в тот момент находилось около 500 пассажиров разных национальностей, преимущественно итальянцев, и 331 член экипажа. См.: Моджорян Л.А. Указ. соч. С. 54.

Иордании. Пассажиры в большинстве своем являлись "челноками", приобретающими товары в Турции и торгующими на российских рынках. Главные требования террористов носили политический характер и были связаны с событиями в Чечне. В случае их невыполнения террористы обещали отпустить турецких граждан, а всех остальных взорвать вместе с паромом. Несмотря на то, что этот террористический акт обошелся без жертв, жизнь и здоровье заложников подвергались непосредственной опасности. Существовала угроза уничтожения дорогостоящего парома и стоящих поблизости судов. Под угрозой оказались и взаимоотношения между государствами, гражданами которых являлись пассажиры и террористы. Выполнение требований террористов, могло бы негативно повлиять на события, происходящие на Северном Кавказе. Для обезвреживания террористов и освобождения заложников государства были вынуждены привлечь значительные силы и средства.

Эксперты Международной морской организации обращают внимание на количественный рост захватов преступниками судов с выдвижением политических требований. Важно отметить, что захваты заложников стали совершаться не только по политическим мотивам, но и в целях вымогательства крупных денежных сумм, получения социальных благ в том или ином государстве и по другим обычным преступным мотивам. В этом случае захват заложников – это попытка методами явного силового воздействия получить те материальные блага, которые человек не может получить другим способом. Иногда преступники наряду с политическими выдвигают и материальные требования. В качестве примера можно привести захват 18 июля 1990 года группой боевиков Сомалийского национального движения вблизи сомалийских берегов в Аденском заливе Красного моря рыболовецкого траулера "Кафф", работавшего по контракту советско-французской компании[1]. Каждый из случаев захвата преступниками заложников сопряжен с созданием угрозы для жизни и здоровья людей, посягает на их личную свободу и неприкосновенность, а также в целом на общественную безопасностью.

---

[1] Судно с 27 советскими моряками на борту имело лицензию на ведение промысла, выданную сомалийским правительством. После захвата судна боевиками траулер был отконвоирован к берегу, экипаж высажен на берег и члены его удерживались в качестве заложников. Первоначально боевики выдвинули политические требования, которые были неприемлемы для Советского Союза, затем потребовали денежные средства в сумме 250 тыс. долларов. После удовлетворения этого требования судно с экипажем было освобождено. См.: Моджорян Л.А. Указ. соч. С. 69.

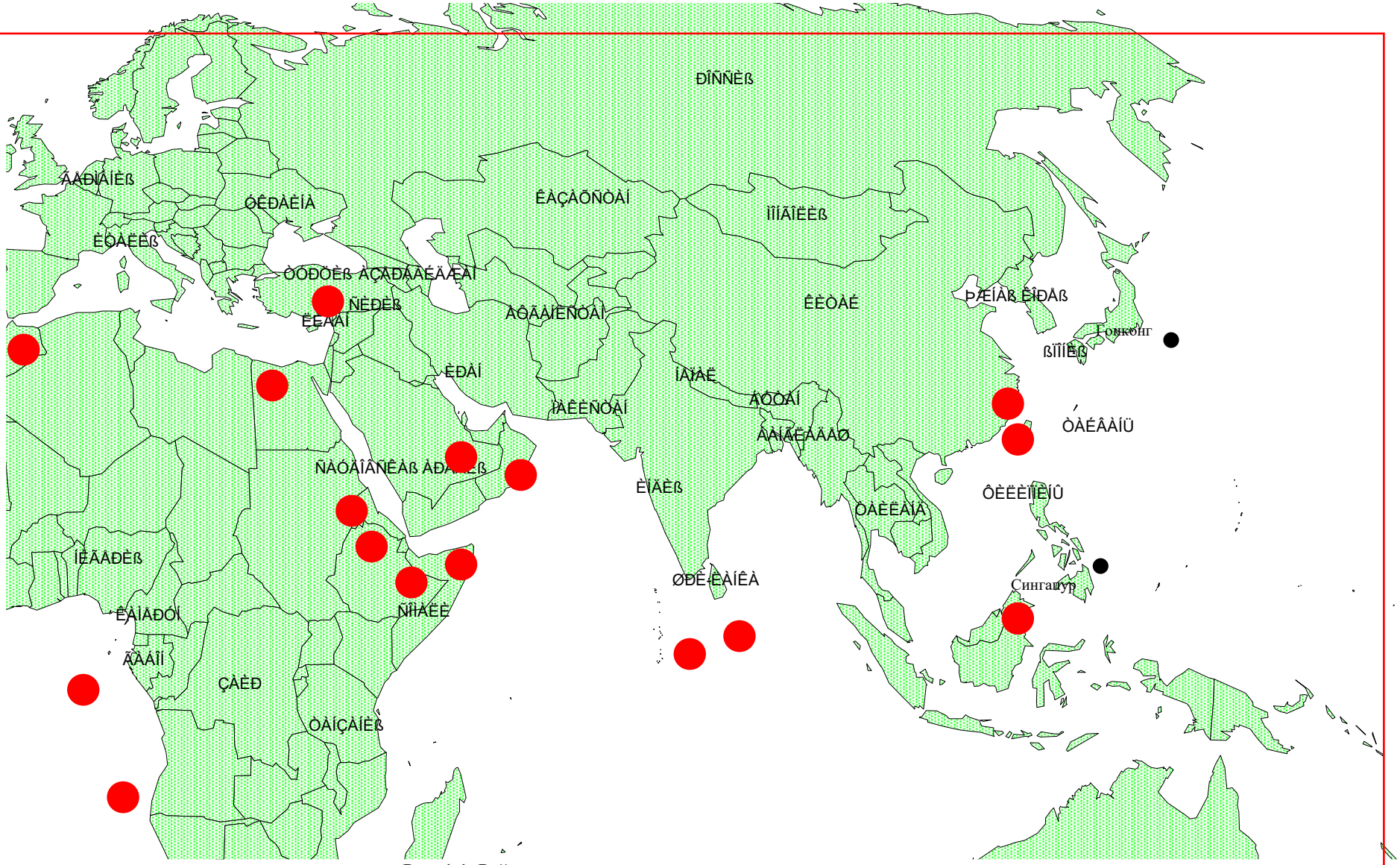

Рис. 1.1. Районы совершения актов терроризма против морских судов

Участились также случаи нападения террористов на торговые суда с применением оружия без каких-либо видимых причин[1]. Нередки случаи прямого расстрела морских судов из автоматического оружия и гранатометов.

Таким образом, опасность актов международного терроризма на море состоит в том, что они угрожают безопасности торгового мореплавания, жизни и здоровью многих людей на море. Эти акты представляют угрозу и межгосударственным отношениям.

1.2. Акты пиратства

К одной из древнейших угроз жизненно важным интересам государств на море можно отнести пиратство, которое и в настоящее время представляет реальную опасность для мореплавания и прежде всего – для права каждого человека на жизнь, свободу и личную неприкосновенность. Первые упоминания об актах пиратства относятся к эпохе зарождения торгового мореплавания. На протяжении столетий морские державы осуществляли отдельные морские операции для борьбы с пиратством. Такие действия достигали некоторого успеха в деле предотвращения крупномасштабных актов пиратства. Односторонние и многосторонние военно-морские экспедиции уничтожали опорные пункты пиратов, защищали караваны судов. В наше время пиратство, признанное мировым сообществом в качестве преступления, отнюдь не исчезло, количество пиратских актов увеличивается пропорционально возрастанию социальных противоречий в общественной жизни многих государств, имеющих морское побережье. Особенно эта проблема обострилась с начала 80-х годов настоящего столетия и стала более внимательнее рассматриваться государствами и международными организациями. Ее решение осложняет недостаточная эффективность правовых, организационных и иных мер, предпринимаемых государствами как на международном, так и на национальном уровнях, а в некоторых случаях и беспечность судовладельцев, которые больше заботятся о прибыли, чем о

---

[1] 9 сентября 1997 года боевики террористической группы "Тигры освобождения Тамил-илама" в районе о. Шри-Ланки обстреляли из пулеметов балкер, следовавший под флагом Панамы. В результате этого нападения было убито 33 и ранено 17 членов экипажа. Ранее, в июле того же года, "Тигры освобождения Тамил-илама" в том же районе подожгли паром, в результате чего погибло 9 членов экипажа. См.: Конференция по международному праву, 8-12 декабря 1997 года. Ньюпорт, 1997. Часть 4. С. 4-6.

безопасности экипажей своих судов: как свидетельствует практика, суда и перевозимые на них грузы судовладельцами нередко даже не страхуются.

Пиратство как преступление международного характера[1], издавна было признано мировым сообществом в качестве обычной нормы международного права в силу его особой опасности для международного морского судоходства. Необходимо отметить, что на международном уровне делалось немало попыток дать общее определение пиратства и закрепить его как преступление в договорной форме. Но каждый раз эти попытки встречали сопротивление ряда государств, имеющих собственные интересы. Правовое закрепление определения пиратства находило в основном в двусторонних международных договорах и законодательстве отдельных государств. В большинстве же прибрежных государств деяния подобного характера и поныне квалифицируются по самым различным статьям их уголовного законодательства.

Большой интерес представляют первые попытки кодифицировать международно-правовые нормы в этой области. В этой связи следует отметить проект конвенции о борьбе с пиратством 1926 года, который не получил одобрения членов Лиги Наций, а также проект конвенции Гарвардского научного центра (1930 года)[2].

Пиратство как преступление международного характера получило договорное закрепление в Конвенции об открытом море 1958 года (далее – **Конвенция 1958 года**) и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года[3] (далее – **Конвенция 1982 года**). В этих международных договорах международное сообщество подвело некоторый итог поисков общеприемлемого определения пиратства. В соответствии со ст.15 Конвенции 1958 года и ст.101 Конвенции 1982 года пиратством является любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершенный с личными целями

---

[1] Это никоим образом не относится к пиратству, предусмотренному Нионским соглашением о борьбе с пиратством от 14 сентября 1937 года, в котором под пиратством подразумевались противоречащие международному праву атаки германских и итальянских подводных лодок в Средиземном море, направленные против торговых судов, не принадлежащих какой бы то ни было из борющихся в Испании сторон. Данное соглашение было подписано представителями Болгарии, Великобритании, Греции, Египта, Румынии, СССР, Турции, Франции и Югославии (прим. авторов).

[2] В последнем проекте этой конвенции пиратство определялось как имеющий место вне пределов государственной юрисдикции акт насилия и грабежа, совершенный с намерением ограбления, хищения, заточения или убийства людей, разрушения собственности (ст.1); все это "в личных целях без намерения bona fide доказать свое право" (ст.2).

[3] Конвенция ООН по морскому праву 1982 года вступила в силу 16 ноября 1994 года.

экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту; против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства. Пиратством также является: любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом; любое деяние являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению указанных выше действий.

Важно отметить, что с принятием указанных конвенций обычные нормы о пиратстве своего значения не утратили.

Определение пиратства в соответствии с Конвенцией 1958 года и Конвенцией 1982 года признано большинством государств мира и нашло отражение в уголовном законодательстве многих государств. Например, пиратство как преступление впервые закреплено в Уголовном кодексе Российской Федерации, вступившем в силу с 1 января 1997 года. В ст.227 УК РФ указан его состав, вид и размер наказания за данное преступление.

Весьма важно отметить, что проблема пиратства, как правило, рассматривается совместно с проблемой совершения актов вооруженного грабежа судов ("acts of armed robbery against ships"). Здесь и далее акты вооруженного грабежа иностранных судов рассматриваются как запрещенные законодательством государств деяния, совершаемые в их территориальном море и внутренних водах и осуществляемые теми же способами и с теми же целями, что и при актах пиратства. Нередко в различных источниках можно в встретить и такие термины, как “разбой”, “морской разбой”, “вооруженный разбой”, “грабеж” и пр. ввиду многовариантности их использования в законодательстве различных государств. Вследствие этого различные наименования этих деяний нередко звучат в высказываниях видных общественных и политических деятелей, известных ученых в области международного и национального права. Авторы умышленно не дают точное наименование этим преступлениям и использует обобщенный термин “акты вооруженного грабежа судов”, часто применяемый

Международной морской организацией (ИМО)[1] и используемый в настоящей работе в качестве термина, обобщающего подобного характера акты, вне зависимости от того каким образом они квалифицируются в соответствии с законодательством государств).

Результаты анализа авторами статистических данных о подобных нападениях на суда различных государств, способов их осуществления, а также материалов исследований по данной проблеме позволили авторам представить акты пиратства и вооруженного грабежа судов в виде следующей наиболее общей модели.

Анализ статистики актов пиратства и вооруженного грабежа судов различных государств[2], свидетельствует о том, что их число неуклонно растет. Так в 1995 году общее количество этих актов пиратства и вооруженного грабежа судов составило 134, в 1996 году – 228, в 1997 году – 252, в 1998 году – 210, в 1999 году – 309, в 2000 году – 471[3] (см. также рис. 1.2). Как свидетельствуют предварительные данные, общая тенденция роста числа этих актов сохранилась и в 2001 году.

---

[1] См.: MSC/Cirk.709. IMO, 1996; MSC/Circ.785. IMO, 1997; MSC/Circ.840. IMO, 1998; MSC/Circ.930. IMO, 1999; MSC/Circ.942. IMO, 2000; MSC/Cirk.991. IMO, 2001.

[2] Авторами были проанализированы статистические данные свыше 130 государств об актах пиратства и вооруженного грабежа судов (Австралия, Алжир, Американское Самоа, Антигуа и Барбуда, Аргентина, Багамские острова, Барбадос, Бермудские острова, Боливия, Бразилия, Буркина-Фасо, Вануату, Великобритания, Венесуэла, Виргинские острова, Вьетнам, Габон, Гаити, Гайана, Гамбия, Гана, Гваделупа, Гватемала, Гвинея, Гвинея-Бисау, Германия, Гибралтар, Гондурас, Гонконг, Гренада, Греция, Гуам, Д.Р.Конго, Джибути, Доминика, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Западное Самоа, Израиль, Индия, Индонезия, Иордания, Иран, Ирландия, Испания, Италия, Йемен, Кабо-Верде, Каймановы острова, Камбоджа, Камерун, Канада, Катар, Кения, Кипр, Кирибати, Китай, КНДР, Колумбия, Коморские острова, Конго, Коста-Рика, Куба, Лаос, Либерия, Ливан, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Макао, Малави, Малайзия, Мали, Мальта, Марокко, Мартиника, Маршалловы острова, Мексика, Микронезия, Мозамбик, Мьянма, Нигерия, Никарагуа, Новая Зеландия, Новая Каледония, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Панама, Папуа-Новая Гвинея, Парагвай, Перу, Польша, Португалия, Республика Корея, Реюньон, Россия, Сальвадор, Самоа, Саудовская Аравия, Сейшельские острова, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сингапур, Сирийская Арабская Республика, Соломоновы Острова, Сомали, Судан, Суринам, США, Сьерра-Леоне, Таиланд, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Турция, Уганда, Украина, Уругвай, Фарерские острова, Фиджи, Филиппины, Франция, Французская Гвиана, Французская Полинезия, Чили, Шри-Ланка, Эквадор, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южно-Африканская Республика, Ямайка, Япония), а также данные официально опубликованные ООН, ИМО и ряда других международных организаций.

[3] См.: MSC/Cirk.709. IMO, 1996; MSC/Circ.785. IMO, 1997; MSC/Circ.840. IMO, 1998; MSC/Circ.930. IMO, 1999; MSC/Circ.942. IMO, 2000; MSC/Cirk.991. IMO, 2001.

Вооруженные нападения на суда осуществляются в трех возможных ситуациях:

- во время нахождения судна на внешнем рейде порта в ожидании захода (***акты вооруженного грабежа судов***);
- в пределах порта (***акты вооруженного грабежа судов***);
- на ходу корабля (здесь в зависимости от удаленности от берега можно говорить ***об актах вооруженного грабежа судов,*** при их совершении во внутренних водах и территориальном море государства, ***и об актах пиратства*** – в открытом море)[1].

[1] Результаты анализа статистики за 1995/1996/1997/1998/1999/2000 гг. свидетельствуют, что в пределах открытого моря соответственно совершается 33/18%/13%/8%/12%/29% (19% - средн. знач.) вооруженных нападений на суда, территориального моря – 48/62%/56%/63%/66%/48% (57% - средн. знач.), морской акватории портов – 18/22%/31%/28%/22%/24% (24% - средн. знач.), на ходу – 45/30%/29%/35%/37%/35% (35% - средн. знач). Большинство судов подвергаются атаке при стоянке на якоре (51%/63%/61% /63%/63%/61% (60% - средн. знач.)).

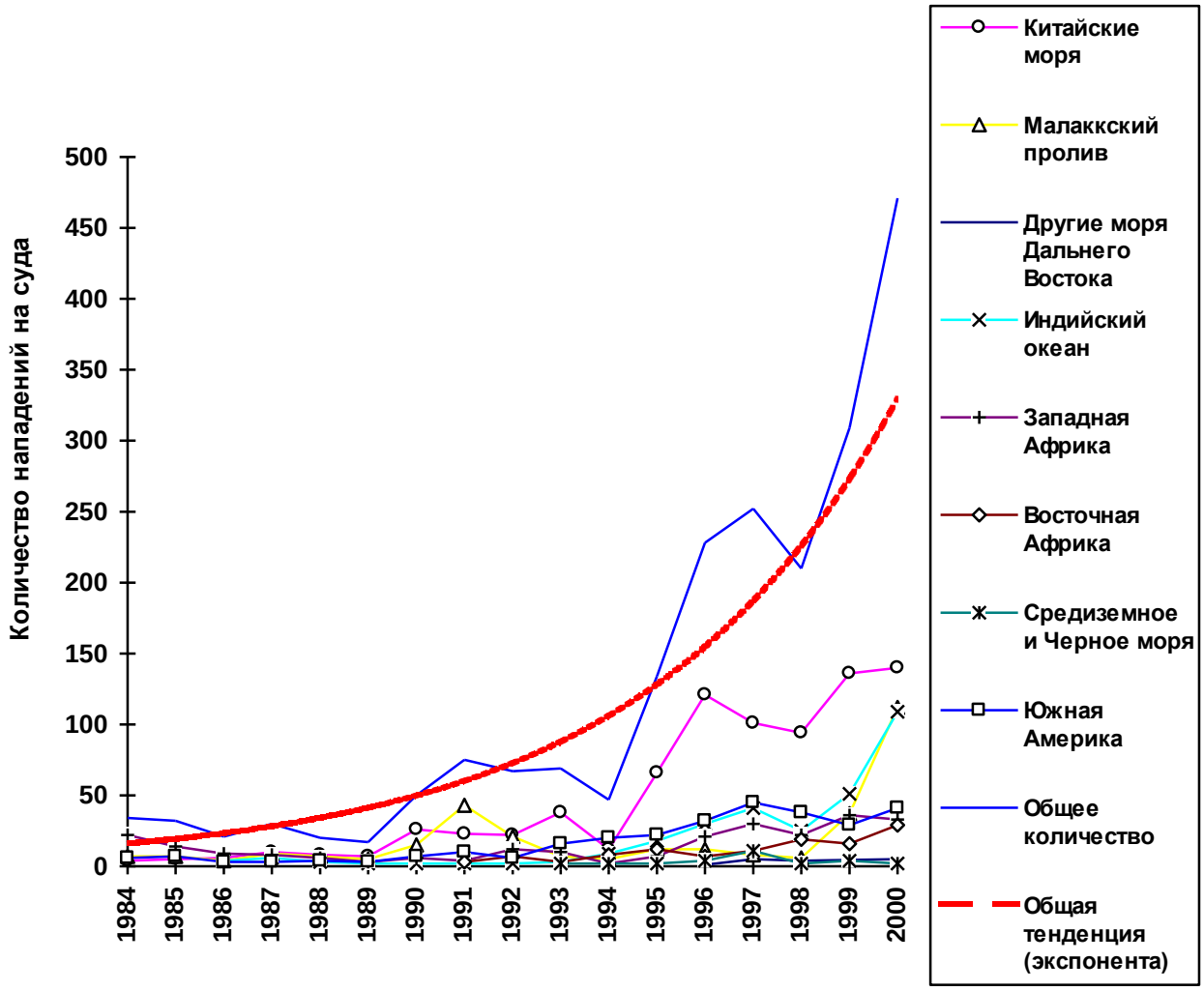

Рис. 1.2. Общая статистика актов пиратства и других вооруженных нападений на суда

Если проанализировать места совершения таких преступлений, то это, как правило, не столь удаленные от побережья государств морские районы. Степень удаленности определяется в основном уровнем мореходности судов, используемых для совершении преступлений. В то же время имеют место случаи совершения актов пиратства и на большом удалении от берега (рис. 1.3-1.7). Нападения на суда могут совершаться как в районах с малой интенсивностью судоходства, так и в районах, где интенсивность судоходства большая, а именно в проливных зонах. Вооруженные нападения на суда с целью завладения чужим имуществом осуществляются и в портах государств. Чаще всего преступники проникают на борт судна под видом рабочих, а

затем захватывают судно с помощью оружия[1]. Важно отметить, что продолжительные и повторяющиеся захваты судов пиратами обычно свидетельствуют о тщательно спланированных нападениях и о наличии у нападающих сведений о судне и его грузе.

Чтобы завладеть судном, имуществом, находящимся на его борту, достигнуть иных личных целей преступным путем пираты, как правило, прибегают к насилию в отношении экипажа и пассажиров судна[2]. В Конвенции 1958 года и Конвенции 1982 года действия с применением насилия получили весьма обобщенную формулировку – "любой неправомерный акт насилия". Хотя в международно-правовых нормах о пиратстве орудия, с помощью которых преступники прибегают к насилию для достижения своих целей, не указываются, в качестве орудий насилия, как показывает практика, пираты используют огнестрельное оружие (пистолеты, винтовки, пулеметы, гранатометы и т.п.), а также взрывные устройства различного характера. Это обусловлено также и тем, что пираты готовы к тому, что экипаж судна окажет им сопротивление. Нередко пираты используют в качестве орудий преступления ломики, ножи, топоры, дубинки и т.д., что позволяет заключить, что основной формой насилия, осуществляемого пиратами, является насилие, опасное для жизни и здоровья экипажа и пассажиров судов. Эксперты обращают внимание на общий рост числа актов насилия и на их жестокость[3].

---

[1] Нередко акты пиратства и вооруженного грабежа судов могут совершать одни и те же люди, что необходимо учитывать при предупреждении и пресечении подобных действий. Часто среди высадившихся на борт грабителей узнают людей, которые ранее имели доступ на судно в качестве береговых рабочих. Имеют место случаи, когда пираты заранее засылают на судно своих сообщников под видом пассажиров. Сообщники осуществляют предварительную разведку обстановки на судне, создают условия для высадки пиратов. Затем уже в назначенном месте судно подвергается нападению.

[2] Часто налетчики берут в заложники одного или нескольких членов экипажа. Угрожая им, они контролируют действия капитана и экипажа или получают беспрепятственный доступ в помещения команды. Иногда захватывается и запирается под замок весь экипаж. Преступники нередко выводят из строя средства связи, чтобы предотвратить или задержать подачу сигнала тревоги. Имеются случаи транспортировки захваченных пиратами судов в порты, с последующей их перепродажей или с требованием выкупа за судно и членов экипажа (См.: Кабатенко А. Преследование судов в море // Морской флот. 1994. № 3/4. С. 19). Уточненная модель актов пиратства и вооруженного грабежа судов приведена в Циркуляре Комитета по безопасности на море ИМО № 622 "Пиратство и вооруженный разбой в отношении судов" от 22 июня 1993 года, где дается более подробное представление о способах нападений преступников на суда.

[3] В 1999 году было убито 3 моряка и ранено 24. В 2000 году убито было 72 и

Увеличилось число вооруженных нападений на пассажирские и рыболовные суда. В ходе таких нападений пираты поднимались на суда, убивали членов экипажа и, забрав все наличные деньги и имущество, которые они могли найти, скрывались. Имеются факты захвата преступниками яхт[1]. Известно несколько случаев, когда судно захватывалось многократно[2].

Легкой добычей пиратов становятся суда, осуществляющие переход морем при полной загрузке, особенно перегруженные танкеры. У пиратов, имеющих быстроходные катера, нет проблем с нападением на суда, идущие в море полным ходом[3]. Это обусловлено тем, что скорость судна всегда ниже, чем у быстроходных катеров. Нападающие нередко высаживаются на высокобортные суда, идущие на скоростях до 18 узлов.

ранено 99 моряков. См.: Доклад Генерального секретаря ООН "Мировой океан и морское право. 56 сессия. 9 марта 2001 г. (A/56/58).

[1] Летом 1994 года яхта известного российского путешественника Федора Конюхова “Формоза” была захвачена преступниками в районе Марианских островов. См.: Конюхов Ф. Схватка с пиратами // Красная звезда. 1998. 1 августа.

[2] См.: Ганюшкина Е.Б., Ширманов В.С. Вооруженные нападения на суда в портах и на море, деятельность ИМО по борьбе с незаконными актами, морское мошенничество, незаконная транспортировка наркотиков // Экспресс-информация, серия "Технология морских перевозок и морские порты". М.: Мортехинформреклама, 1995. Вып. 5-6. С. 6.

[3] Спектр возможных типов судов, используемых для пиратства, может быть достаточно широк – от небольших лодок до современных скоростных катеров и судов.

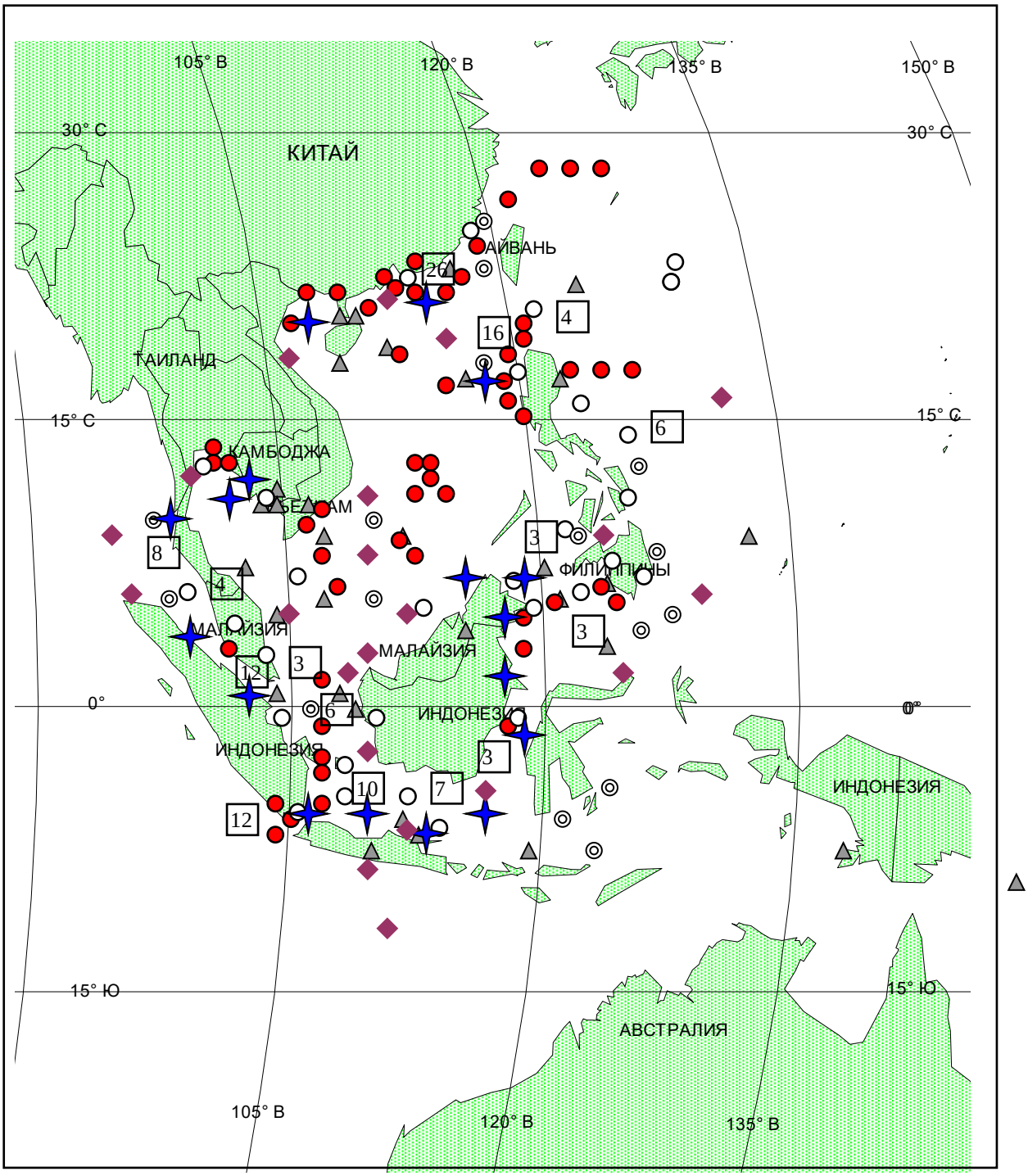

Рис. 1.3. Юго-Восточная Азия

Примечание:

● - 1995 г. ○ - 1996 г. ▲ - 1997 г. ◎ - 1998 г. ✦ - 1999 г. ◆ – 2000 г.

[4] – количество актов пиратства и других вооруженных нападений на суда в группе.

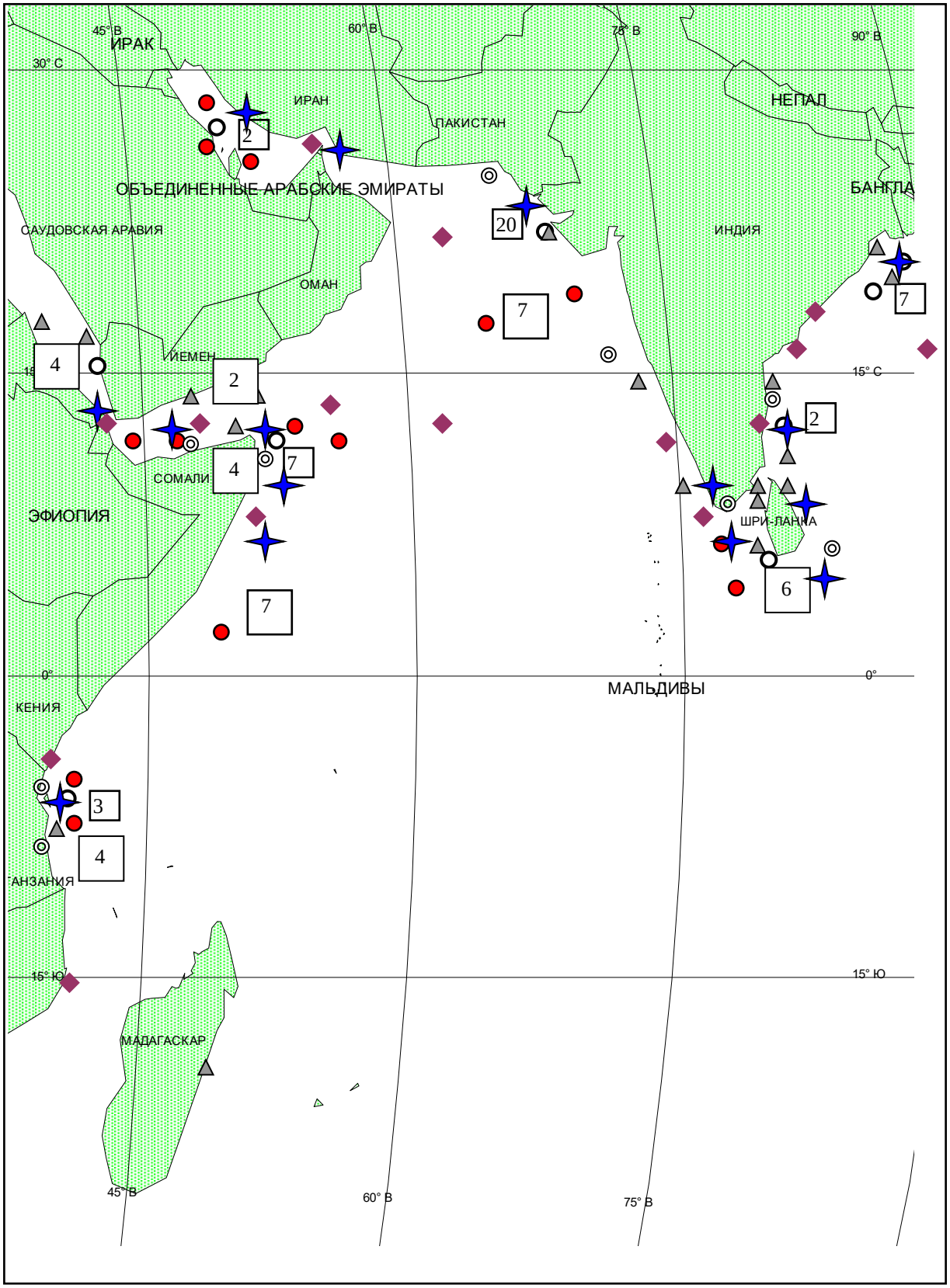

Рис. 1.4. Индийский океан

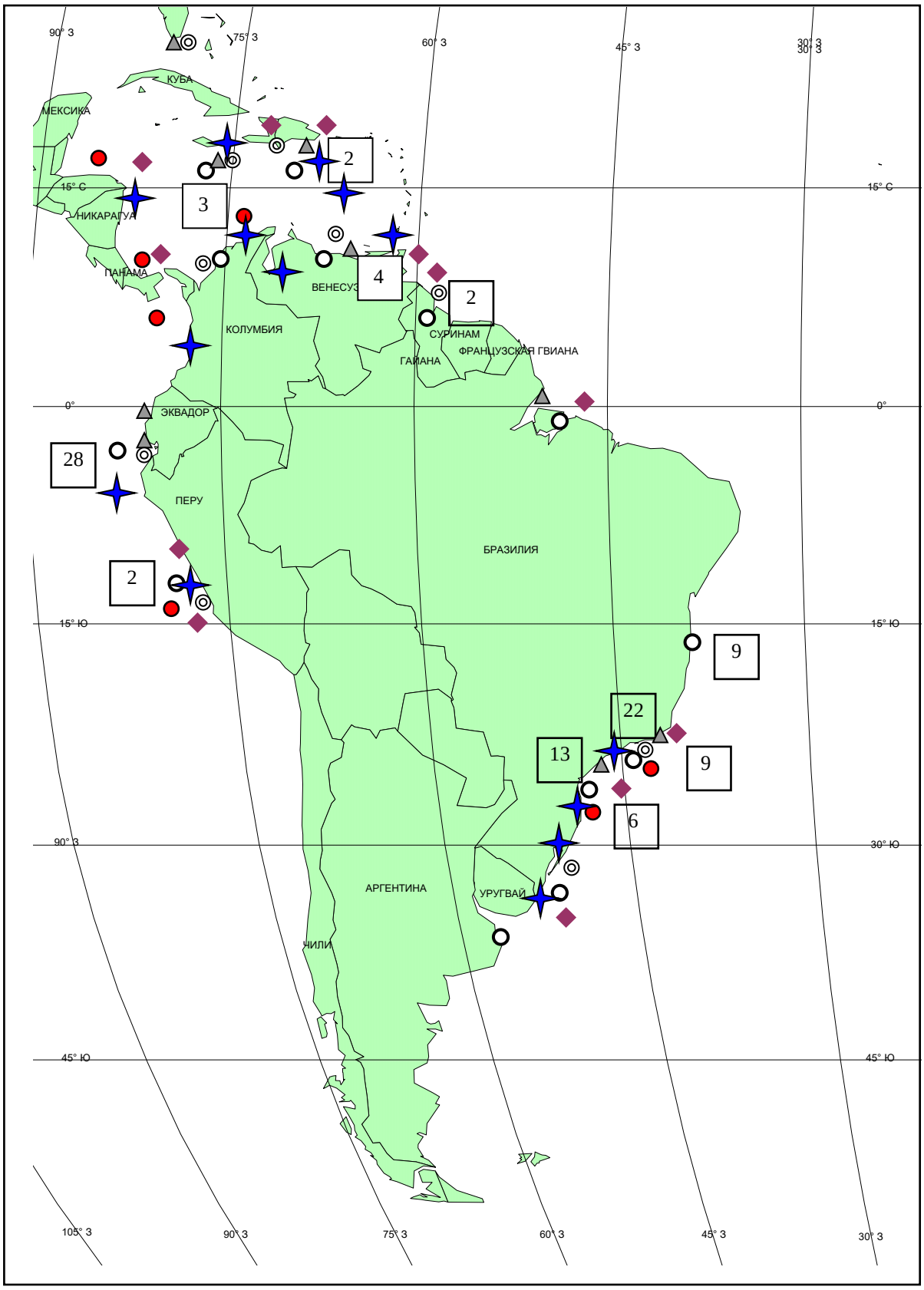

Рис. 1.5. Южная Америка

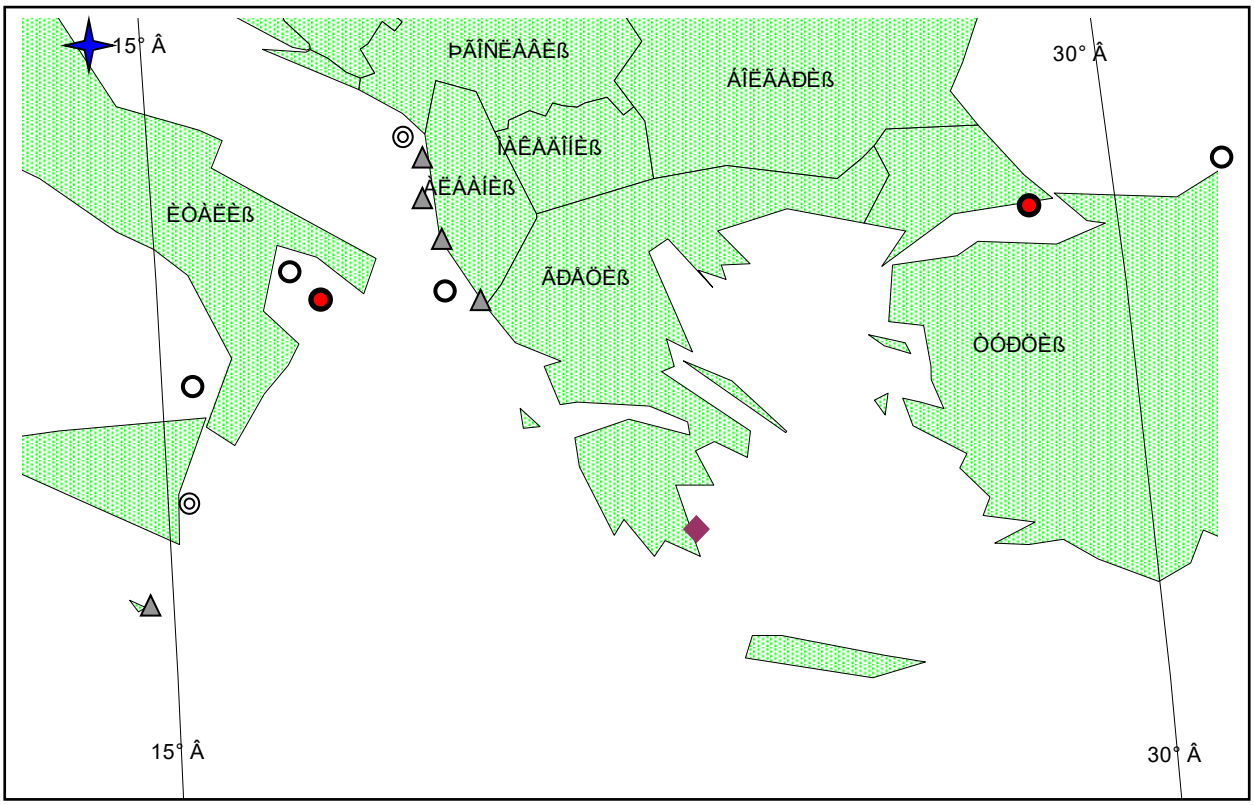

Рис. 1.6. Средиземное море и Черное море

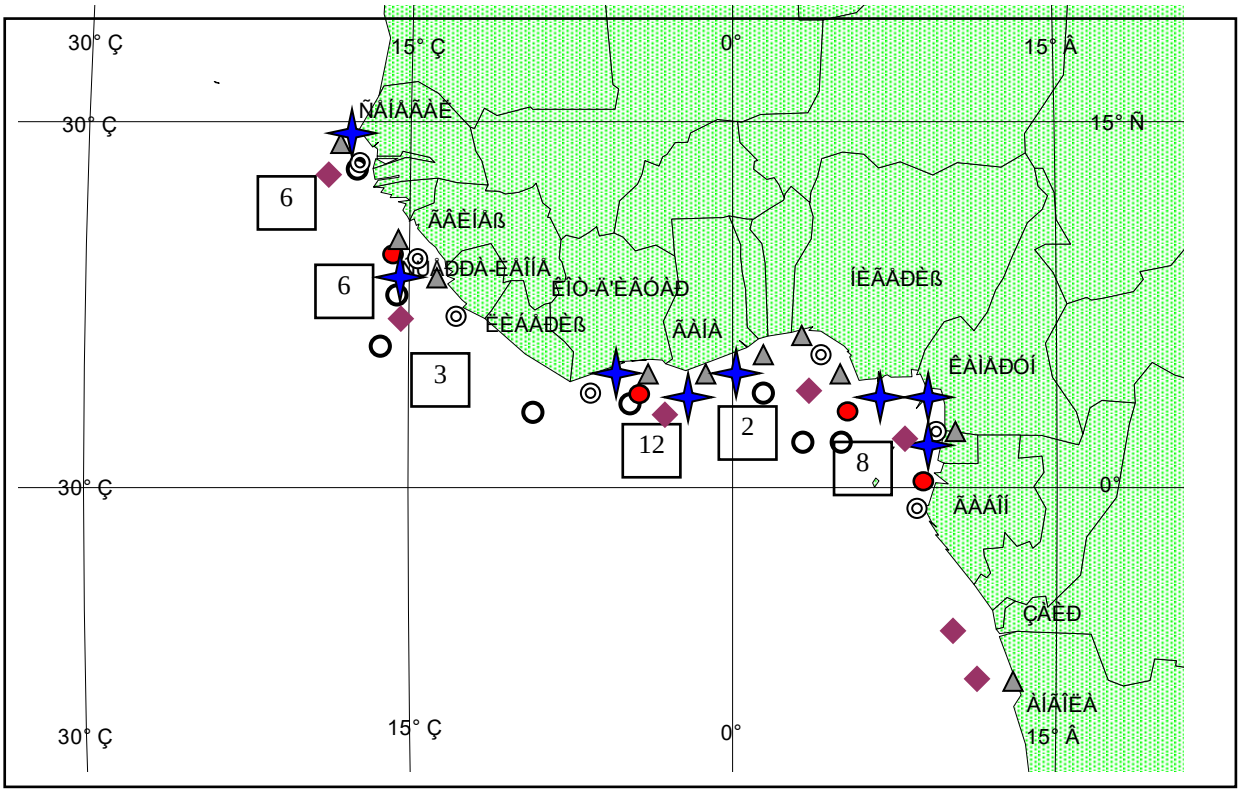

Рис. 1.7. Западная Африка

В случаях когда среди пиратов не было моряков, способных управлять судном, захваченное судно продолжало двигаться автоматически, бесконтрольно с риском столкновения или посадки на мель со всеми вытекающими последствиями. Имели место также случаи, когда нападающие оставляли членов экипажа связанными. Если судно являлось танкером, то в подобной ситуации возникала реальная угроза загрязнения морской среды. Подобные ситуации наиболее характерны для вод Юго-Восточной Азии, где плавание проходит в узких проливах при высокой интенсивности движения. Например, только через Малаккский пролив ежегодно проходит 40 тыс. судов[1].

Нередки случаи, когда захваченное судно удерживалось нападающими длительное время (порой даже несколько дней). Иногда акты пиратства и вооруженного грабежа судов перерастают в захват заложников с целью выкупа. Эти действия обычно сопровождаются угрозами убийства, причинением телесных повреждений, длительным удержанием пассажиров и экипажа захваченного судна[2]. Имеются даже случаи продажи захваченных людей в рабство – древнейшее преступление международного характера. Отметим и то обстоятельство, что в настоящее время акты пиратства и вооруженного грабежа судов нередко носят заказной характер и имеют целью захват конкретного груза или транспортного средства и др.

По данным Международного морского бюро, захватом и угоном судов занимаются организованные преступные группировки, поскольку такой захват требует определенной степени организованности, достижимой лишь в рамках международных преступных синдикатов. Угнанному судну дают новое название, его перекрашивают, оформляют поддельные регистрационные документы и коносаменты, в результате чего получается своего рода «судно-призрак». Нередко такое судно отводят в порт, где поддельные данные о судне и грузе могут остаться незамеченными. Но даже если подделку раскрывают, известны случаи, в которых похитившие судно бандиты

---

[1] См.: Иванов Г.Г. Международная морская организация. М.: Транспорт, 1994. С. 116.

[2] Комитет по безопасности на море выразил особую обеспокоенность в связи с тем, что за период с 1 января по 31 октября 2000 года 9 членов экипажей было убито, 5 человек пропало без вести и 22 человека получило ранения и что, кроме того, одно судно затонуло и два были захвачены. См.: Доклад Генерального секретаря ООН "Мировой океан и морское право. 56 сессия. 9 марта 2001 г. (A/56/58).

подкупают местных чиновников, и те разрешают им продать груз и покинуть порт. Суда идут на продажу, после чего нередко идут на слом. По данным Международного морского бюро, имеются доказательства того, что организованные преступные группировки также стоят за некоторыми бандами пиратов, охотящимися за судами в прибрежных водах Малайзии, Индонезии, Филиппин и других стран[1].

Анализ количества актов пиратства и вооруженного грабежа судов, распределения мест их совершения за последние 5 лет и в целом с 1984 по 2000 гг. свидетельствует о том, что в настоящее время (1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000 гг.) наибольшей угрозе актов пиратства и вооруженного грабежа суда подвергаются в водах Китайских морей (соответственно 52% , 54%, 40%, 45%, 44%, 31% от общего их числа, средн. знач. – 44%), Южной Америки (15%, 14%, 18%, 18%, 9%, 9%, средн. знач. – 14%), Индийского океана (11%, 13%, 16%, 12%, 17%, 23% средн. знач. – 15%), Малаккского пролива (9%, 15%, 3%, 3%, 12%, 24%, средн. знач. – 11%), Восточной Африки (8%, 3%, 4%, 9%, 5%, 7% средн. знач. – 6%). При этом Международное морское бюро выявило четыре вида нападений, имевших место в прошедшее десятилетие, которые весьма отличались друг от друга главным образом по региону, где они совершались. Первый вид нападений характерен главным образом для Азии, где нападающие высаживаются на суда, причем, если им не оказывается сопротивления, силу они применяют в минимальных пределах и забирают наличность из судового сейфа. Индия сообщила Комитету по безопасности на море ИМО, что 90 процентов зарегистрированных инцидентов, которые имели место у индийского побережья, относилось к разряду мелких краж. Второй вид нападений совершается в основном в Южной Америке или Западной Африке, где вооруженные банды нападают на суда, находящиеся у причала или на якорной стоянке. В этих случаях насилие применяется в значительной степени и целью захватчиков являются наличность, грузы, личные вещи, судовое оборудование, то есть практически все, что можно унести с собой. Третий вид нападений имеет место по преимуществу в Юго-Восточной Азии, где суда захватывают, похищая при этом весь груз либо вместе с ним и само судно. Членов команды иногда высаживают дрейфовать в лодках, выбрасывают за борт или убивают из огнестрельного оружия. Четвертый вид нападений характеризуется как вид, при котором нападение на море маскируется под действия военных или

---

[1] См.: Доклад Генерального секретаря ООН "Мировой океан и морское право. 56 сессия. 9 марта 2001 г. (A/56/58).

полицейских сил[1].

По нашему мнению, необходимо осторожно относиться к официальной статистике случаев пиратства и вооруженного грабежа. Как показывает анализ источников по данной проблеме, реальное число таких актов намного больше. Еще в 1998 году в своем ежегодном докладе Генеральной Ассамблее на ее пятьдесят третьей сессии Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций отметил (см. A/53/456), что и Международное морское бюро и Международная федерация транспортников придерживаются мнения, согласно которому официально сообщается лишь о половине нападений, поскольку судовладельцы неохотно сообщают об инцидентах, опасаясь простоя своих судов в течение следствия (что может стоить им до 10 тыс. долл. США в день) и потери клиентов. Как заявлялось, страховые компании улаживают иски "без особого шума" и просто увеличивают страховую премию в регионах высокого риска. Сообщения о таких инцидентах часто посылаются по прошествии большого времени после самих инцидентов, что сводит на нет результативность расследования сообщаемых инцидентов прибрежными государствами, в водах которых они произошли. И хотя с 1998 года ситуация стала улучшаться, недостаточный уровень регистрации таких преступлений все еще остается серьезной проблемой. Это подтвердило Международное морское бюро в своем ежегодном докладе в 2000 году.

Инциденты, связанные с актами пиратства и вооруженного грабежа судов, оказывают сильное психологическое воздействие на лиц, участвующих в международном судоходстве. В результате этого прерываются морские перевозки или затрудняется их осуществление, а некоторые перевозки становятся нерентабельными, что наносит государствам значительный экономический ущерб[2].

Вышесказанное свидетельствует о том, что пиратство представляет существенную угрозу для безопасности судов, членов их экипажей и пассажиров. В результате совершения актов пиратства возможен значительный экономический ущерб государствам и собственности их граждан. В целом общественная опасность

---

[1] См.: Доклад Генерального секретаря ООН "Мировой океан и морское право. 56 сессия. 9 марта 2001 г. (A/56/58).

[2] Так, например, компания «Ройял датч-Шелл» приостановила в январе 2001 года свои поставки в один из районов Папуа-Новой Гвинеи, где вооруженные грабители напали на один из ее нефтяных танкеров. Согласно заявлениям этой компании, она добивается от властей твердых гарантий того, что такие преступные действия впредь не повторятся. См.: Доклад Генерального секретаря ООН "Мировой океан и морское право. 56 сессия. 9 марта 2001 г. (A/56/58).

пиратства заключается в том, что создается общая угроза безопасности государств и их граждан на море, наносится вред международным отношениям. В связи с этим необходимо дальнейшее совершенствование мер противодействия пиратским актам как на государственном, так и на международном уровнях.

2. Цели, задачи и общее содержание борьбы с актами международного терроризма и пиратства на море

Потребность в эффективной защите жизненно важных интересов государств от угроз актов терроризма и пиратства, совершаемых на море, обусловливает необходимость выработки научно-обоснованной политики государств в данной сфере и стратегии ее реализации. Такая стратегия должна предусматривать осуществление системы мер, от успешного осуществления которых зависит как обеспечение безопасности жизненно важных интересов отдельных государств, так и обеспечение безопасности и поддержание правопорядка в мире.

В целом борьба с актами терроризма и пиратства должна предусматривать осуществление комплекса специальных внутригосударственных и международных мер экономического, политического, правового, военного, оперативного, организационного, технического и иного характера. Эти меры должны быть направлены на: устранение (ослабление) факторов, способствующих совершению этих преступлений; предупреждение, пресечение, регистрацию, раскрытие (розыск преступников) и расследование преступлений; осуществление уголовного правосудия, исправление лиц, совершивших преступление, и контроль за их поведением после отбывания наказания; устранение отрицательных последствий преступлений[1].

При осуществлении мер в данной области нельзя не учитывать условия и факторы объективного и субъективного характера, влияющие на эффективность борьбы с подобными преступлениями. Эти условия и факторы обусловлены социальным и экономическим развитием государств, другими процессами, происходящими в пределах морских пространств и сухопутной территории государств, прилегающей к их морскому побережью. К их числу можно отнести: ускоряющуюся индустриализацию и урбанизацию государств; дальнейшее развитие международного разделения труда и возрастание роли морских флотов государств в перевозке грузов, добыче живых и минеральных ресурсов морей и океанов; увеличение количества государств, не имеющих выхода к морям, но обладающих морским флотом; значительный рост крупных портовых городов; возникновение открытых экономических зон в прибрежных районах государств и открытых морских портов; строительство новых морских предприятий и промышленных комплексов; расширение

---

[1] См.: Шумилов А.Ю. Закон и оперативно-розыскная деятельность. М.: АВС, 1996. С. 14.

использования морских стационарных платформ в добыче полезных ископаемых морского дна; изменение характера труда в промышленности, связанной с деятельностью государств на море; общую тенденцию к неравномерному распределению ресурсов, доходов и богатств как внутри отдельных государств, так и между ними (таким образом появляются узлы социальной напряженности); рост безработицы среди населения в прибрежных районах; создание совместных предприятий на побережье, в портах, где работают граждане различных государств, а также увеличение числа судов со смешанными экипажами на борту. Следует отметить, что интернационализация экономических связей сама по себе криминогенным фактором не является, но при определенных условиях несет в себе риск возрастания социальной напряженности. Уменьшение влияния социально-экономических условий, которые способствуют возникновению актов терроризма и пиратства на море, занимает значительный исторический промежуток времени и при осуществлении текущих мер борьбы с этими преступлениями, может учитываться как отдельный фактор.

Нельзя не отметить, что усиление активности рассматриваемых преступлений проходит в условиях, которые характеризуются такими демографическими процессами, как повышение мобильности населения, активизация механического передвижения людей (различные виды миграции) в пределах сухопутной территории государств, прилегающей к их морскому побережью. Продолжается сосредоточение населения в крупных портовых городах, отток его из малозаселенных прибрежных районов.

Политическая нестабильность, сложная экономическая, социальная и криминогенная обстановка в государствах нередко становятся одним из основных источников совершения актов терроризма и пиратства на море. Так, одной из причин возникновения терроризма на море считаются конфликтные ситуации в отдельных географических регионах, возникшие или обострившиеся в ходе распада колониальных империй, обострения внутринациональных противоречий в тех или иных государствах[1] и другие причины. Наблюдается взаимосвязь международного терроризма с международной наркомафией, с наемничеством и торговлей оружием.

Развитие научно-технического прогресса приводит к образованию международных центров концентрации новейших технологий, что расширяет

---

[1] См.: Моджорян Л.А. Терроризм на море. М.: Межд. отн., 1991. С. 113.

возможности отдельных государств преодолевать кризисы, бороться с преступностью. В то же время огромные прибыли, получаемые в результате незаконных действий, позволяют преступникам пользоваться плодами научно-технического прогресса, в частности совершенствовать технические средства, предназначенные для сбора информации об обстановке в морских районах, о деятельности сил и средств подразделений правоохранительных органов, приобретать современные средства связи, оборудованные на самом современном уровне высокоскоростные суда и катера.

Физико-географические условия на море также в отдельных случаях благоприятствуют совершению актов пиратства. К ним можно отнести: удаленность малонаселенных пунктов прибрежных районов от основных пунктов социального обеспечения их жителей, значительная изрезанность берегов, низкий уровень волнения моря, низкая видимость и т.д.

Борьба с актами насилия, совершаемыми на море, в зависимости от ее пространственного размаха, круга субъектов, вовлеченных в нее, может осуществляться как на международном (всеобщем), так и на региональном, двустороннем и государственном уровнях. Как уже отмечалось выше, эту борьбу необходимо рассматривать в отношении преступлений, совершаемых не только в пределах морских пространств с различным международно-правовым статусом и правовым режимом (внутренние воды, территориальное море государств и открытое море), но и в пределах территории портов (акватория портов также относятся к внутренним водам государств – прим. авторов), участков сухопутной территории государств, прилегающих к их морскому побережью, в связи с деятельностью лиц, подготавливающих и совершающих преступления в пределах морских пространств. При этом борьбу с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, необходимо рассматривать как один из видов взаимодействия (сотрудничество и другие формы политического, международно-правового взаимодействия) между первичными и производными субъектами международного права. Это взаимодействие осуществляется в соответствии с принципами и нормами международного права. Велика роль и других социальных норм, действующих в этой системе. Из процесса борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, нельзя исключать и самостоятельную деятельность государств, а также деятельность социальных объединений самого различного характера (международных неправительственных организаций, общественных организаций, функционирующих внутри государств, и т.п.), осуществляемую вне рамок межгосударственного взаимодействия.

Главную роль в борьбе с актами насилия на море все же играют государства. Их взаимодействие предусматривает прежде всего сотрудничество, основанное на стремлении государств бороться с угрожающими их безопасности преступными деяниями, закрепленными в международных договорах, а также на их международных обязательствах. Свою деятельность в области борьбы с преступлениями, совершаемыми на море, государства осуществляют посредством уполномоченных ими государственных органов (далее – **компетентные органы**). Как свидетельствуют результаты проведенного авторами анализа структуры правоохранительных систем различных государств, административные, уголовно-процессуальные, оперативно-розыскные и другие функции, связанные с борьбой с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, возлагаются на: полицейские органы, включающие в себя полицейские силы портов и населенных пунктов, непосредственно прилегающих к побережью; специальные государственные органы и службы; военно-морские силы; морские и авиационные силы прибрежных государств, на которые возложены правоохранительные функции (Пограничная служба России, БОХР США, УМБ Японии и т.д.); пограничные, таможенные органы; органы, созданные для координации деятельности правоохранительных органов внутри государств и для сотрудничества с подобными структурами за рубежом; национальные бюро (отделы) международных организаций, специализирующихся на борьбе с преступностью (Интерпол, Европол и др.), и другие компетентные органы. Причем перечень государственных органов и объем их полномочий в области борьбы с преступлениями, совершаемыми на море, приоритетность задач, стоящих перед ними, весьма разнообразны и определяются прежде всего законодательством государств. Такие полномочия могут быть существенно расширены или ограничены международным правом. Особенно это касается действий государств по борьбе с актами насилия вне пределов их территории.

Деятельность компетентных органов государств в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, наиболее эффективна, когда она скоординирована не только на международном, но и на государственном уровне и представляет собой систему. Это прежде всего позволяет государствам оптимально использовать свои силы и средства.

Внутри государств их компетентные органы, как правило, осуществляют тесное взаимодействие с другими государственными органами, общественными организациями, а также с отдельными гражданами в пределах возможностей, предоставляемых законодательством государств.

Содержание сотрудничества государств в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, определяется международными договорами между этими государствами, конкретным состоянием взаимоотношений между ними, рядом других факторов и условий. Это сотрудничество может иметь формы: взаимного обмена информацией; совместного осуществления мер по выявлению, предупреждению, пресечению и раскрытию этих преступлений; оказания правовой помощи при расследовании преступлений; обмена опытом, законодательными и нормативными актами; обмена на взаимной основе специальными техническими и иными средствами; оказания содействия в подготовке, переподготовке и повышении квалификации кадров; проведения совместных научных исследований, обмена результатами самостоятельных исследований; иного взаимоприемлемого сотрудничества. Здесь важно отметить, что сотрудничество государств по совместному осуществлению мер по выявлению актов терроризма и пиратства в пределах морских пространств может приобретать вид международного контроля за соблюдением международных договоров. Наиболее актуален этот контроль в пределах морских пространств, находящихся вне территориальной юрисдикции прибрежных государств. Такой международный контроль, если это предусмотрено международными договорами, может сопровождаться осуществлением определенных процедур, направленных на предупреждение актов терроризма и пиратства, совершаемых гражданами государств-участников, а в случае необходимости и на их пресечение и задержание преступников.

Формы организации, способы и содержание указанного международного контроля в сфере борьбы с актами терроризма и пиратства, а нередко и перечень компетентных органов государств, его осуществляющих, предусматриваются в международных договорах между заинтересованными государствами, конкретизируются в их законодательстве. К основным требованиям к осуществлению международного контроля за соблюдением международных договоров в сфере борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, можно отнести его соответствие общепризнанным принципам и нормам международного права, международным договорам заинтересованных государств, а также учет особенностей функционирования национальных правовых систем государств-участников международного сотрудничества.

В то же время нельзя не упомянуть и о национальном контроле за соблюдением международных договоров в рассматриваемой сфере, осуществляемом силами и

средствами государств в пределах своих территорий или на судах, плавающих под их флагом. Он осуществляется в порядке, установленном законодательством конкретного государства, и в соответствии с международным правом. При противодействии пиратству национальный контроль в пределах допускаемых международным правом осуществляется в отношении всех судов, плавающих в открытом море.

Таким образом, непосредственно в пределах морских пространств сотрудничество государств в борьбе с актами терроризма и пиратства направлено на решение следующих задач:

- международный и национальный контроль за соблюдением международных договоров (контроль за надводной обстановкой в пределах морских районов, где возможно совершение преступлений; поиск судов с лицами, совершившими акты терроризма и пиратства; пресечение этих преступлений; остановка и осмотр судов с лицами, подозреваемыми в совершении преступлений; преследование судов, не выполняющих требования специально уполномоченных государством судов или военных кораблей; задержание судов и лиц, входящих в состав их экипажей, подозреваемых в совершении преступлений; препровождение судов в порт);
- освобождение лиц, имущества, судов, стационарных платформ, захваченных преступниками;
- осуществление мероприятий по снижению угрозы нападения преступников на суда, а также мероприятий по организации самообороны судов и их экипажей от преступных посягательств;
- слежение за деятельностью преступных групп;
- ликвидация последствий в случае совершения актов терроризма и пиратства, поиск и спасание судов, людей, подвергшихся нападению преступников;
- создание в пределах портов и участков сухопутной территории государств, прилегающих к их морскому побережью, условий, затрудняющих совершение актов терроризма и пиратства на море.

Постоянный рост актов терроризма и пиратства вынуждает международное сообщество развивать сотрудничество в борьбе с этим социально-опасным явлением в рамках международных организаций. Потребность в подобном сотрудничестве возникает прежде всего при осуществлении взаимосогласованных мер по борьбе с такими преступлениями; формировании и развитии норм международного права; проведении научных исследований и обмене информацией об их результатах.

Особое внимание проблеме терроризма, пиратства и вооруженного грабежа судов

уделялось Организацией Объединенных Наций и Международной морской организацией (ИМО). К сожалению, еще не существует международной межправительственной организации, которая ставила бы своей основной целью борьбу с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, или имела бы конкретные функции в данной области. Причины самые разные: организационные сложности создания на современном этапе подобной организации и ее финансирования, недостаточная настойчивость лидеров государств и т.д. В то же время в настоящее время в мире действует ряд международных организаций, принимающих самое разное и в самых разнообразных формах участие в борьбе с актами терроризма и пиратства на море. Исходя из степени участия в подобной деятельности, международные организации как межправительственные, так и неправительственные можно подразделить на организации, принимающие непосредственное участие в борьбе с данными преступлениями, и на организации, принимающие в этом опосредованное участие.

Среди международных межправительственных организаций, принимающих непосредственное участие в борьбе с преступностью, особую роль играет Международная организация уголовной полиции (Интерпол). Розыскные мероприятия в рамках Интерпола осуществляются, как правило, при стоянке судна в порту. С целью задержания разыскиваемых Интерполом лиц во время нахождения судов в пределах внутренних вод и территориального моря государств, в открытом море могут использоваться полицейские катера, военные корабли или суда, специально уполномоченные государствами. Однако Интерпол еще не принимает активного участия в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море.

По нашему мнению Интерпол в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, может также использоваться правоохранительными органами государств для решения следующих задач: изучения криминогенной обстановки в приморских районах и водах, прилегающих к побережью государств, в пределах которых возможно совершение актов насилия; своевременного получения информации о готовящихся преступлениях, угрожающих безопасности торгового мореплавания; розыска пропавших судов; исследования проблем борьбы с актами насилия, совершаемыми на море[1].

---

[1] В реализации указанных задач могут также использоваться возможности Международной организации Европейской полиции (Европола)

Хотя основная масса международных межправительственных организаций принимает опосредованное участие в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, степень их участия в данной деятельности неуклонно возрастет. Это участие заключается в разработке международных договоров, рекомендаций, проведении научных исследований, обмене информацией общего характера, финансировании отдельных программ.

Существенную роль в области борьбы с актами насилия, совершаемыми на море, играет ООН. Ряд принятых в рамках ООН конвенций посвящен квалификации деяний, совершаемых на море, в качестве преступных, а также мерам по их предупреждению и пресечению. Особую роль в данной сфере играет Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. Множество резолюций ООН касается непосредственно борьбы с актами насилия на море.

В борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, возрастает роль региональных международных организаций, состоящих в основном из государств, имеющих морское побережье и морские флоты. Все заметней становится роль международных организаций общей компетенции, таких, как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН), Европейский союз (ЕС), Лига арабских государств (ЛАГ), Организация американских государств (ОАГ), Организация африканского единства (ОАЕ), Совет Европы (СЕ), Содружество независимых государств (СНГ) и др.

Наибольший вклад в обеспечение безопасности на море и в его составляющую – борьбу с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, вносит Международная морская организация (ИМО), которая входит в число специализированных учреждений ООН.

Из структуры ИМО можно выделить те ее подразделения, функциональным предназначением которых является решение ряда задач в области предупреждения и противодействия актам терроризма и пиратства. Центральную роль здесь играет Комитет по безопасности на море, Комитет по упрощению формальностей. Так, деятельность Комитета по безопасности на море в основном сориентирована на исследование и выработку рекомендаций по защите судов от актов пиратства, терроризма и других актов вооруженных нападений на суда. Комитет по упрощению формальностей участвует в разработке рекомендаций в сфере обеспечения безопасности судов, в том числе и в области защиты судов от актов терроризма в портах.

Наиболее важное место в деятельности ИМО в области борьбы с актами терроризм и пиратства, совершаемыми на море, отводится ее нормотворческой деятельности. Под эгидой ИМО был подписан ряд конвенций, затрагивающих область борьбы с актами терроризма и пиратства на море. Эти конвенции можно подразделить на международные договоры, непосредственно затрагивающие область борьбы с данными преступлениями, и договоры, носящие в данной области вспомогательный характер.

К международным договорам, непосредственно затрагивающим область борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, можно отнести: Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года; Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе 1988 года; Конвенцию по облегчению международного морского судоходства 1965 года.

К международным договорам, принятым под эгидой ИМО, носящим вспомогательный характер в борьбе с актами насилия на море, можно отнести: Конвенцию о международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976/79 гг.; Эксплуатационное соглашение о Международной морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ) 1976 года; Международную конвенцию по поиску и спасанию на море 1979 года и другие международные договоры. Выделение этой группы конвенций определяется возрастанием роли спутниковых систем, таких, как “ИНМАРСАТ”, “КОСПАС-САРСАТ” в системе оповещения об актах терроризма и пиратства, а также о судах, терпящих бедствие. Подобные системы могут помочь определить место судна, в отношении которого совершены такие акты. Развитие космических систем – технический аспект международного сотрудничества государств по обеспечению безопасности на море, в том числе и в борьбе с актами терроризма и пиратства. Но при всей привлекательности использования этих систем оповещения на море нельзя не отметить следующее обстоятельство: в случае внезапного нападения пиратов или террористов на судно воспользоваться подобной системой и передать сигнал об опасности не всегда удается. Поэтому в интересах эффективного поиска и спасания судов, терпящих бедствие, по нашему мнению, наряду с развитием сотрудничества государств в рамках использования космических систем ИНМАРСАТ, КОСПАС-САРСАТ необходимо формирование на региональном, а в дальнейшем и на глобальном уровне единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море,

объединяющей в единое целое системы подобного характера различных государств. В борьбе с актами терроризма и пиратства на море, указанную систему предлагается использовать также с целями: уточнения и дальнейшего отслеживания местонахождения судна, захваченного террористами или пиратами; наведения кораблей и судов, осуществляющих правоохранительные функции, на пиратские суда или суда с террористами; осуществления других мероприятий по контролю за местонахождением судов в море, наблюдению за морской акваторией в интересах предупреждения и пресечения данных преступлений[1].

Основу единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море должны составлять средства, имеющие большую поисковую производительность и непрерывность наблюдения. К наиболее перспективным из них можно отнести летательные аппараты, входящие в состав космических систем различных государств. Другие средства наблюдения за надводной обстановкой на море (летательные аппараты, радиотехнические средства наблюдения и т.п.), а также средства связи в системе оповещения о происшествиях на море смогут дополнить возможности космических средств.

В реализации указанных задач могли бы принять участие многие заинтересованные в подобной системе международные организации и компании, осуществляющие деятельность на море. Они, хотя бы частично, могли бы финансировать данную программу. Координацию деятельности государств в этой области могла бы взять на себя ИМО. Под ее эгидой могут быть осуществлены подготовка и заключение многостороннего международного договора о создании, функционировании единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море. Использование космических систем с указанными целями должно соответствовать основным принципам и нормам космического права.

С формированием единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море, а в дальнейшем и единой системы информации об обстановке в Мировом океане, с разработкой соответствующей правовой базы, возможен переход к более

---

[1] Данную систему государства могли бы использовать при решении многих других задач на море, в частности, при проведении совместных мероприятий государств по контролю за незаконной транспортировкой наркотических средств и психотропных веществ на море, по охране исключительных экономических зон и континентального шельфа государств и оперативному мониторингу за морской поверхностью, слежению за судами, совершившими загрязнение морской среды, уточнению и контролю размеров загрязнения и т.п.

качественному состоянию борьбы с актами терроризма и пиратства на море.

ИМО осуществляет тесное сотрудничество с различными международными межправительственными и неправительственными организациями, которые непосредственно заинтересованы в борьбе с актами насилия на море, или в защите своих интересов от подобных посягательств. Важно отметить, что для большинства международных организаций, осуществляющих свою деятельность на море, борьба с актами терроризма и пиратства, посягающим на их интересы, рассматривается как вспомогательная задача. Так, государства – члены международных неправительственных организаций, осуществляющие непосредственную деятельность на море, связанную с судоходством, разработкой живых и неживых ресурсов морей, океанов, недр морского дна, в наибольшей степени заинтересованы в защите своих судов, членов их экипажей и пассажиров, рабочего персонала стационарных платформ от угроз актов терроризма и пиратства. Поэтому они вынуждены с этой целью сотрудничать между собой, в том числе в рамках международных организаций.

Результаты анализа функционирования международных организаций в борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, не улучшающаяся криминогенная обстановка в данной области, позволяют сделать вывод, что существующая система международных межправительственных организаций в том виде и состоянии, в котором она сегодня находится, еще не способна эффективно функционировать в области борьбы с этими преступлениями на море, в соответствии с потребностями настоящего времени. Этим обусловлена объективная необходимость развития системы международных межправительственных организаций, участвующих в борьбе с этими преступлениями на море, повышения их роли в этой борьбе.

Анализ мер, осуществляемых государствами в сфере борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, свидетельствует о том, что эффективность этой борьбы в настоящее время в значительной мере снижают следующие факторы:

- отсутствие единых подходов в осуществлении мер в этой области на международном и государственном уровнях;
- не отвечающая современным потребностям борьбы с актами терроризма и пиратства , совершаемыми на море, правовая база;
- недостаточный уровень взаимодействия компетентных органов государств в борьбе с данными преступлениями как на национальном, так и на международном уровнях;
- отсутствие во многих прибрежных государствах конкретных национальных

программ по борьбе с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, и четкого разграничения компетенции в данной области между правоохранительными органами;

- низкий уровень научно-технического сотрудничества государств в создании единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море;
- недостаточное техническое оснащение правоохранительных органов, отсутствие в большинстве государств современных судов и технических средств связи и обнаружения, обеспечивающих эффективное противостояние современному преступному миру на море;
- отсутствие общепризнанной договорно-правовой базы по вопросам самообороны судов и защиты морского судоходства от вооруженных нападений лиц, совершающих акты насилия;
- слабая учебно-материальная база подготовки служащих правоохранительных и других государственных органов, призванных бороться с этими преступлениями на море, а также низкий уровень подготовки членов экипажей судов по вопросам, входящим в их компетенцию;
- незначительное количество фундаментальных исследований в данной области;
- недостаточное участие международных организаций в поддержании правопорядка на море;
- ряд других факторов, влияющих на эффективность в сфере борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море.

Таким образом, мы рассмотрели основные компоненты межгосударственной системы, функционирующей в области борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, ее цели, задачи, основное содержание межгосударственных отношений в этой сфере. Теперь рассмотрим особенности борьбы с актами международного терроризма и пиратства на море, а также ее правового регулирования как на международном, так и национальном уровнях.

3. Особенности борьбы с актами международного терроризма и пиратства на море и ее правового регулирования

3.1. Борьба с актами терроризма на море

В связи с опасностью, которую представляют акты терроризма для жизненно важных интересов государств на море, возникает потребность в противодействии им путем их выявления, предупреждения и пресечения. Важна также и ликвидация или минимизация последствий, которые могут наступить в результате совершения этих преступлений. Наиболее эффективно указанная цель может быть достигнута в результате комплексного (взаимодополняющего) применения мер политического, правового, экономического, организационного и иного характера как на внутригосударственном, так и международном уровнях.

Важная роль в борьбе с актами терроризма на море отводится правовым мерам, которые в целом предусматривают комплекс специальных внутригосударственных мер уголовно-правового, уголовно-процессуального, административно-правового характера, а также международно-правовых мер, включающих в себя заключение международных договоров самого различного уровня. От эффективности указанных мер напрямую зависит результативность этой борьбы в целом. Правовые меры должны быть направлены прежде всего на создание условий, позволяющих устранять, нейтрализовать причины совершения этих незаконных актов, а при невозможности предупреждения этих преступлений на их пресечение и другие мероприятия, осуществляемые в рассматриваемой области. В настоящем разделе мы уделим наибольшее внимание правовым мерам. Одновременно рассмотрим и организационные меры, направленные на реализацию норм международного права и законодательства государств и отражающие особенности борьбы с актами терроризма на море, проблемы существующие в данной сфере и возможные пути их разрешения. Наше исследование будет охватывать область деятельности государств в борьбе с преступной деятельностью в форме подготовки и совершения актов терроризма, угрожающих безопасности торгового мореплавания, в пределах их портов, внутренних вод и территориального моря государств, в открытом море, а также на континентальном шельфе государств.

Как уже отмечалось выше, акты терроризма против судов совершаются в морских районах, прилегающих к побережью государств, характеризующихся обострением политических, межнациональных противоречий. К такому роду

терроризма обычно прибегают организованные группировки, ведущие освободительную войну, а также эмигранты и другие участники антиправительственной борьбы, пользующиеся поддержкой влиятельных кругов и чаще иностранных правительств, заинтересованных в достижении террористами преследуемых ими целей[1]. Разрешению данных противоречий способствует сложившийся и получивший всеобщее признание статус восставшей и воюющей сторон, обязывающий повстанцев соблюдать правила ведения войны и освобождающий правительство, против которого они ведут борьбу, от ответственности за их действия. Но, к сожалению, принятие только правовых мер без соответствующих мер политического, экономического и иного характера не оказывает эффективного воздействия на участников освободительных войн и антиправительственных выступлений, нередко использующих в качестве средства достижения своих целей акты терроризма. В результате несоблюдения повстанцами правил ведения войны подвергается угрозе и международное судоходство. Важно отметить, что ликвидация таких ситуаций может быть успешной лишь при невмешательстве не причастных к ним государств, нередко поддерживающих ту или иную группировку с целью извлечения определенных выгод или сохранения каких-либо привилегий в случае успеха. В улаживании таких конфликтных ситуаций могут оказать содействие Организация Объединенных Наций и особенно региональные международные организации – ОАЕ, ЛАГ, ОАГ и др.

Корни терроризма находятся на берегу и определяются процессами, происходящими в жизни конкретных государств, а море – это та среда, в которой проявляется данное общественно опасное явление. Это указывает на то, что борьба с актами терроризма на море является составной частью мер, предпринимаемых мировым сообществом, по борьбе с терроризмом в целом. Совершение актов терроризма на море является прежде всего свидетельством недостаточной эффективности мер, предпринимаемых государствами на берегу, но также может указывать и на недостаточный уровень международного сотрудничества в этой области.

Наиболее важную роль в предупреждении актов терроризма играют меры по укреплению безопасности в портах. Во многих портах мира меры, направленные на предотвращение актов терроризма, еще не являются достаточно эффективными. Как

---

[1] См.: Моджорян Л.А. Указ. соч. С. 12.

подтверждает статистика, основное количество таких противоправных актов совершается именно в пределах морских портов. Как показывает практика наибольшую сложность представляет обеспечение безопасности паромов. Это обусловлено большим количеством пассажиров и объемом грузов, перевозимых ими, а также в значительной интенсивностью использования судов такого типа. В большинстве портов система контроля за пассажирами и грузами на убывающих и прибывающих паромах недостаточно эффективна. Это существенно затрудняет контроль за пассажирами и создает благоприятные условия для доставки преступниками на судно оружия, взрывчатых веществ, для осуществления ими захвата заложников, установления над судном контроля. Средства совершения актов терроризма доставляются как заблаговременно, с помощью членов экипажей, так и во время посадки пассажиров. Так было в случаях захвата лайнера "Акилле Лауро" и парома "Аврасия", где террористам не представило сложности проникнуть на них.

Безопасность в портах должна обеспечиваться комплексом мер, направленных на предотвращение и пресечение попыток захвата и угона морских транспортных средств. Данные меры входят в компетенцию прибрежных государств и весьма важно, чтобы они были предусмотрены их законодательством. При этом непременно должны учитываться рекомендации, выработанные в рамках Международной морской организации. В то же время режимные меры в портах не должны быть слишком строгими и негативно сказываться на эффективности морского судоходства. Решению этой проблемы, как известно, посвящена Конвенция по облегчению международного морского судоходства 1965 года, направленная на упрощение и сокращение до минимума формальностей, требований в отношении документов и процедур при приходе, стоянке и отходе судов заграничного плавания. Наряду с этим, указанная Конвенция предусматривает положения о комплексном проведении организационных мероприятий, направленных на предотвращение доставки оружия и взрывчатых веществ на пассажирские суда в морских портах.

Предупреждению и пресечению актов терроризма, совершаемым на море, посвящена Конвенции 1988 года. Характеризуя ее общее содержание, можно отметить, что она охватывает вопросы: сотрудничества государств в предотвращении актов терроризма; юрисдикции государств в отношении этих преступлений; заключения преступников или предполагаемых преступников под стражу; передачи лиц, подозреваемых в совершении преступлений, капитаном судна, на борту которого находятся эти лица, другому государству-участнику настоящей Конвенции. Данный

международный договор предусматривает также аспекты: обязательности уголовного наказания преступников; выдачи преступника государству-участнику; передачи другому государству-участнику доказательств, необходимых для разбирательства по совершенному преступлению и ряд других важных в области борьбы с терроризмом проблем. Подобные положения закреплены и в Протоколе 1988 года.

Противодействию международному терроризму способствуют и такие международные договоры, как Конвенция о борьбе с захватом заложников 1979 года, Конвенция о предотвращении и наказании преступлений против лиц, пользующихся международной защитой, в том числе дипломатических агентов, 1973 года, Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения 1991 года, Конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом 1997 года, Международная конвенция о борьбе с финансированием терроризма 1999 года и др.

Результаты анализа указанных международных договоров свидетельствуют, что не все вопросы, связанные с борьбой с терроризмом на море, охватываются их положениями. В частности, требует своего дальнейшего международно-правового регулирования механизм осуществления государствами срочных принудительных мер в открытом море в отношении лиц, совершивших акты терроризма против иностранных судов в ситуации, когда государство флага не может оказать срочную эффективную помощь этому судну.

Действия по осуществлению юрисдикции в отношении преступлений, угрожающих безопасности торгового мореплавания, совершенных на борту судна в водах иностранного прибрежного государства, могут осуществляться только с его согласия или по его просьбе. Но прибрежные государства не всегда могут оказать срочную и эффективную помощь судам, подвергшимся нападениям террористов. Авторы считают, что основные принципы осуществления государствами срочных действий, обусловленных крайней необходимостью, по оказанию помощи судам, подвергшихся нападению террористов в водах иностранного государства, должны быть строго регламентированы в рамках универсального международного договора. Международное сообщество должно рассмотреть такую возможность. При положительном решении этого вопроса, в таком договоре, по нашему мнению, необходимо указать в каких случаях это возможно, какие нужны ограничения. В международных договорах, регулирующих действия государств в данной обстановке, следует особо подчеркнуть морскую специфику этих действий, ввиду особых условий их осуществления. Это необходимо и для того, чтобы исключить возможность

осуществления подобного характера действий в пределах сухопутной территории государств. С этой целью также важна разработка соответствующих международных стандартов (по организации связи, порядку взаимодействия с компетентными органами прибрежного государства и т.д.). Эти стандарты, например, могут быть приняты с помощью резолюций в рамках ООН или ИМО.

Рассмотренная ситуация срочного вмешательства для оказания помощи судну, против которого совершен акт терроризма, наиболее характерна для случая обстрела этих судов преступниками. Когда же террористами осуществлен захват судна, срочные меры по его освобождению не всегда приемлемы. В большинстве случаев террористы захватывают судно, чтобы в результате переговоров добиться от властей государств большей политической выгоды и в то же время обеспечить свою безопасность. В таком случае имеется некоторое время для того, чтобы государства, которые установили юрисдикцию в отношении совершенного на борту судна преступления (в случае, когда судно плавает под флагом одного из них или на борту которого находятся их граждане), предприняли согласованные мероприятия, сгруппировали имеющиеся силы и средства. Более сложная ситуация может создаться, если террористами являются фанатично настроенные лица. Тогда времени на подготовку к скоординированным действиям государств может быть значительно меньше. Но в любом случае необходима подготовка сил и средств государств к проведению совместных мероприятий по освобождению захваченного судна. Важно отметить, что силовые действия по пресечению захвата преступниками судна, находящегося в море, являются крайней мерой. Эти действия, по нашему мнению, должны проводиться лишь в том случае, когда жизни пассажиров и экипажа судна непосредственно угрожает опасность и предотвратить ее другими средствами не удается. Невыполнение этого может привести к неоправданным жертвам.

Мероприятия по пресечению захвата преступниками судна, в зависимости от его местонахождения, обычно проводятся государством флага или государством, на территории которого этот противоправный акт произошел. В то же время количество и состав государств, участвующих в подобных совместных мероприятиях, может быть более широким и зависеть от ряда условий, главными среди которых являются международно-правовые. Эти условия можно уточнить в результате международно-правового моделирования конкретной ситуации противоправного захвата судна. Исходными параметрами для международно-правовой модели могут быть: место совершения преступления; принадлежность флага захваченного судна; гражданство

лиц, находящихся на борту судна; наличие пострадавших среди пассажиров и экипажа и их гражданство; требования лиц, захвативших судно; состав государств, интересы которых затрагиваются этими требованиями, и ряд других параметров, которые нашли свое отражение в международном праве и могут быть определяющими для решения данной задачи.

Для проведения совместных мероприятий по пресечению захвата преступниками судна состав государств, интересы которых непосредственно затрагиваются этим захватом, может быть согласован политическим и дипломатическим путем. При решении вопроса о составе государств наряду с указанными выше условиями могут учитываться: удаленность места захвата судна от государства флага; наличие возможности у конкретных государств по принятию участия в совместных мероприятиях; состояние взаимоотношений между государствами; общественно-политическая обстановка внутри этих государств и ряд других условий.

К сожалению, до сих пор нет ни одного универсального международного договора, регулирующего совместную деятельность государств по пресечению захвата террористами судна. Действующие международные договоры, включая рассмотренные выше, затрагивают лишь самые общие вопросы предупреждения и пресечения этих преступлений. По нашему мнению, в настоящее время довольно сложно заключить такой договор, регулирующий весь механизм проведения мероприятий подобного характера. Это обусловлено прежде всего большим разнообразием ситуаций, которые могут возникнуть в случае захвата судов. Но в будущем не исключается и такая возможность. На начальном этапе можно ограничиться разработкой и принятием на международном уровне хотя бы основных принципов таких мероприятий. Это позволит государствам в случае захвата преступниками судна предпринять предварительные организационные меры, направленные на быстрое и эффективное развертывание их сил и средств.

Весьма целесообразно, чтобы в универсальных международных договорах нашли отражение первичные мероприятия, осуществляемые государствами, наиболее близко расположенными к месту происшествия и имеющими возможность для их осуществления (слежение за захваченным судном, ведение предварительных переговоров с преступниками и т.д.). Такие мероприятия должны охватывать и те государства, чьи интересы не затрагиваются конкретным случаем захвата судна. Необходимо закрепление в этих договорах права иностранных военных кораблей или

судов, специально уполномоченными государствами, при необходимости, принимать немедленные меры по освобождению заложников, находящихся на этом судне, в случаях, если жизни пассажиров и экипажа судна непосредственно угрожает опасность и предотвратить ее другими средствами не удается. Таким образом, возникает необходимость конвенционного закрепления универсальной юрисдикции государств в отношении пресечения актов терроризма и захвата террористов в открытом море, подобная той, которая нашла отражение в нормах о юрисдикции в отношении пиратства. Отсутствие этих положений в универсальных международных договорах отрицательно влияет на безопасность международного судоходства. Вмешательство в открытом море без достаточных правовых оснований в пресечение акта терроризма, не имеющего отношения к инциденту иностранного военного корабля, наступление в его результате тяжелых последствий может привести к осложнению в отношениях между теми государствами, интересы которых непосредственно затрагиваются захватом судна.

До тех пор пока универсальные международные договоры, охватывающие рассмотренные выше вопросы, не приняты, многие из указанных вопросов могли бы найти свое отражение в протоколах к международным двусторонним и многосторонним договорам в области борьбы с терроризмом. В таких протоколах могли бы также найти место и другие вопросы взаимодействия государств в случае совершения актов терроризма, угрожающих безопасности торгового мореплавания, а также при ликвидации последствий, которые могут наступить в результате совершения подобных преступлений (ликвидация загрязнения окружающей среды, спасание людей и др.).

По-видимому, настало время перейти к большей детализации положений универсальных международных договоров, регулирующих деятельность государств в рассматриваемой области. Примером могут служить положения о правоохранительной деятельности государств на море, предусмотренные Конвенцией ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года.

Большое значение в борьбе с актами терроризма, угрожающими безопасности торгового мореплавания, играет нормотворческая деятельность международных межправительственных организаций. Наряду с деятельностью по заключению международных договоров в рассматриваемой области этими организациями вырабатываются различного характера рекомендации, которые оформляются ими в виде резолюций. Наиболее заметна здесь роль Международной морской организации,

которая сыграла важную роль в обеспечении безопасности торгового мореплавания. Рекомендации ИМО, как правило, учитываются государствами-участниками этой организации при разработке соответствующих национальных правовых актов.

Государства заинтересованы в принятии правовых и организационных мер по предотвращению и пресечению актов терроризма и на национальном уровне. С этой целью необходимо повышение эффективности деятельности государственных органов, их взаимодействия между собой, а также скоординированности осуществляемых ими мероприятий на международной арене. Анализ нормативных правовых актов, принятых в различных государствах, их потребностей в борьбе с актами терроризма позволили авторам предложить следующий комплекс правовых, организационных и иных мер в данной сфере.

Решению данной задачи, по нашему мнению, способствует формирование в государствах системы защиты морского судоходства от актов терроризма, разработка комплекса соответствующих нормативных правовых актов, регулирующих процесс ее функционирования. Формирование подобных систем могло бы стать и реализацией государствами своих международных обязательств, резолюций и рекомендаций ИМО. В этой связи большое значение может сыграть принятие специальных законов, в которых должны найти отражены основы борьбы с терроризмом и особенности ее осуществления на море. В частности, в них должны четко определена компетенция государственных органов в этой сфере.

Реализации положений таких законов будет способствовать принятие подзаконных нормативных правовых актов. В них должны найти отражение положения международных договоров и резолюций международных межправительственных организаций в области обеспечения безопасности торгового мореплавания от актов терроризма.

Государственная система защиты морского судоходства от актов терроризма должна предусматривать собой комплекс правовых, организационных, административных, оперативных, режимных, военных, технических и иных мер, направленных на предупреждение, выявление, пресечение противоправных действий, создающих опасность гибели людей, причинения имущественного ущерба либо наступления иных общественно опасных последствий в отношении морского судоходства, на минимизацию их последствий, выявление и устранение причин и условий, способствующих осуществлению противоправной деятельности в сфере морского судоходства.

Основной целью государственной системы защиты морского судоходства от актов терроризма (далее – **государственной системы**), является защита судов, их экипажей и пассажиров, перевозимого груза, объектов управления движением судов, средств связи и объектов навигации, портовых сооружений и обслуживающего персонала от незаконных актов путем их предупреждения, выявления и пресечения, минимизация последствий этих актов, выявление и устранение условий, способствующих их осуществлению. Борьба с актами терроризма на море должна решаться в комплексе мер, осуществляемых в отношении всех незаконных актов, угрожающих безопасности торгового мореплавания.

Защита морского судоходства от актов терроризма обеспечивается комплексом мер, предусматривающих создание и функционирование координационных органов и контртеррористических штабов различного уровня, подразделений морской безопасности, охрану судов и портовых сооружений, досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, грузов, средств технического обеспечения и продовольственного запаса.

Мероприятия по противодействию актам терроризма каждым государством должны осуществляться как на своей территории, так и в пределах открытого моря в соответствии с международным правом.

Выполнение задач по защите морского судоходства от незаконных актов в части государственного регулирования, управления и контроля в государствах могут осуществлять ведомства в области транспорта во взаимодействии с другими уполномоченными государственными органами. При этом может быть создан координационный совет по морской безопасности, состоящий из представителей этих государственных органов. Указанные задачи ведомства в области транспорта могут осуществлять и через подразделения морской безопасности и администрации портов.

Задачи по организации и контролю за выполнением мероприятий по защите морского судоходства от актов терроризма администрациями портов могут осуществлять во взаимодействии с соответствующими территориальными государственными органами, через создаваемые в портах комиссии по морской безопасности. Такие комиссии могут разрабатывать мероприятия по предотвращению актов терроризма и осуществлять контроль за их выполнением.

В состав комиссии по морской безопасности порта могут входить представители территориальных государственных органов и соответствующих органов местного самоуправления. Решения комиссии по морской безопасности порта должны

быть обязательными для всех судов, судовладельцев и других организаций, осуществляющих свою деятельность в морском порту.

Обеспечение безопасности морского судоходства от актов терроризма администрации портов могут осуществлять через специально создаваемые подразделения морской безопасности. На эти подразделения могут возлагаться задачи организации контроля за поддержанием порядка в морском порту, осуществления режимных, противопожарных и иных мероприятий в соответствии с планом обеспечения морской безопасности порта, утверждаемым руководителем администрации порта по согласованию с заинтересованными организациями.

Весьма важно, чтобы план обеспечения морской безопасности порта устанавливал порядок проведения режимных мероприятий в морском торговом порту, мероприятий по охране акватории порта, а также порядок экстренного выхода судов из порта, использования сил и средств аварийно-спасательной службы и пожарных подразделений, дислоцированных в морском торговом порту, в случае совершения актов терроризма.

Исходя из рекомендаций ИМО, итоговых документов международных семинаров и результатов встреч юристов, практических работников правоохранительных органов различных государств, судовладельцам целесообразно иметь на борту морских судов лиц, ответственных за организацию выполнения требований к морской безопасности. Эту обязанность мог бы исполнять старший помощник или один из помощников капитана судна. При нахождении судов в портах они могли бы осуществлять взаимодействие с подразделениями морской безопасности. Особенно важно присутствие таких лиц на борту пассажирских судов, судов, занятых транспортировкой опасных и вредных веществ, а также судов, следующих в морские районы, прилегающие к побережью государств, характеризующиеся нестабильной военной и социально-политической обстановкой.

Весьма целесообразно, чтобы ведомства в области транспорта различных стран разрабатывали и согласовывали с другими заинтересованными государственными органами требования по защите морского судоходства от актов терроризма, направленных против безопасности торгового мореплавания. Требования должны учитывать существующие в данной области международные нормы и стандарты. Все организации и морские суда, осуществляющие свою деятельность в зоне ответственности администрации порта, должны, по нашему мнению, обеспечивать выполнение указанных Требований своими силами и средствами в согласованном с

администрацией порта порядке или за счет привлечения для этих целей подразделений морской безопасности.

Настоящие Требования должны регламентировать мероприятия в морских портах, на судах, находящихся в их пределах, по предотвращению актов терроризма, направленных против безопасности торгового мореплавания, а также мероприятия в морских портах, в случае угрозы или совершения таких актов (далее – **защиту морского судоходства от актов терроризма**) и действовать в отношении своих судов и иностранных судов, их экипажей и пассажиров, и иных лиц, находящихся в морском порту.

Требования могут предусматривать правила пропускного и внутриобъектового режима в морских портах, направленных на предотвращение несанкционированного вноса (ввоза) на его территорию огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ или других опасных предметов и веществ, которые могут быть использованы для совершения актов терроризма, направленные против безопасности торгового мореплавания (далее – **актов терроризма**).

Защита морского судоходства от актов терроризма должна обеспечиваться путем поддержания порядка в морском порту, исключающего проникновение посторонних лиц на его территорию и объекты, в административные здания морских портов, на причалы, морские суда, принятия других организационных мер по снижению опасности угрозы или совершения незаконных актов, ликвидации их последствий, а также путем подготовки работников морских портов и экипажей судов в области морской безопасности.

Требования могут включать правила: установления, обозначения и оборудования границ морского порта, запретных районов, контрольно-пропускных проходных для пропуска лиц, транспортных средств; посадки пассажиров на суда и высадки с них, а также погрузки (выгрузки) багажа, почты и грузов; осуществления мер морской безопасности при заходе в порт морских судов; организации патрулирования территории морского порта и важных объектов морского транспортного комплекса; планирования мер по защите морского судоходства от актов терроризма; подготовки подразделений морской безопасности и экипажей судов по защите морского судоходства от незаконных актов.

В пределах территории и акватории морских портов задачи по организации и контролю за выполнением Требований, могут возлагаться на администрации портов.

Целесообразно, чтобы в государствах реализация настоящих Требований осуществлялась подразделениями морской безопасности ведомств в области транспорта и администраций портов во взаимодействии с соответствующими территориальными государственными органами.

На подразделения морской безопасности могут возлагаться задачи организации контроля за поддержанием порядка в морском порту, осуществления режимных, противопожарных и иных мероприятий в соответствии с планом обеспечения морской безопасности порта.

Весьма важно, чтобы в морских портах меры по защите морского судоходства от актов терроризма предусматривали мероприятия: по оборудованию порта средствами ограждения и защиты; по организации пропускного и внутриобъектового режима на территории морского порта и судах, находящихся в порту.

Меры и процедуры, предусмотренные Требованиями, не должны затруднять обслуживание пассажиров в морском порту и перевозку грузов.

Территория морского порта должна контролироваться и иметь ограждение по всему периметру. На границе порта должны быть установлены предупредительные знаки, запрещающие проникновение в его контролируемую зону.

Проход лиц, проезд транспортных средств в контролируемую зону морского порта, в служебные помещения, а также внос (ввоз), вынос (вывоз) грузов и материальных ценностей организаций, расположенных на территории морского порта, должны производиться только через специально оборудованные контрольно-пропускные проходные.

Контрольно-пропускные проходные должны оборудоваться воротами, шлагбаумами, площадками и техническими средствами для досмотра транспорта и грузов.

В каждом морском порту должны быть предусмотрены специальные помещения и технические средства для досмотра членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, груза.

Для досмотра пассажиров, членов экипажей, обслуживающего персонала, ручной клади, багажа, почты, грузов морские торговые порты должны располагать специальными технические средствами, обеспечивающими обнаружение огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых веществ и других предметов и веществ, которые могут быть использованы в целях совершения незаконных актов. С этой целью в морских портах предусматриваются: стационарные

и переносные интроскопы; стационарные, портативные (ручные металлоискатели); аппаратура для обнаружения взрывчатых веществ.

В морских портах должны устраиваться специальные залы ожидания для пассажиров, прошедших досмотр, в целях недопущения контактов с лицами не прошедшими такого досмотра, а также с работниками морского транспорта, не имеющими отношения к обслуживанию пассажиров.

В морском порту должно быть освещение безопасности, обеспечивающее надежное наблюдение в ночное время за территорией порта, ограждением порта, ограждением безопасности и стоянкой морских судов. При освещении барьеров и других ограждений необходимо обеспечить достаточную интенсивность освещения.

При попытке незаконного ввоза оружия и взрывчатых веществ транспортное средство и сопровождающие груз лица должны задерживаться, а задержанный груз, лица и документация передаться органам правопорядка.

Все подозрительные предметы, вносимые на территорию морского порта, должны быть подвергнуты досмотру. Такие методы досмотра могут включать осмотр, просвечивание с помощью технических средств, использование собак или другие способы. Информация о грузах и предметах, в отношении которых имеются подозрения, что в них находятся взрывные устройства, должно незамедлительно докладываться в органы правопорядка.

Лицам, отказывающимся пройти проверку в месте прохода на территорию морского порта, или в отношении которых имеются какие-либо подозрения проход не должен разрешаться. О таких лицах должно быть немедленно сообщено в подразделение морской безопасности.

Для предотвращения несанкционированной доставки на борт пассажирского судна оружия, боеприпасов, взрывных устройств и других предметов и веществ, которые могут быть использованы для совершения актов терроризма, в установленных местах должен осуществляться досмотр членов экипажей, обслуживающего персонала, пассажиров, ручной клади, багажа, почты, груза.

В случае обнаружения у пассажиров веществ и предметов, запрещенных к перевозке, производится дополнительный досмотр багажа. При неявке пассажира на посадку его багаж должен подвергаться обязательному досмотру.

При поступлении информации об угрозе совершения акта терроризма или факте его совершения администрация порта должна принимать дополнительные меры безопасности (контроль допуска граждан в морские вокзалы, досмотр на входах,

контроль за передвижением и стоянкой транспортных средств и другие меры режимного и административного характера).

Морские пассажирские суда должны находиться под постоянным контролем подразделений морской безопасности и в случае получения информации об угрозе акта терроризма судно подлежит дополнительному досмотру.

Как отмечалось выше в каждом морском порту должен быть разработан план обеспечения морской безопасности порта. Такой План должен применяться в отношении судов, находящихся в морском порту, объектов морского порта и управления движением морских судов, организаций, граждан, иностранных граждан и лиц без гражданства, находящихся в пределах территории в зоне ответственности администрации порта.

План обеспечения морской безопасности морского порта должен быть формализованным документом и регламентировать организацию действий сил и использованию средств администрации порта при угрозе захвата и захвате судна в порту, обнаружении взрывных устройств на борту или на корпусе судна или на объектах управления морским движением, взрыве морских судов или важных объектов порта, анонимных угрозах о взрыве морских судов или важных объектов порта.

Капитан судна должен отвечать за постоянное поддержание состояния защищенности судна, его экипажа и пассажиров, перевозимого груза от угроз актов терроризма. Целесообразно, чтобы капитан судна и лицо, уполномоченное за морскую безопасность судна, при проведении мероприятий по морской безопасности, руководствовались планом обеспечения морской безопасности судна, предусмотренным общепринятыми международными нормами и стандартами.

План обеспечения морской безопасности судна должен быть формализованным документом и регламентировать организацию действий экипажа судна при угрозе и совершении актов терроризма против судна или на его борту. Судоходные компании (судовладельцы) должны отвечать за разработку, применение и своевременную корректировку плана обеспечения морской безопасности каждого судна. Целесообразно, чтобы на каждом судне были в наличии инструкции членам экипажа судна по действиям в случае угрозы или совершения незаконных актов.

Весьма важно, чтобы все заходящие в морские порты суда должны иметь на своем борту лицо, из числа членов экипажа, уполномоченное капитаном или компанией осуществлять функции по применению плана обеспечения морской безопасности судна (далее – **лицо, уполномоченное за морскую безопасность**

судна).

Лицо, уполномоченное за морскую безопасность судна, по нашему мнению, должен: принимать меры по выполнению плана обеспечения морской безопасности судна и контролировать его выполнение членами экипажа и пассажирами судна; осуществлять регулярные осмотры судна; своевременно предлагать рекомендации по внесению изменений в план обеспечения морской безопасности судна с целью устранения его несоответствия потребностям безопасности; обеспечивать подготовку экипажа судна по вопросам морской безопасности; осуществлять координацию мер по выполнению плана обеспечения морской безопасности судна с подразделением морской безопасности АП; и другие задачи, возложенные капитаном судна или компанией в вопросах морской безопасности судна.

При заходе судна в морской порт капитан судна, либо лицо, уполномоченное за морскую безопасность судна, должны согласовывать с подразделением морской безопасности мероприятия по обеспечению безопасной стоянки судна и предупреждению проникновения на его борт посторонних лиц, другие мероприятия в вопросах морской безопасности.

На борту судна, по нашему мнению, должны быть предусмотрены следующие меры безопасности: установлены запретные районы на судне (ходовой мостик, машинное отделение, радиорубка и т.д.); наличие исправного палубного и забортного освещения; наличие сигнальных устройств безопасности и системы связи; наличие дежурной службы и сигнально-наблюдательной вахты для контроля за обстановкой на палубе, за бортом судна и в прилегающей акватории; осуществление контроля и проверки лиц, поднимающихся на борт судна.

Во время стоянки в порту или на якоре должно обеспечиваться освещение палубы и борта в темное время суток и в условиях ограниченной видимости.

В каждом государстве должна быть разработана программа подготовки по вопросам защиты морского судоходства от актов терроризма. Она должна предусматривать меры, направленные на обеспечение безопасности пассажиров и экипажей на борту судов.

Подготовка по безопасности должна быть долговременной, всеобъемлющей, включать достаточное количество квалифицированных инструкторов, иметь эффективную методику преподавания, предусматривать использование соответствующих технических средств обучения, а также учитывать категорию обучаемых.

Руководство действиями сил и средств государственных органов в случаях совершения актов терроризма, угрожающих безопасности морского судоходства, или при возникновении непосредственной угрозы их совершения осуществляется специальными штабами, создаваемыми для управления контртеррористическими операциями. В качестве примера правового регламентирования такой операции можно привести принятый в Российской Федерации Федеральный закон "О борьбе с терроризмом" 1998 года, а также разработанное в соответствии с ним Положение о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания, утвержденное постановлением Правительства РФ от 11 апреля 2000 года № 324 (далее – ***Положение 2000 года***).

Управление контртеррористической операцией по пресечению актов терроризма в соответствии с данным Положением осуществляет:

а) оперативный штаб по управлению контртеррористической операцией в морском порту – в пределах зоны ответственности этого штаба;

б) оперативный штаб по управлению контртеррористической операцией в соответствующем морском бассейне – в пределах внутренних вод, территориального моря и исключительной экономической зоны Российской Федерации;

в) оперативный штаб по управлению контртеррористической операцией Федеральной антитеррористической комиссии – в удаленных от побережья Российской Федерации морских районах (открытое море вне пределов исключительной экономической зоны Российской Федерации), в территориальном море и во внутренних водах иностранных государств по разрешению или по просьбе этих государств.

В соответствии с Положением 2000 года мероприятия по пресечению актов терроризма осуществляются в рамках контртеррористической операции в отношении:

а) судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, во внутренних водах, в территориальном море Российской Федерации, в открытом море;

б) судов, плавающих под флагом иностранного государства, во внутренних водах, территориальном море Российской Федерации;

в) судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, во внутренних водах и территориальном море иностранного государства, а также судов, плавающих под флагом иностранного государства, с гражданами Российской Федерации на борту за пределами ее территориального моря по разрешению (просьбе) прибрежного государства или государства флага в согласованном с этим государством

порядке в ситуации, когда жизни данных лиц непосредственно угрожает опасность и устранить эту опасность другими средствами не представляется возможным;

г) находящихся на территории Российской Федерации объектов управления движением морских судов, средств связи и объектов навигации, портовых сооружений и обслуживающего их персонала.

Целями таких мероприятий являются: обеспечение безопасности пассажиров и экипажа захваченного судна и их освобождение; обезвреживание лиц, пытающихся захватить или захвативших судно; пресечение угона судна; ликвидация угрозы взрыва судна, разрушений путем взрыва объектов управления движением морских судов; обеспечение безопасности других судов, их пассажиров и экипажей, работников морских организаций и объектов морских портов в случае совершения в морском порту незаконных актов; ликвидация возможных негативных последствий незаконных актов.

О факте совершения в пределах внутренних вод или территориального моря Российской Федерации незаконного акта в отношении судна, плавающего под Государственным флагом Российской Федерации, с иностранными гражданами на борту или судна, плавающего под флагом иностранного государства, информируются дипломатические представительства (консульские учреждения) заинтересованных государств, расположенные на территории Российской Федерации, а также дипломатические представительства (консульские учреждения) государств, граждане которых совершили незаконный акт. При необходимости с этими государствами согласовываются меры по устранению угрозы безопасности судна, а также меры по проведению операции по пресечению незаконного акта.

Сведения о каждом незаконном акте представляются Министерством транспорта Российской Федерации в Международную морскую организацию (ИМО) в соответствии с установленным этой организацией порядком.

Как следует из рассмотренного Положения необходима разработка комплекса нормативных правовых актов, направленных на детализацию деятельности федеральных органов исполнительной власти в этой области. При этом весьма полезно использовать подходы, заложенные в законодательстве других государств. Так, например, представляет большой интерес Закон о безопасности на воздушном и морском транспорте Великобритании 1990 года (Aviation and maritime Security Act

1990), который имеет цель предотвращения подобных актов[1].

Логичным дополнением к мерам, направленным на предупреждение актов терроризма, угрожающих безопасности морского судоходства, может являться выполнение Резолюции ИМО А.584(14) и разработанного в соответствии с ее положениями документа "Меры по предотвращению незаконных актов против пассажиров и экипажей на борту судов", одобренного 53-й сессией Комитета по безопасности на море ИМО. Важно отметить, что в этом документе также указано на необходимость разработки планов безопасности портовых сооружений[2] и планов безопасности судов[3]. По нашему мнению, выполнение этих мер каждым из прибрежных государств позволит существенно снизить угрозу совершения актов терроризма и других незаконных актов, угрожающих безопасности судоходства, в том числе и при нахождении судов в морских портах.

---

[1] В соответствии с этим законом Министру транспорта Великобритании предоставлены большие возможности в издании нормативных документов, касающихся обеспечения безопасности судоходства в портах от угроз террористического характера. В январе 1991 года им были изданы Указания, относящиеся к пассажирским портам и судоходным линиям, которые содержат комплекс мероприятий организационного и правового характера, а именно: определен круг лиц ответственных за безопасность в морских портах и на морском транспорте; определен государственный орган, отвечающий за деятельность в данной области, в виде комитета безопасности в портах; предъявляются требования разработать планы поведения при чрезвычайных обстоятельствах; отражаются вопросы подготовки персонала к практическим действиям по обеспечению безопасности; определены организационные меры по поддержанию режима доступа в районы ожидания и посадки пассажиров, а также к пропускной системе и системе досмотра для служащих, контролю за проходом на суда и предотвращению несанкционированной посадки на судно, а также другие организационные мероприятия. Важно отметить, что эти Указания распространяются на любой порт Великобритании, на любое судно в этом порту, независимо от флага. Великобритания призывает членов ИМО, работающих в направлении совершенствования мер безопасности, достичь их единообразного применения на всем маршруте эксплуатации паромов во всех государствах, поскольку пока существуют террористы, они могут избрать любую форму нападения. См.: Ганюшкина Е.Б., Ширманов В.С. Указ. соч. С. 12.

[2] В соответствии с данным документом, под портовым сооружением подразумевается район порта, в котором осуществляется морская коммерческая деятельность в отношении судов, охватываемых этими мерами.

[3] План безопасности портового сооружения должен быть разработан для каждого портового сооружения и отвечать требованиям местных обстоятельств и условий, а также ожидаемого движения морских судов и количества пассажиров. Этот план должен предусматривать содержание режимных мероприятий в портовых сооружениях, обязанности уполномоченных по безопасности портовых сооружений. См. : Меры по предотвращению незаконных актов против пассажиров и экипажей на борту судов. Лондон. ИМО, 1985.

Наиболее спорным, по нашему мнению, в настоящее время является вопрос о правомерности нахождения на борту судов "команды самообороны" (будем так ее называть). Наличие подобной команды на судне – вынужденная мера для защиты экипажа и пассажиров от актов терроризма, в том числе и актов пиратства в удаленных от побережья нашего государства морских районах. Данный вопрос еще недостаточно исследован и должного отражения в общем международном праве не нашел. Проблема обусловлена сложностью выработки как на национальном, так и на международном уровне общего мнения о правовом статусе "команды самообороны". По нашему мнению, эта команда должна подчиняться регулярной дисциплине и находиться под командованием офицера, который состоит на службе правительства государства флага.

Возможен и другой вариант. В соответствии с законодательством государства флага “команда самообороны” может находиться под командованием лица, уполномоченного частной организацией, берущей на себя функцию обеспечения безопасности судна на основе контракта, заключенного с судовладельцем. Но, по нашему мнению, в этом вопросе государствам будет довольно сложно прийти к согласию на международном уровне. В подобном случае проблемы могут возникнуть при заходе судна с такой командой в иностранный порт. В законодательстве многих государств запрещается заход в их порты судов, имеющих на своем борту вооруженную команду, тем более команду частной организации. Подобные заходы нередко расцениваются как покушение на национальную безопасность государств. Не исключается и возможность возникновения на борту судов инцидентов между членами экипажа судна и "командой самообороны", спровоцированных наличием на судне оружия, его небрежным хранением и обращением с ним, а также рядом других факторов.

По нашему мнению, в любом из указанных вариантов должностное лицо, возглавляющее подобную команду, должно быть исключительно уполномочено государством флага на подобную деятельность и состоять на государственной службе. Это будет способствовать осуществлению государствами контроля за деятельностью таких команд, находящихся на борту плавающих под их флагом судов, а также за сохранностью оружия и правомерностью его использования. Кроме того, как считают авторы, ввоз на территорию иностранного государства оружия, даже в качестве вооружения “команды самообороны”, может осуществляться только в случаях, предусмотренных международными договорами. Государства на основе заключенных

между ними международных договоров могут допускать в свои порты суда с подобной командой на борту. В подобных договорах должен быть предусмотрен порядок захода таких судов, режим хранения оружия на их борту, а также порядок контроля за ним со стороны местных властей.

Все эти вопросы требуют более детальных исследований и заключения в будущем с учетом их результатов соответствующего универсального международного договора, так как рассмотренная проблема затрагивают почти все государства мира. Потребуется также совершенствование законодательства государств в данной области.

Наряду с задачей защиты судов в территориальном море и внутренних водах государств, одной из важных задач государственной системы защиты морского судоходства от актов терроризма является защита судов от актов терроризма и других незаконных актов, угрожающих безопасности морского судоходства, в удаленных от побережья государства районах Мирового океана. Особенно остро эта проблема стоит в регионах со сложной военно-политической обстановкой, в морских районах, прилегающих к побережью государств, на территории которых находятся очаги вооруженных конфликтов. Актуальна и проблема защиты от подобных угроз граждан, находящихся на борту иностранных судов в качестве членов экипажа или пассажиров. В связи с этим возрастает необходимость повышения эффективности сотрудничества государств в данной области, а также сотрудничества государств в рамках международных организаций (Интерпола, Международной морской организации, Международного морского бюро и др.). На первоначальном этапе создания государственной системы и ее функционирования, на передний план выдвигаются меры правового регулирования, направленные на расширение информационного пространства. Эти меры должны обеспечить совершенствование сбора, анализа, оценки информации, прогнозирования состояния безопасности судоходства за пределами государства. Большую роль здесь могут сыграть положения Конвенции 1979 года и Конвенции 1988 года.

В рамках международного сотрудничества не исключается проведение морскими силами различных государств совместных мероприятий по реализации международных договоров в области борьбы с актами терроризма и другими незаконными актами, угрожающими безопасности морского судоходства. Поэтому в морских районах, прилегающих к территории государств, в которых вооруженные и межнациональные конфликты выходят за их границы и угрожают безопасности международного морского судоходства, заметную роль могли бы сыграть специально

созданные региональные морские силы, что уже имело место во время танкерной войны в Персидском заливе. Эти силы могли бы выполнять сдерживающую функцию по отношению к лицам, совершающим акты терроризма на море, а в случае необходимости оказывать своевременную помощь судам, подвергшимся нападению, участвовать в ликвидации минной опасности. Ввиду этого актуальным становится международно-правовое закрепление статуса подобных сил, их функций, а также механизма их действий. Отметим, однако, что подобные силы могут только воздействовать на последствия вышеуказанных конфликтов, но не устранять их причины.

Наряду с указанными выше мерами государствам целесообразно временно закрывать в своем территориальном море опасные для судоходства районы, а если это невозможно, то ограничивать плавание в них. В открытом море маршруты международного судоходства, при отсутствии охранения со стороны военно-морских сил государств, по возможности должны проходить вне указанных районов. Реализация этих задач обусловливает необходимость принятия в государствах соответствующих мер, в том числе и правовых.

Механизм борьбы с актами терроризма, подобный рассмотренному, но более простой по структуре, должен функционировать и в отношении безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе государств. Существует потребность в разработке соответствующих правовых актов, определяющих структуру такого механизма, регламентирующих его функционирование, а также определяющих задачи и обязанности государственных органов в данной сфере.

Таким образом, международно-правовое регулирование в области борьбы с терроризмом на море не должно останавливаться в своем развитии и должно отвечать как текущим потребностям, так и учитывать тенденции в развитии этой борьбы. В договорной практике государств необходимо переходить от договоров общего характера к более конкретным договорам, предусматривающим “морскую” специфику этой борьбы. С практической точки зрения совершенствование международно-правового регулирования в узком смысле должно отвечать потребностям национальных систем обеспечения безопасности на море, а в более широком смысле – обеспечивать взаимодействие государств и их уполномоченных органов. Конечно, это идеальный механизм, но он отражает общую модель совершенствования международно-правового регулирования в рассматриваемой области.

Законодательство государств, охватывающее область борьбы с актами терроризма, в своем развитии должно быть направлено на реализацию их международных договоров, соответствовать общепризнанным принципам и нормам международного права, учитывать положения резолюций и рекомендаций международных организаций, участниками которых эти государства являются.

Не менее сложную проблему при поддержании правопорядка на море представляет борьба с пиратством, также являющимся преступлением, угрожающим безопасности торгового мореплавания. Исследование отдельных сторон борьбы с данным преступлением и ее международно-правового регулирования, по нашему мнению, заслуживает отдельного рассмотрения в настоящей работе.

3.2. Борьба с актами пиратства

Если борьба с терроризмом на море приобрела наибольшую актуальность только в середине нашего столетия, то борьба с пиратством ведется с давних времен[1]. Стремительный рост числа актов пиратства указывает на то, что меры, предпринимаемые мировым сообществом по борьбе с этими преступлениями, в том числе и в правовой сфере, являются еще недостаточно эффективными. Это обусловливает потребность проведения научных исследований, целью которых должна быть выработка научно обоснованных рекомендаций в данной области. Важно отметить, что исследования подобного характера не прекращаются во многих государствах. Как правило, это те государства, интересы которых в той или иной мере затрагиваются актами пиратства. Большая работа в настоящей области осуществляется и международными организациями.

При противодействии актам пиратства необходимо учитывать его корни, а также условия и факторы ему способствующие. Ряд общих причин возникновения пиратства как социального явления, а также ряд условий и факторов, способствующих совершению актов пиратства, были проанализированы авторами выше. Тем не менее целесообразно отметить еще следующее. В настоящее время пиратство приняло очень широкий размах. Торговые суда многих государств все чаще становятся легкой наживой пиратов, которые представляют собой хорошо вооруженные преступные

---

[1] См. историю возникновения и развития пиратства в работе: Демиденко В.В., Прусс В.М., Шемякин А.Н. Пиратство, терроризм, мошенничество на море. Одесса: АО Бахва, 1997. 144 с.

группы. Многие суда плавают под флагом государств свободной регистрации, и в случае совершения в отношении этих судов актов пиратства указанные государства часто не имеют каких-либо возможностей или желания вмешиваться в происшедшее[1]. Важно отметить и тот факт, что увеличение количества нападений на суда обусловлено также снижением присутствия военно-морских сил государств в регионах наибольшего распространения пиратства. В результате этого суда, находящиеся в районах с повышенной активностью пиратов, не могут защитить себя от их нападений. Но не это – основные причины и условия, детерминирующие пиратство.

По нашему мнению, корни пиратства, как и терроризма на море, находятся на берегу и определяются социально-экономическими, социально-политическими процессами, происходящими в жизни конкретных государств. Совершение актов пиратства на море прежде всего является следствием недостаточной эффективности мер, предпринимаемых государствами в отношении этих преступлений в пределах своей сухопутной территории. Поэтому без принятия эффективных правоохранительных мер на национальном уровне данная проблема не будет решена еще долгие годы и будет "лакмусовой бумажкой", отражающей как состояние этих мер, так и социально-экономическое и социально-политическое положение в прибрежных государствах. В противном случае государства, суда которых находятся в районах с повышенной активностью пиратов, в большинстве случаев будут вынуждены осуществлять против актов пиратства защитные меры.

Следует подчеркнуть, что меры по борьбе с пиратством необходимо рассматривать в комплексе с мерами по борьбе с актами вооруженного грабежа судов, совершаемыми в территориальном море и внутренних водах иностранных государств. Важность комплексного рассмотрения борьбы с этими преступлениями обусловлена прежде всего тем, что для преступников нет существенной разницы, где они совершают нападения на суда – в открытом море или в территориальном море и во внутренних водах государств. Для них внешняя граница территориального моря является “размытой”. В то же время правовая оценка таких деяний, совершенных в различных пределах морских пространств, содержание мер, которые могут предпринять государства в отношении таких лиц, различны.

К сожалению, международное сообщество пока еще не ставит вопроса о

---

[1] См.: Линдер И.Б., Титков С.А. По ту сторону зеркала. М.: МТК Ассоциация, 1994. С. 63-70.

международно-правовой ответственности прибрежных государств, явно не предпринимающих усилий в борьбе с актами пиратства и вооруженного грабежа иностранных судов, совершаемыми их гражданами. По нашему мнению, это может объясняться рядом причин. Главная заключается в том, что морские воды и порты этих прибрежных государств находятся в сфере интенсивных международных экономических отношений и принятие чрезмерно строгих санкций в отношении прибрежных государств может нанести значительный экономический ущерб большинству из них, зависящих от морских перевозок. Этот ущерб может быть значительно большим, чем несут государства в результате разграбления имущества и повреждения судов преступниками. В то же время в результате отсутствия этих мер, гибнут люди, страдает международное морское судоходство. Поэтому авторы считают, что прибрежные государства, явно не предпринимающие усилий в борьбе с актами пиратства и вооруженного грабежа иностранных судов, совершаемыми их гражданами, должны нести соответствующую международно-правовую ответственность. Это – один из наиболее важных путей повышения безопасности международного судоходства от актов пиратства и вооруженного грабежа судов.

Нельзя не учитывать и то обстоятельство, что правительства государств (особенно государств с низким уровнем экономического развития) порой не в состоянии осуществлять эффективные и широкомасштабные правоохранительные меры в отношении своих граждан, занимающихся пиратством. В таком случае международное сотрудничество в данной области становится очень важным и может принести ощутимый эффект. Недостаточный уровень его развития является фактором, способствующим пиратству.

Важно отметить, что в локальных очагах межнациональных конфликтов, политической и военной неурегулированности, корыстные цели, которые преследуют преступники при нападении на суда нередко переплетаются с политическими. По нашему мнению, обеспечение безопасности международного судоходства в таких районах должно осуществляться, в том числе и в рамках мер, предпринимаемых мировым сообществом, по борьбе актами терроризма на море.

Результаты анализа норм международного права в области борьбы с пиратством свидетельствуют о том, что в целом оно охватывает вопросы: пресечение актов пиратства и осуществление отдельных уголовно-процессуальных действий; осуществление в пределах открытого моря международного и национального контроля за соблюдением международных договоров в отношении пиратства; сотрудничество

государств в предупреждении и пресечении актов пиратства; предупредительные меры и меры самообороны судов; оказание помощи судам, подвергшимся пиратским нападениям.

Конкретные международно-правовые меры по борьбе с пиратством, как с отдельными преступлениями, нашли свое отражение в Конвенции 1958 года и Конвенции 1982 года. Результаты анализа этих конвенций свидетельствует о том, что в них предусмотрены: основания для захвата пиратского судна или пиратского летательного аппарата[1]; меры по пресечению пиратства и ответственность за пиратство[2]; обязанность государств сотрудничать в пресечении пиратства[3]; ответственность за неправомерный захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве, совершенный без достаточных оснований[4]; характеристики судов и летательных аппаратов, которые уполномочены на осуществление захвата за пиратство; полномочия по осмотру судна, подозреваемого в пиратстве[5].

---

[1] Конвенция дает право государствам устанавливать и осуществлять универсальную юрисдикцию в отношении пиратского судна, а именно – в соответствии со ст.105 – в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства любое государство может захватить пиратское судно или пиратский летательный аппарат либо судно или летательный аппарат, захваченный посредством пиратских действий и находящийся во власти пиратов, арестовать находящихся на этом судне или летательном аппарате лиц и захватить находящееся на нем имущество.

[2] В соответствии со ст.105 Конвенции 1982 года судебные учреждения того государства, которое совершило захват за пиратство, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц.

[3] В ст.100 Конвенции 1982 года отмечается, что все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.

[4] В соответствии со ст.106 Конвенции 1982 года, неправомерным считается захват судна или летательного аппарата по подозрению в пиратстве, если он совершен без достаточных оснований. В этом случае государство, совершившее захват, отвечает перед государством, национальность которого имеет судно или летательный аппарат, за любой ущерб или любые убытки, причиненные захватом.

[5] В ст.110 Конвенции 1982 года отмечается, что за исключением случаев, когда акты вмешательства основаны на правах, устанавливаемых международными договорами, военный корабль, встретивший в открытом море иностранное судно, иное, чем судно, пользующееся полным иммунитетом в соответствии со ст. 95 и 96, не вправе подвергать его осмотру, если нет разумных оснований подозревать, что это судно занимается пиратством. В то же время необходимо отметить, что из статьи не ясно, обладают ли подобными правами суда, указанные в ст. 107 Конвенции 1982 года, а именно суда, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как

По нашему мнению, Конвенция 1958 года и Конвенция 1982 года заложили хорошую международно-правовую основу для пресечения пиратских актов в пределах открытого моря. Конкретный механизм реализации их положений должен найти дальнейшее развитие как в международном праве, так и в законодательстве прибрежных государств. В частности, это касается проведения неотложных следственных действий при захвате пиратского судна.

В то же время необходимо отметить, что это лишь одна сторона борьбы с пиратством, и она затрагивает случаи, когда факт пиратства уже произошел, своевременно выявлен и у компетентных органов есть возможность пресечь это преступление, а лиц, виновных в его совершении, привлечь к уголовной ответственности. Так, например, положения Конвенции 1958 года и Конвенции 1982 года предусматривают ситуацию, когда военный корабль или судно, уполномоченное на пресечение акта пиратства, находятся в месте его совершения, в состоянии преследовать, остановить, задержать, а в случае, если оказывается сопротивление со стороны пиратов, захватить их судно, задержать его и арестовать находящихся на нем лиц для принятия в отношении них дальнейших мер. К сожалению, огромные площади морских пространств, недостаточные поисковые возможности кораблей и авиации, обусловливают слишком малую вероятность возникновения такого события. Своевременная помощь потерпевшим судам, даже если от них получено сообщение об акте пиратства, возможна лишь при осуществлении государствами систематических действий по защите морского судоходства с использованием как своих сил и средств на море, так и с привлечением сил и средств других государств.

Обязанность государств сотрудничать в пресечении пиратства, закрепленная в Конвенции 1982 года, призыв ИМО к координации их усилий по предотвращению и пресечению таких явлений в настоящее время, по сути, декларативны. Государства официально от этого не отказываются, но на практике, как правило, исходят из своих интересов и возможностей. Исключение составляет лишь создание регионального центра по борьбе с вооруженным грабежом и пиратством в Куала-Лумпуре (Малайзия) и деятельность военно-морских и полицейских сил Малайзии, Индонезии, Сингапура и Филиппин в районах с повышенной активностью пиратов и других преступных групп, совершающих вооруженные нападения на суда. Вопросы сотрудничества государств в предупреждении пиратства вообще не нашли своего отражения в

состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели, или нет.

универсальных международных договорах, не выработаны даже его общие принципы.

Ввиду того что вопросы предупреждения актов пиратства, проведения совместных мер по их пресечению еще длительное время не найдут отражения в универсальных международных договорах, а прибрежные государства не всегда в состоянии противодействовать преступности в прибрежных районах, в результате чего преступная деятельность переносится на прилегающие к побережью морские пространства и открытое море, от чего страдает международное морское судоходство, наиболее активно должен развиваться договорный процесс на двустороннем и многостороннем уровне. Международные договоры такого уровня могли бы регулировать отношения между государствами при осуществлении ими совместных мероприятий с привлечением военно-морских сил, судов морских сил, специально уполномоченных для борьбы с пиратством (пограничных морских сил, сил береговой охраны, полицейских морских сил и т.д.)[1]. Первая попытка заключения подобного регионального договора предпринята в конце 2001 года. Разработан проект Регионального соглашения о сотрудничестве в предотвращении и подавлении актов пиратства и подавления актов пиратства и вооруженных грабежей судов. Принятие данного договора может привести к повышению эффективности борьбы с пиратством в Юго-Восточной Азии. В перспективе необходимо выйти и на более широкое международное сотрудничество, которое может осуществляться и в рамках международных межправительственных организаций.

Значительную сложность в осуществлении мер в борьбе с пиратством вносит получившая в последнее время широкое распространение баратрия, то есть мошеннические акты на море в отношении судов и их грузов. Суда перепродаются без согласия законных владельцев. Эти акты наносят серьезный ущерб законным интересам судовладельцев и грузовладельцев, страховщикам и клиентуре международного морского транспорта. Иногда трудно установить причину исчезновения судна, чем вносится фактор неопределенности. Перед государствами нередко встает вопрос: совершена ли баратрия, или произошло пиратское нападение

---

[1] Несмотря на то, что проведение военно-морские операций против пиратства – сложное и дорогостоящее мероприятие, они оказывают значительное сдерживающее воздействие на пиратские нападения. Результатом подобных действий явилось существенное снижение числа пиратских актов в регионе Малаккского пролива. Так, например, Россия в 1993 года направляла свои военные корабли в Южно-Китайское море после того, как на российские суда был совершен ряд пиратских нападений. См.: Конференция по международному праву, 8-12 декабря 1997 года. С. 4-8.

или какой-либо иной акт, угрожающий безопасности судна, его экипажа и пассажиров? Этот вопрос чаще всего приходится решать в районах с наибольшей пиратской активностью. При подобных происшествиях на море для осуществления поиска пропавших судов, проверки возможных версий требуется участие значительного числа прибрежных государств и их государственных органов, участие международных организаций. Проведение подобных поисковых мероприятий базируется в основном на международных договорах о сотрудничестве между государствами, при этом задействуются дипломатические и другие международные каналы. Однако конкретный механизм совместных действий государств в случае исчезновения судов, должного отражения в международном праве еще не нашел.

Выработке согласованных действий государств в борьбе с пиратством способствует деятельность Международной морской организации. Эта международная организация, наряду с осуществлением мер в области борьбы с актами терроризма и другими незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, играет заметную роль и в разработке рекомендаций в отношении предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного грабежа судов. Положения таких рекомендаций находят свое отражение в ведомственных нормативных правовых актах, реализуются на практике судовладельцами и капитанами судов, учитываются в деятельности государственных органов, участвующих в обеспечении безопасности морского судоходства и защите других интересов государств на море. Данные положения являются также основой для двустороннего и многостороннего сотрудничества, как правило, регионального характера.

Наряду с реализацией положений международных договоров, рекомендаций ИМО требуется дальнейшее совершенствование законодательства государств, регламентирующего меры, осуществляемые компетентными органами государств в их внутренних водах, территориальном море. Прежде всего должны быть усилены меры по содержанию и учету маломерных судов, контролю за их плаванием во внутренних водах и в территориальном море государств. Основной направленностью таких мер должно быть предупреждение и пресечение актов вооруженного грабежа судов в этих водах, а также предупреждение актов пиратства в открытом море.

Отсутствие со стороны прибрежных государств в отношении актов пиратства и вооруженного грабежа надлежащих мер, способных обеспечить надежную защиту международного морского судоходства, недостаточный уровень международного сотрудничества и международно-правового регулирования в этой области вынуждают

государства и экипажи судов, плавающих под их флагом, международные организации предпринимать предупредительные меры[1] и меры самообороны судов[2] от таких актов. Наиболее активную роль в выработке мер в данной области также играет ИМО[3]. Государства также прилагают усилия по совершенствованию механизма проведения спасательных работ при угрозе гибели или при повреждении судов в результате совершения подобных противоправных актов.

Содержание мер самообороны судов в данной работе подробно не рассматривается. Отметим только следующее. Приоритетное внимание все же необходимо уделять предупредительным мерам. В то же время меры самообороны, направленные на защиту судов со стороны актов пиратства и других актов вооруженных нападений на суда, необходимо совершенствовать, так как довольно сложно создать обстановку полной безопасности судов в различных районах Мирового океана, а ведь они часто становятся абсолютно незащищенными от вооруженных нападений. Это знают преступники и это является одним из условий, способствующих совершению подобных преступлений. Как и в случае защиты судов от террористических актов, меры самообороны судов могут осуществляться членами "команды самообороны" судов только при условии разрешения указанных в п.3.1 правовых проблем (определение правового статуса "команды самообороны", закрепление возможности вооружения ее сотрудников, уточнение ведомственной принадлежности этой команды и т.д.). В целом это комплексная проблема, затрагивающая различные отрасли международного права и законодательства государств. Особо важно подчеркнуть, что вооружение судовой команды, хотя бы частичное, для осуществления подобных мер, по нашему мнению, не только

---

[1] Под **предупредительными мерами** авторы предлагают понимать комплекс мер правового, организационного, оперативного, технического, тактического и иного характера, направленных на обеспечение безопасности судов от возможной угрозы пиратских и других вооруженных нападений, имеющий своей целью предупреждение этих нападений путем избежания возможных контактов с лицами, их осуществляющими, а также путем снижения внезапности нападения преступников на суда.

[2] Под **мерами самообороны судов** авторы предлагают понимать комплекс мер правового, организационного, технического, тактического и вооруженного характера, направленных на обеспечение безопасности судов от возможной угрозы пиратских и других вооруженных нападений, имеющий своей целью заставить преступников отказаться от их намерений, а в случае нападения – пресечь их действия путем соразмерного отпора в соответствии со складывающейся обстановкой.

[3] См.: Резолюции ИМО А.545 (13), А.683(17), А.738(18) и др.

нецелесообразно, но и опасно из-за возможных последствий.

Необходимо отметить, что отсутствие на судах оружия не исключает возможности применения силы против пиратов членами экипажа судна[1]. Между тем, при осуществлении силовых мер при самообороне судна от нападений пиратов возникают следующие взаимосвязанные проблемы. С одной стороны сопротивление пиратам может привести к жертвам среди членов экипажа и пассажиров судна. С другой стороны в случае его отсутствия неизвестны последствия после ухода преступников с судна (уничтожение пассажиров и членов экипажа как свидетелей, другие опасные последствия).

По мнению экспертов, подготовку к действиям на случай пиратских нападений следует вести с учетом положений плана по предотвращению проникновения пиратов на палубу. План должен предусматривать комплекс мер по противодействию пиратам на этапах подготовки к прохождению опасного участка, при обнаружении пиратов на подступах к судну, а также в случае их прорыва на палубу.

Важную роль в вопросе оповещения о совершенных нападениях на суда сыграл циркуляр ИМО[2], в котором государствам было преложено использовать системы связи, предусмотренные Международной конвенцией по поиску и спасанию на море, для оказания помощи судну, подвергшемуся нападению. Было также рекомендовано использовать систему ИНМАРСАТ и другие коммуникационные методы, предусмотренные Глобальной морской системой связи при бедствии и для обеспечения безопасности[3] (в некоторых случаях для этих целей капитаны судов используют аварийные радиобуи – прим. авторов). Организации передачи сообщений подобного характера было уделено внимание на 18-й сессии Ассамблеи ИМО, где был одобрен проект резолюции[4], посвященной данному вопросу. В то же время в связи с

---

[1] По мнению специалистов в рассматриваемой области, применение силы считается целесообразным только в том случае, когда все другие меры исчерпали себя и не дали результата. К рекомендуемым мерам самообороны они, например, относят: поддержание в готовности к немедленному применению пожарных стволов; поддержание в готовности средств обрезания тросов и швартовых, которые могут использоваться пиратами для проникновения на борт судна и т.п.

[2] См.: Doc. IMO, MSC/Circ.597.

[3] См.: Постановление Правительства Российской Федерации от 3 июля 1997 года № 813 "О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности".

[4] В этом документе судам в случае нападения или попытки нападения рекомендовалось немедленно информировать ближайший спасательно-

непрекращающимися случаями пиратских и других вооруженных нападений на суда и наличием проблемы исчезновения судов необходимо дальнейшее совершенствование правового регулирования как на государственном, так и на международном уровнях механизма оповещения, поиска и спасания судов, подвергшихся пиратским нападениям.

В отдельных случаях система оповещения судов о совершенных нападениях может оказать компетентным органам прибрежных государств помощь в поиске и задержании судов с лицами, совершившими пиратский акт. Но эффективность мер по поиску и задержанию может быть слишком низкой, поскольку она обусловлена условиями конкретной обстановки (удаленность сил и средств государств от места нападения пиратов, возможности этих сил и средств, время, прошедшее после нападения, и ряд других факторов). Конкретный механизм поиска и задержания пиратов, а также меры по поиску и спасанию судов, подвергшихся нападению пиратов, должны получить дальнейшее развитие и отражение в двусторонних и многосторонних международных договорах, в законодательстве государств. Большую помощь в разрешении данной проблемы может сыграть представленные выше предложения авторов по созданию единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море.

В своей резолюции о Мировом океане и морском праве (резолюция 54/31) Генеральная Ассамблея ООН выразила обеспокоенность растущей угрозой, которую создают для судоходства пиратство и вооруженный разбой на море, и выразила признательность и поддержку ИМО за текущую работу в этой области[1]. Генеральная Ассамблея призвала государства всесторонне сотрудничать с ИМО в борьбе с пиратством и вооруженным грабежом против судов, в том числе путем представления

координационный центр по поиску и спасанию, а также прибрежное государство и государство флага. При этом наземная береговая станция спутниковой связи должна обеспечивать срочную передачу сообщений о нападениях соответствующим властям. Национальные спасательно-координационные центры либо другие соответствующие организации при получении сообщений о нападениях должны быстро информировать местные силы безопасности, для приведения в действие планов на случай чрезвычайных обстоятельств, а также предупреждать суда, плавающие в непосредственной близости от района нападения. Правительства должны обеспечивать, чтобы каждый национальный спасательно-координационный центр по поиску и спасанию, с которыми может связаться судно, подвергшееся нападению, мог в любое время обмениваться с ним информацией на английском языке. См.: Doc IMO A.738(18).

[1] См. также резолюции 53/32, 55/61 Генеральной Ассамблеи ООН.

этой организации сообщений об инцидентах. Она также призвала государства осуществлять руководящие указания ИМО по предотвращению пиратских нападений и вооруженного разбоя и сотрудничать с Редакционной группой ИМО, учрежденной для разработки стандартных руководящих указаний для правительств по расследованию нападений на суда и привлечению к ответственности правонарушителей, а также сотрудничать в рамках других инициатив ИМО в этой области. Генеральная Ассамблея настоятельно призвала все государства, в частности прибрежные государства в затрагиваемых регионах, принимать все необходимые и надлежащие меры для предупреждения актов пиратства и вооруженного грабежа на море и борьбы с ними, в том числе посредством регионального сотрудничества, и проводить расследование и сотрудничать в расследовании таких актов, где бы они ни происходили, и предавать совершающих такие акты правосудию в соответствии с международным правом.

ИМО непрерывно совершенствует способы и формы своей деятельности в области борьбы с актами пиратства. Так, в октябре 1999 года данная международная организация направила с этой целью миссию экспертов в Нигерию и организовала региональный семинар-практикум для стран Западной и Центральной Африки[1].

В противодействии пиратству большой интерес вызывает деятельность Международной судоходной федерации (МСФ), объединяющей судовладельцев 32 прибрежных государств. Совместная деятельность этой организации с ИМО началась с того момента, как МСФ обратилась в ИМО с предложением о разработке эффективных международных мер борьбы с разбоем и пиратством. МСФ выпустила пособие для моряков с рекомендациями по их поведению в случае нападения на судно вооруженных преступников[2].

На основе резолюции Совета ИМО А.504 (II) от 20 ноября 1981 года "Баратрия, незаконный захват судов и их грузов и другие формы морского мошенничества" Международной палатой судоходства был учрежден самостоятельный орган по борьбе с морским мошенничеством – Международное морское бюро (ММБ). В настоящее время ММБ занимается различными аспектами предупреждения и расследования незаконных актов, совершенных в отношении судов. Международным морским бюро подготовлено и опубликовано несколько исследований.

В октябре 1992 года в рамках ММБ при финансовой поддержке Международной торговой палаты и участии морских транспортных организаций государств АСЕАН в

---

[1] См.: Док. ООН. А/55/61. Р. 23.

[2] См.: Ганюшкина Е.Б., Ширманов В.С. Указ. соч. С. 3.

Куала-Лумпуре (Малайзия) был создан первый региональный центр по борьбе с вооруженным грабежом и пиратством[1]. Необходимость создания подобного центра была вызвана особой опасностью этих преступлений в бассейне Юго-Восточной Азии и Дальнего Востока, которые являются районами наиболее интенсивного судоходства.

Центр в Куала-Лумпуре тесно взаимодействует с органами береговой охраны в регионе. В его функции входит также поддержание связи с полицейскими органами государств региона и Интерполом. Центр работает круглосуточно и осуществляет сбор сообщений о местонахождении и передвижении всех подозрительных и неопознанных судов, прием докладов о пиратских нападениях, информирует по данным фактам береговую охрану и находящиеся в районе суда. Центр осуществляет передачу сводок о действиях пиратов по различным каналам связи, в том числе по телефону, составляет обобщенные доклады для заинтересованных организаций и служб, объявляет отдельные районы опасными для судоходства в связи с деятельностью пиратов, оказывает помощь потерпевшим в подготовке заявлений об актах пиратства и других преступлениях и т.д.

Малайзийские морские организации, поддержавшие идею создания данного центра считают, что лучшим и наиболее эффективным способом борьбы с актами пиратства и вооруженного грабежа судов будет привлечение полицейских и военно-морских сил прибрежных государств для регулярного патрулирования наиболее опасных районов моря. Эти планы реализуются на практике. На основе соглашения Индонезии, Малайзии и Сингапура были созданы совместные патрульные службы в Малаккском и Сингапурском проливах для защиты торговых судов от пиратов[2]. Достигнуты договоренности относительно выделения единых радиочастот полицейским патрульным катерам данных государств для более оперативного получения информации об актах пиратства непосредственно от капитанов судов, а также при поиске и преследовании преступных групп. Малайзийские организации также выступили в поддержку предложений правительств Индонезии и Малайзии о введении платы за проход морских судов по Малаккскому проливу, с тем чтобы часть ее использовалась для финансирования операций полицейских органов и военно-

---

[1] Помимо предотвращения, обнаружения и расследования фактов мошенничества, пиратства, вооруженного грабежа судов предполагается, что впоследствии в задачи центра будет входить также выявление незаконного сброса в море токсичных отходов, угона морских судов, актов терроризма в отношении крупных пассажирских судов и других видов преступлений.

[2] См.: Ганюшкина Е.Б., Ширманов В.С. Указ. соч. С. 2.

морских сил этих государств по борьбе с пиратами[1].

Следует отметить, что проблема борьбы с пиратством значительно шире, чем обычно считается. Так, крайне тяжкие последствия могут произойти в результате нападений пиратов на суда, осуществляющие перевозку ядерного материала. Интенсивность таких перевозок и необходимость обеспечения их безопасности привели к заключению государствами Конвенции о физической защите ядерного материала 1980 года. Наряду с общими вопросами, касающимися порядка международной перевозки ядерного материала и его защищенности, в Конвенции предусматриваются конкретные действия государств в случае кражи, захвата путем грабежа или какого-либо другого незаконного захвата ядерного материала или реальной угрозы таких действий. Анализ Конвенции свидетельствует, что международное сотрудничество государств в области борьбы с захватами судов, осуществляющих перевозку ядерного материала, затрагивает в основном информационную сферу. Меры по предупреждению подобных захватов наряду с нормами Конвенции о физической защите ядерного материала 1980 года, по нашему мнению, регулируются Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, другими международными договорами между заинтересованными государствами, а также их национальным законодательством. Меры же по пресечению захватов судов, перевозящих ядерные материалы, в открытом море регулируются нормами международных конвенций в области борьбы с пиратством.

Таким образом, международно-правовое регулирование в области борьбы с пиратством и другими актами вооруженного грабежа судов может быть эффективным только в том случае, если оно будет основываться на анализе конкретных причин, порождающих такие преступления, условий и факторов, им способствующих, а также более полно учитывать специфику этой борьбы. Существует потребность в дальнейшем развитии правовых мер на государственном уровне, способствующих предотвращению и своевременному пресечению таких преступлений. Необходимо повышение международно-правовой ответственности государств за состояние борьбы с актами пиратства и другими актами вооруженного грабежа иностранных судов, совершаемыми их гражданами, в морских водах, прилегающих к побережью этих государств. Требуется оказание международной помощи государствам, которые не в

[1] Там же. С. 13.

состоянии противодействовать подобным актам. Дальнейшее совершенствование должно получить международно-правовое регулирование предупреждения и пресечения актов пиратства, оповещения о совершенных нападениях на суда, оказания им помощи, а также поиска пропавших судов.

Заключение

В заключение представим нашедшие отражение в настоящем исследовании основные теоретические выводы и практические предложения по развитию международного права, законодательства государств в области борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море.

Для безопасного и стабильного функционирования государств, представляющих собой сложные социальные системы, необходима эффективная защита их жизненно важных интересов от различного характера угроз, в том числе и от угроз актов терроризма и пиратства, совершаемых на море. Эти акты представляют собой общественно опасные деяния, предусмотренные мировым сообществом в качестве преступлений в нормах универсальных международных договоров или в обычных нормах международного права, нарушающие установленный международный правопорядок в пределах морских пространств. Они совершаются на судах или против судов, на объектах или против объектов государств на море, в отношении их граждан и иных жизненно важных интересов государств на море, защищаемых международным правом.

Наличие угрозы актов терроризма и пиратства, совершаемых на море, возрастание ее опасности для государств и международных отношений, а также оценка состояния борьбы с данными преступлениями требуют повышения эффективности деятельности государств в этой области, что возможно осуществить путем дальнейшего совершенствования механизмов защиты жизненно важных интересов государств от подобных угроз. Подобные механизмы представляют собой межгосударственные и национальные системы безопасности, функционирующие в области борьбы с этими преступлениями.

Результаты анализа борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, свидетельствуют о том, что она еще весьма несовершенна, не вполне соответствует современным потребностям обеспечения безопасности мирового сообщества на море. Одними из причин недостаточной эффективности этой борьбы, являются несовершенство международно-правового регулирования межгосударственных отношений в данной области, отставание его от современных потребностей, недостаточно полный учет особенностей физико-географических условий, сил, средств и способов осуществления. Данная проблема актуальна и с точки зрения основных тенденций развития правовой науки в современный период и заслуживает самого тщательного исследования. Аналогичная проблема существует и в

отношении правового регулирования на государственном уровне, направленного в том числе и на реализацию норм международного права.

Правовое регулирование в данной сфере должно охватывать совместную и индивидуальную деятельность государств в отношении актов насилия, совершаемых в пределах морских пространств, а также в пределах территории портов, участков сухопутной территории государств, прилегающих к их морскому побережью и связанных с подготовкой к совершению преступлений на море. Эта деятельность может предусматривать: международный и национальный контроль за соблюдением международных договоров; слежение за деятельностью преступных групп; освобождение лиц, имущества, судов, стационарных платформ, захваченных преступниками; осуществление мероприятий по самообороне судов и их экипажей от преступных посягательств; создание в пределах портов и участков сухопутной территории государств, прилегающих к их морскому побережью, условий, затрудняющих совершение актов насилия на море.

В целом международно-правовое регулирование в области борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, может быть эффективным лишь в том случае, если в соответствии с потребностями этой борьбы будет непрерывно осуществляться комплекс мер, направленных на кодификацию и прогрессивное развитие норм международного права и соответствующее совершенствование законодательства государств, учитывающих ”морскую” специфику борьбы с этими преступлениями, а также будут приниматься меры по реализации этих норм на практике.

Авторы считают, что развитие договорного процесса в области борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, на международном (всеобщем) уровне, законодательства прибрежных государств, направленного на реализацию их международных обязательств, должно способствовать формированию единого подхода во всем мире, что существенно повысит эффективность мер в данной области, снизит возможные осложнения в межгосударственных отношениях при осуществлении компетентными органами государств конкретных мер по борьбе с этими преступлениями. Единый подход в законодательстве прибрежных государств, учитывающий в то же время особенности их национальных правовых систем, будет способствовать и созданию условий для формирования обычных норм международного права.

В интересах эффективного предотвращения, выявления и пресечения актов терроризма в пределах внутренних вод и территориального моря государств, безопасности национального судоходства и своих граждан за пределами внешней границы территориального моря необходимо осуществление комплекса специальных внутригосударственных мер уголовно-правового, уголовно-процессуального, административно-правового характера и международно-правовых мер. Эти меры на межгосударственном уровне должны включать в себя заключение международных договоров и расширение на их основе сотрудничества уполномоченных государствами органов по борьбе с актами терроризма в различных регионах Мирового океана. Необходимо также усиление взаимодействия таких органов при проведении совместных мероприятий по контролю за соблюдением международных договоров в данной области.

Результаты анализа многосторонних международных договоров в области борьбы с актами терроризма, совершаемым на море, указывают на то, что в настоящее время в этих договорах заложены только общие основы международного сотрудничества государств в данной области. В то же время потребности в международно-правовом регулировании межгосударственных отношений с помощью универсальных международных договоров значительно шире и охватывают вопросы предупреждения и пресечения этих преступлений в пределах различных морских пространств.

Крайне необходимо, чтобы в международном праве нашел отражение механизм осуществления государствами срочных принудительных мер в открытом море в отношении лиц, совершивших акт терроризма против или на борту иностранного судна в ситуации, когда государство флага неспособно предпринять в сложившихся экстремальных условиях соответствующие срочные и эффективные меры. Для безопасности государств это наиболее актуально в случае совершения противоправного акта в отношении иностранного судна, на борту которого находятся их граждане, при наличии возможности у какого-либо из государств, не являющихся государством флага, оперативно пресечь противоправный акт. На международном уровне необходимо признание универсальности юрисдикции в отношении пресечения актов терроризма в открытом море, если жизни и здоровью экипажа судна, его пассажирам непосредственно угрожает опасность.

Международное право должно предусматривать механизм осуществления заинтересованными государствами совместных действий в случае захвата судна. В

связи с этим важное практическое значение имеет заключение между государствами различного уровня международных договоров, регламентирующих проведение в условиях, диктуемых сложившейся обстановкой, совместных мероприятий с использованием сил и средств данных государств в случае захвата судов, плавающих под их флагами или с их гражданами на борту. На начальном этапе можно ограничиться разработкой хотя бы основных принципов таких действий. В дальнейшем возможна и детализация норм международного права ввиду большого разнообразия ситуаций, которые могут возникнуть в этих случаях, требующих соответствующего международно-правового регулирования.

Повышению эффективности борьбы с актами терроризма на море и другими преступлениями, угрожающими безопасности торгового мореплавания, будет способствовать ратификация большим числом государств Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года, а также Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе, 1988 года.

Существует жизненная необходимость в повышении эффективности деятельности государственных органов, их взаимодействии между собой, а также скоординированности действий на международной арене по предотвращению и пресечению актов терроризма, угрожающих безопасности международного судоходства. К числу основных путей решения этой проблемы можно отнести формирование, дальнейшее развитие в государствах систем защиты морского судоходства от актов терроризма и разработку комплекса соответствующих внутригосударственных нормативных правовых актов, регулирующих процесс ее функционирования. Существует потребность и в нормативных правовых актах, регламентирующих структуру и организацию функционирования подобного механизма в отношении безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе государств.

Построение и дальнейшее развитие в государствах системы защиты безопасности морского судоходства от актов терроризма должны, по нашему мнению, осуществляться поэтапно, в соответствии с современными потребностями обеспечения безопасности судов и реальными возможностями государств. В будущем одновременно с развитием подобных систем в различных государствах, усилением их

интеграции возможен переход борьбы с этими незаконными актами на более качественный уровень.

Возрастание числа актов пиратства и вооруженного грабежа иностранных судов в различных регионах Мирового океана свидетельствует о недостаточной эффективности мер, предпринимаемых мировым сообществом, в том числе и в правовой сфере. Необходимо повышение международно-правовой ответственности государств за состояние борьбы с такими преступлениями, совершаемыми их гражданами в отношении международного морского судоходства, в водах, прилегающих к побережью этих государств. Государствам, не имеющим возможности осуществлять эффективные и широкомасштабные правоохранительные меры в отношении своих граждан, занимающихся пиратством, целесообразно оказывать необходимую международную помощь.

Развитие законодательства прибрежных государств должно быть направлено на усиление административных мер в пределах их сухопутной территории, прилегающей к морскому побережью, в их внутренних морских водах и территориальном море. Эти меры должны быть направлены на предотвращение актов пиратства, а также на своевременное предупреждение и пресечение актов вооруженного грабежа иностранных судов.

Результаты анализа международных конвенций в области борьбы с пиратством указывают на то, что в них заложены необходимые правовые основы для пресечения актов пиратства. Конкретный механизм реализации положений этих конвенций, а также механизм сотрудничества государств по предупреждению и совместному пресечению подобных преступных актов должны найти свое дальнейшее развитие в международном праве и законодательстве государств.

Безопасность национального судоходства в регионах Мирового океана, где существует опасность вооруженных нападений на суда, может быть существенно повышена при условии, что в международном праве найдут отражение правовой статус региональных морских сил государств, осуществляющих обеспечение безопасности международного судоходства, их функции и механизм их действий. Этому будут способствовать и закрепление в международном праве: статуса “команд самообороны” или других подразделений подобного характера, предназначенных для отражения актов пиратства и других вооруженных нападений на суда; возможности иметь на судах с указанной целью оружие; порядка его хранения при нахождении судна в порту иностранного государства.

Необходимо, чтобы международное право получило свое дальнейшее развитие в области оповещения о пиратских и других вооруженных нападениях на суда, поиска и спасания этих судов, а также поиска и задержания в пределах морских пространств лиц, совершивших такие противоправные акты.

В интересах повышения эффективности деятельности государств в борьбе с актами насилия, совершаемыми на море, целесообразно принять конкретные меры по формированию единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море, а в дальнейшем и единой системы информации об обстановке в Мировом океане. Эта цель могла бы достигаться и путем сотрудничества государств в рамках международных организаций. Для создания указанных систем требуется проведение целого комплекса правовых, организационных и технических мер на международном и национальном уровнях. Сотрудничество государств по созданию единой системы наблюдения за надводной обстановкой на море, подобного уровня систем радиосвязи будет способствовать разрешению ряда правовых и организационных проблем в области борьбы с актами терроризма и пиратства, а также в других областях обеспечения безопасности государств на море. В результате решения этой задачи на практике, при устойчивом функционировании таких систем, а также при разработке соответствующих правовых актов, регламентирующих их использование, эффективность деятельности государств в борьбе с данными преступлениями будет поднята на качественно более высокий уровень.

Таким образом, основное внимание авторов в настоящей работе было направлено на выявление самых общих черт, свойств, характеристик и закономерностей функционирования системы межгосударственных отношений в области борьбы с актами терроризма и пиратства, совершаемыми на море, как некоторого целостного специфического образования. Основное внимание уделялось исследованию состояния международно-правового регулирования в данной области, выработке предложений по его совершенствованию в силу недостаточной проработанности этого вопроса в научных исследованиях, а также по более полному использованию возможностей, заложенных в нормах международного права, в интересах поддержания правопорядка на море. Наряду с этим авторы обосновали перспективные направления совершенствования законодательства государств, вытекающие из общепризнанных норм международного права и международных договоров. Авторы рассмотрели проблему комплексно, в целом. В то же время уделено внимание и частным сторонам этой борьбы, имеющим ключевое значение, которые

или не получили должного развития в правовой науке, или требуют своего развития и регулирования с помощью правовых средств на международном и государственном уровнях.

Вместе с тем, в работе отмечены актуальные проблемы в исследуемой области, которые требуют срочного решения и дальнейших более детальных отдельных исследований. Авторы надеются, что эти и другие проблемные вопросы в рассматриваемой сфере найдут отражение в исследованиях как в Российской Федерации, так и за рубежом.

Список использованной литературы

1. Актуальные правовые проблемы использования Мирового океана: Сб. научн. тр. / Под. ред. А.Л. Колодкина, В.А. Мусина. М.: Транспорт, 1986. 144 с.
2. Актуальные проблемы Европы. Проблемы терроризма. Проблемно-тематический сборник. М.: РАН, Институт научной информации по общественным наукам. 1997. Вып. 4. 208 с.
3. Атливанников Ю.Л., Энтин М.Л. Международная борьба с терроризмом (правовые аспекты): Научн.-аналит. обзор. М., 1988. 120 с.
4. Баскин Ю.Я., Корбут Л.В. Европейская система внутренних водных путей, 1983 // Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1984.
5. Баскин Ю.Я., Корбут Л.В. Международно-правовой режим подземных вод, 1988 // Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1989.
6. Баскин Ю.Я., Корбут Л.В. Международно-правовой режим рек и охрана природной среды // Советский ежегодник международного права, 1982. М.: Наука, 1983.
7. Блищенко И.П., Жданов Н.В. Терроризм и международное право. М.: Прогресс, 1984. 287 с.
8. Богатырев А.Г. Конвенции по борьбе с преступлениями международного характера. М.: МВШМ МВД СССР, 1990. 110 с.
9. Богатырев А.Г. Международное сотрудничество государств по борьбе с преступностью: Учеб. пос. М.: МВ ШМ МВД, 1989. 61 с.
10. Бозриков О.В. Римские договоры о борьбе с актами терроризма на море: некоторые морские аспекты // Советский ежегодник международного права. М.: Наука, 1989. С. 151-154.
11. Ганюшкина Е.Б, Ширманов В.С. Вооруженные нападения на суда в портах и на море, деятельность ИМО по борьбе с незаконными актами, морское мошенничество, незаконная транспортировка наркотиков // Экспресс-информация, серия "Технология морских перевозок и морские порты", Мортехинформреклама / Департамент морского транспорта, 1995. Вып. 5(251)-6(252). 24 с.
12. *Демиденко В.В., Прусс В.М., Шемякин А.Н.* Пиратство, терроризм, мошенничество на море. Одесса: АО Бахва, 1997. 144 с.
13. Змеевский А.В. К истории разработки Римской конвенции 1988 года о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и факультативного Протокола к ней // Советский ежегодник международного права 1989-90-91. СПб.: 1989. С. 145.
14. Иванов Г.Г. Международная морская организация. М.: Транспорт, 1994. 312 с.
15. *Кабатенко А.* Преследование судов в море // Морской флот. № 3/4. 1994. С. 19-21.
16. Калинин И.В., Смыслов Б.А. Правовые проблемы защиты судоходства от терроризма и пиратства в прибрежных водах РФ // Преступность и законодательство. М.: Криминологическая Ассоциация, 1996. С. 105-117.

17. Ковалев А.А. Борьба с пиратством и другими преступными действиями // Современное морское право и международное судоходство: Сб. научн. трудов. М.: Транспорт: Мортехинформреклама: НИИ морского транспорта, 1988. 112 с.

18. Колесников Л.А. Основы теории системного подхода. Киев: Наук. думка, 1988. 176 с.

19. *Контэ Эндрью.* Морское пиратство и международное право: Автореф. дис. … канд. юрид. наук. М: МГУ, 1990. 27 с.

20. Конференция ООН для принятия Конвенции о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ (Вена, 25 ноября - 20 декабря 1988 г. (Официальный отчет). Нью-Йорк: ООН, 1994. 444 с.

21. Конференция по международному праву, 8-12 декабря 1997 года. Ньюпорт: Оборонный институт международных правовых исследований, 1997. Часть 4. 66 с.

22. Криминогенная ситуация в России на рубеже XXI века. М.: НИИ МВД России, 2000. 96 с.

23. Криминальная ситуация в России и ее изменения. М.: Криминологическая Ассоциация, 1996. 80 с.

24. *Ляхов Е.Г.* Терроризм и международные отношения. М.: Межд. отн., 1991. 212 с.

25. Международная морская организация. Международная конференция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Рим, 1988 г.). Лондон: ИМО, 1988. 26 с.

26. Мовчан А.П. Международное морское право: Учеб. пос. М.: Академический правовой университет при институте государства и права РАН, 1997. С. 52.

27. *Моджорян Л.А.* Терроризм на море. М.: Международные отношения, 1991. 168 с.

28. Наумов А.В. Преступления против мира и безопасности человечества и преступления международного характера // Государство и право. 1995. № 6. С. 48-57.

29. Панов В.П. Сотрудничество государств в борьбе с международными уголовными преступлениями: Учеб. пособ. М.: Юрист, 1993. 160 с.

30. Проблемы борьбы с международным терроризмом. Заседание ученого совета ИГПАН СССР // Советское государство и право. М., 1989. № 11. 160 с.

31. Родионов К.С. Интерпол: вчера, сегодня, завтра. М.: Международные отношения, 1990. 223 с.

32. Ромашев Ю.С. К проблеме выработки стратегии борьбы с преступлениями международного характера на море // Преступность: стратегия борьбы. М.: Криминологическая ассоциация, 1997. С. 203-208.

33. Ромашев Ю.С. Концептуальная модель преступлений международного характера, совершаемых на море // Государство и право. М., 1999. № 12. С. 66-72.

34. Ромашев Ю.С. Международное право и борьба с терроризмом на море // Преступность и власть: Матер. конф. М.: Российская криминологическая ассоциация, 2000. С. 41-42.

35. Ромашев Ю.С. Международно-правовые аспекты борьбы с терроризмом на море // Ежегодник морского права. М.: Ассоциация международного морского права: СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ, 1999. С. 89-93.

36. Ромашев Ю.С. Некоторые подходы к определению условий формирования общепризнанных норм международного права // Российский ежегодник международного права. М., 1999. С. 297-306.

37. Ромашев Ю.С. О повышении роли международных организаций в борьбе с преступлениями международного характера на море // Сборник статей. М: Академия ФПС: Отделение погранологии Международной Академии информатизации, 1997. Вып.4. С. 49-57.

38. Ромашев Ю.С. Проблема коллизии юрисдикций государств над преступлениями международного характера, совершаемыми в пределах морских пространств. // Сборник статей. М: Академия ФПС: Отделение погранологии Международной Академии информатизации, 1998. Вып.5. С. 52-61.

39. Ромашев Ю.С. Проблемы борьбы с преступлениями международного характера в морских пограничных пространствах // Сборник статей. М: Академия ФПС: Отделение погранологии Международной Академии информатизации, 1996. Вып. 2. С. 78-93.

40. Ромашев Ю.С. Российские суда не защищены от терроризма // Морской транспорт. 1997. №7. С. 15-17.

41. Ромашев Ю.С., Ганюшкин Б.В., Баскин Ю.Я., Корбут Л.В., Алешин В.В., Шумилов А.Ю. Правовые основы погранологии: Монография. М.: Отделение погранологии МАИ, 2000. 295 с.

42. Сборник стандартов и норм Организации Объединенных наций в области предупреждения преступности и уголовного правосудия. М.: МВД, 1992. 192 с.

43. Тетерин Б.С., Трошкин Е.З. Возбуждение и расследование уголовных дел. М., 1997. 224 с.

44. Уголовная юстиция: проблемы международного сотрудничества. М: Бек, 1995. 280 с.

45. Черниченко С.В. Субъективные границы международного права, суверенитет и юрисдикция государств // СЕМП, 1989 - 1990 - 1991. М.: Россия-Нева, 1992. С. 19-35.

46. Шнайдер И.Ш. Криминология. М.: Прогресс - Универс, 1994. 504 с.

47. Энтин М.Л. Международное сотрудничество в борьбе с терроризмом: причины низкой эффективности и международно-правового регулирования, пути и перспективы ее повышения // Советский ежегодник международного права. 1988. М.: Наука, 1989. С. 118-133.

48. Энтин М.Л., Атливанов Ю.А. Международная борьба с терроризмом (правовые аспекты). М.: ИНИОН, 1988. 44 с.