УДК 341.411.6

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-4/128-137>**Н. А. Князева¹**

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: knyazeva.na@dvfu.ru

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ СУД ПО ДЕЛАМ О МОРСКОМ ПИРАТСТВЕ:
ПРОБЛЕМЫ СОЗДАНИЯ И ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ**

Аннотация. В представленной работе анализируются вопросы создания и функционирования специализированного международного суда для уголовного преследования морского пиратства. Отмечается, что морское пиратство всё ещё представляет серьёзную опасность для морского судоходства. Несмотря на небольшой уровень снижения пиратских нападений, эффективное противодействие пиратским атакам сопряжено с целым комплексом проблем. Одной из причин недостаточности мер по борьбе с пиратством является отсутствие механизма уголовного преследования лиц, совершивших пиратские нападения. Авторами установлено, что существующие меры направлены лишь на преследование и задержание лиц, подозреваемых в совершении пиратства, либо на пресечение пиратских атак путем патрулирования, а также конвоирования морских судов силами военных кораблей. Однако остаётся нерешенной проблема отправления правосудия над захваченными пиратами. В работе анализируется весь комплекс проблем судебного преследования пиратов, которые подразделяются на следующие виды: 1) правовые – уголовное правосудие осуществляется лишь на национальном уровне; 2) процессуальные – трудности в сборе и оформлении доказательств, сложности в установлении личности задержанных, поиске переводчика, а также в предоставлении правовой помощи задержанным лицам; 3) организационно-финансовые – у большинства государств отсутствуют необходимые помещения для содержания задержанных лиц, наблюдается нехватка средств для осуществления правосудия над пиратами. Сделан вывод о том, что наличие у государств двусторонних соглашений по сотрудничеству в осуществлении правосудия над пиратами не является гарантией выполнения всех обязательств сторонами. Обосновывается идея создания специализиро-

¹ Наталья Анатольевна Князева, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Князева Н. А. Международный суд по делам о морском пиратстве: проблемы создания и функционирования // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2020. № 4. С. 128–137. DOI <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-4/128-137>.

ванного международного суда на территории какого-либо государства, который будет заниматься делами лиц, подозреваемых в пиратстве.

Ключевые слова: пиратство, преступление, морская безопасность, противодействие, проблемы судебного преследования, уголовная ответственность, специализированный суд, национальное законодательство, международное право.

Natalya A. Knyazeva¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: knyazeva.na@dvfu.ru

INTERNATIONAL COURT OF MARITIME PIRACY CASES: PROBLEMS OF ESTABLISHMENT AND FUNCTIONING

Abstract. The presented work analyzes the issues of creating and functioning of a specialized international court for the criminal prosecution of maritime piracy. It is noted that maritime piracy still poses a serious threat to maritime shipping. In spite of a small decrease in pirate attacks, effective countering of pirate attacks is fraught with the whole range of problems. One of the reasons for the inadequacy of measures to combat piracy is the lack of a mechanism for criminal prosecution of persons who have committed pirate attacks. The authors found that the existing measures are aimed only at pursuing and arresting the persons suspected of committing piracy, or at suppressing pirate attacks by patrolling, as well as escorting sea vessels by military ships. However, the problem of administering justice over the captured pirates remains unresolved. The work analyzes the whole complex of problems in the prosecution of pirates, which is divided into the following types: 1) legal – criminal justice is carried out only at the national level; 2) procedural – difficulties in collecting and processing evidence, difficulties in identifying detainees, finding an interpreter, as well as providing legal assistance to detainees; 3) organizational and financial – most states do not have the necessary premises to keep these persons in custody, lack of funds to administer justice over pirates. It is concluded that the presence of bilateral agreements between governments on cooperation in the administration of justice over pirates is not a guarantor of the fulfillment of all obligations by the participants. The idea of creating a specialized international court on the territory of any state, which will deal with the cases of persons suspected of piracy, is substantiated.

¹ Natalya A. Knyazeva, PhD, Associate Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Law School, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Knyazeva N. A. International court of maritime piracy cases: problems of establishment and functioning // Pacific RIM: Economics, Politics, Law. 2020. No. 4. P. 128–137. DOI <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-4/128-137>.

Keywords: piracy, crime, maritime security, counteraction, problems of prosecution, criminal liability, specialized court, national law, international law.

На современном этапе развития мирового сообщества морское пиратство представляет серьёзную опасность для морского судоходства. Данное преступление приводит к гибели людей, причинению вреда здоровью, захвату заложников, огромным убыткам, которые несут торговые и судовладельческие компании. Пиратские нападения могут подрывать работу по доставке гуманитарной помощи в бедствующие районы, нарушать работу международных дипломатических миссий и осложнять международные отношения между странами.

Об этом свидетельствуют и данные статистики. Например, по данным Международного морского бюро (International Maritime Bureau/ IMB) в 2013 г. было зафиксировано 264 нападений пиратов, в 2014 г. – 245. В конце 2015 г. произошел спад активности пиратов, в ноябре было отмечено уменьшение общего количества пиратских нападений на 53% [1]. При этом число похищенных моряков в 2016 г. превысило максимум за последние 10 лет, несмотря на то, что количество пиратских нападений достигло самого низкого уровня с 1998 г. В течение 2016 г. был зарегистрирован 191 случай пиратских нападений и вооруженных ограблений судов, что значительно меньше по сравнению с 2015 г. (всего 246 случаев) [2].

В 2017 г. было зафиксировано 180 пиратских нападений и вооружённых ограблений морских судов. В 2019 г. – 119 случаев нападения пиратов. Самым пиратоопасным регионом остаётся Гвинейский залив – только в 2020 г. в ходе трёх нападений пираты захватили там 17 моряков. Всего в Гвинейском заливе произошло 21 нападение на суда [4].

Современное пиратство – это деятельность преступных организаций, которая становится всё более масштабной и насильственной. Она включает в себя нападения на торговые, рыболовные, вспомогательные и прочие суда в целях ограбления членов экипажа, захвата грузов, похищения судов с грузами для их последующей продажи, а членов экипажей судов – для получения выкупа [5, с. 55–58]. При этом пиратские нападения охватывают довольно большую территорию – от вод Карибского бассейна до Южно-Китайского моря и прибрежных пространств Индостана. Таким образом проблема противодействия пиратству как преступлению, совершаемому на море, является глобальной в географическом плане.

Различные меры по борьбе с пиратством принимаются как заинтересованными государствами, так и в рамках международных организаций, в том числе ООН, Международной морской организации (ИМО), Евросоюза, НАТО, Лиги арабских государств. Этой проблемой занимается и Совет Безопасности ООН, что говорит о

её серьёзности. В 2008–2020 гг. Совбез ООН принял несколько резолюций по проблеме пиратства и морского терроризма в районе Сомали. В данном районе уже долгое время осуществляется патрулирование и конвоирование морских судов силами военных кораблей из 16 стран мира. Данные меры хоть и являются довольно затратными и юридически сложными, однако нельзя оспаривать эффективность использования групп боевых кораблей, обеспечивающих безопасность коммерческих и гражданских судов.

Но одними лишь военными мерами решить проблему пресечения пиратства невозможно. Тенденция распространения пиратства заключается в том, что пока в одних пиратоопасных районах применяются военно-морские силы для ликвидации пиратов, например, у берегов Сомали и в районе Аденского залива, пираты меняют места своей преступной деятельности на другие, такие как Южно-Китайское море и прибрежные районы Индийского океана [6, с. 104–111]. Как показывает статистика пиратских нападений, за последние три года количество атак пиратов сократилось в одних районах их действия, но значительно возросло в других.

Пиратство относится к преступлениям, преследование которых регулируется как законодательством отдельных государств, так и международным правом.

Легальное определение понятия пиратства впервые было дано в Конвенции об открытом море 1958 г. и затем воспроизведено в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

Согласно ст. 15 Конвенции 1958 г. [7] и ст. 101 Конвенции 1982 г. [8] пиратскими признаются следующие действия:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершённый с личными целями 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;

б) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, если тот, кто этот акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно или летательный аппарат являются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом;

в) любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотренного в пунктах «а» или «б».

На основании указанных Конвенций к пиратству приравниваются аналогичные действия, совершаемые военным судном или государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил власть над этим судном или летательным аппаратом.

Однако уголовное преследование пиратских нападений осуществляется, как правило, только на национальном уровне. В частности, российское уголовное законодательство содержит норму, позволяющую привлекать пиратов к уголовной ответственности.

Статья 227 Уголовного кодекса Российской Федерации предусматривает уголовную ответственность за пиратство. Субъектом этого преступления может быть как гражданин России, так и иностранный гражданин или лицо без гражданства. Вместе с тем, существует проблема практической возможности осуществления уголовного преследования в отношении иностранных граждан и лиц без гражданства, которые совершили пиратские действия, не направленные против интересов Российской Федерации либо гражданина Российской Федерации или постоянно проживающего в Российской Федерации лица без гражданства.

Передавать захваченных пиратов под действия существующих международных уголовных трибуналов нельзя, так как рассмотрение подобных дел не входит в компетенцию указанных судов. В результате у государства, которое осуществило задержание судна, подозреваемого в пиратстве, возникает несколько вариантов развития их дальнейших действий: передать пиратов властям Сомали, преследовать их на своей территории или искать возможности для передачи задержанных другим государствам [9, с. 111–121].

На практике также складываются ситуации, когда государства просто не желают взваливать на себя вопросы уголовного преследования пиратов. Обусловлено это рядом причин. Во-первых, пиратство относится к преступлениям, которые совершаются в районе открытого моря, где применяется юрисдикция прибрежных государств.

Во-вторых, пиратов захватывают, как правило, военные корабли государств, находящихся на дальнем расстоянии от берега прибрежного государства. Командование таких кораблей сталкивается с многочисленными трудностями в сборе и оформлении доказательств, установлении личности задержанных, содержании этих лиц под стражей, соблюдении всех процессуальных особенностей. Нередко возникают ситуации, когда задержанных пиратов негде содержать на время осуществления процессуальных действий.

В-третьих, существуют и финансовые трудности при организации уголовного преследования подозреваемых в пиратстве, а также при осуществлении правосудия уже в отношении обвиняемых в пиратстве лиц [10, стр. 23]. В результате многие государства не берут на себя обязательства по привлечению пиратов к уголовной ответственности на своей территории, даже если это и позволяет их законодательство. Чаще всего они передают пиратов государствам прибрежной зоны, которые имеют соответствующие правовые возможности для суда над ними.

Ряд государств решают обозначенные проблемы с помощью заключения двусторонних соглашений о порядке действий в случае обнаружения и захвата пират-

ского судна. Например, подобное соглашение существует между США и Кенией. Согласно заключённому в марте 2009 г. между Евросоюзом и Кенией соглашению судебные разбирательства, в которых фигурируют задержанные сомалийские пираты, могут проводиться в Кении. При этом необходимо отметить, что на сегодняшний день только в Кении существует специализированный суд по пиратам.

Вместе с тем приходится констатировать, что даже в государствах, имеющих подобные соглашения, борьба с пиратством не отличается высокой эффективностью. Существует проблема, что даже при наличии соответствующего соглашения между государствами нет гарантии, что его положения будут соблюдаться обеими сторонами. В качестве иллюстрации можно привести следующий случай – датские военные отпустили на свободу 13 лиц, задержанных по подозрению в пиратстве, по причине того, что ни сомалийские власти, ни Кения, с которой был заключён соответствующий договор, не приняли на своей территории указанных лиц для проведения судебного разбирательства по причине отсутствия возможности разместить задержанных [8, с. 4].

Следует отметить, что над пиратами в основном осуществляется правосудие в национальных судах. Причём не только в соседних с Сомали странах, но и за пределами региона. Примером может служить США, где в своё время прошли судебные процессы над пиратами. Также в качестве примера можно привести Японию, власти которой создали судебный прецедент по рассмотрению дел, где были осуждены 14 индонезийских пиратов за нападение и похищение японского сухогруза «Alondra Rainbow». Подобные процессы проходили и в Европе, в том числе и в России.

К сожалению, такого рода судебные разбирательства не могут полностью решить проблему морского пиратства или хотя бы снизить уровень совершения пиратских атак. Поскольку законодательство многих государств не предусматривает возможности привлечения к уголовной ответственности иностранных граждан и лиц без гражданства за пиратские преступления, совершённые вне пределов этих государств, то возникает вопрос об осуществлении уголовного преследования с использованием механизмов международного правосудия.

Одним из вариантов создания механизма международного правосудия в отношении пиратов могло бы стать учреждение международного трибунала для преследования лиц, совершивших пиратские действия [11, с. 15]. Аналогом такого трибунала могут служить международные трибуналы, созданные в 1993 и 1994 гг. по Югославии и Руанде.

Другим вариантом решения проблемы могло бы стать создание регионального трибунала с поддержкой ООН (по примеру трибуналов по Сьерра-Леоне и Камбодже) и с местопребыванием в Кении или другом прибрежном государстве этого региона.

Многие страны, в том числе и Россия, выступили с инициативой создания либо международного, либо специализированного национального суда по пиратам.

Необходимость создания такого суда продиктована непрекращающимися пиратскими нападениями (несмотря на определённый уровень снижения пиратских атак в последние годы).

Поскольку международным правом закреплена обязанность государств сотрудничать в пресечении пиратства, а также предусмотрено право любого государства захватить пиратское судно, арестовать находящихся на этом судне лиц и имущество, то, естественно, необходим и специальный международный механизм отправления правосудия над лицами, подозреваемыми в пиратстве. Вопрос лишь в том, как должен выглядеть этот механизм.

По нашему мнению, вариант создания международного трибунала не является приемлемым. Во-первых, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. говорит только о «судебных учреждениях того государства, которое совершило захват пиратского судна». Речь в данном случае идёт о национальных органах правосудия, а не о международных.

Во-вторых, как правильно замечает А. Н. Вылегжанин, «не все созданные в последние годы международные судебные учреждения снискали себе авторитет и позитивную оценку в глазах международного сообщества. Стоит напомнить хотя бы о спорной беспристрастности трибунала по бывшей Югославии» [12].

На наш взгляд, самое оптимальное – это создание либо национальных судов для рассмотрения дел пиратов, либо учреждение специализированного международного суда на территории какого-либо государства или нескольких государств. С идеей учреждения специального суда, который будет заниматься делами подозреваемых в пиратстве, в случае, если они будут захвачены в Сомали, выступает и ООН. Работа по созданию международной судебной инстанции для уголовного преследования пиратов началась в рамках принятия резолюции СБ ООН по дополнительным мерам борьбы с морским разбоем у берегов Сомали в 2010 г. [13]. Суд будет находиться на Сейшельских Островах. Инициативу создания специализированного суда по пиратам поддерживают многие страны, в том числе и Россия.

Специализированные уголовные суды по рассмотрению дел о пиратстве должны были заработать ещё в 2011 г. Однако до сих пор ни один из вариантов судебного механизма так и не был воплощён в жизнь. Совбез ООН ещё 11 апреля 2011 г. принял инициированную Россией и Францией резолюцию 1976 (2011) [14], которая предусматривает комплекс мер по стабилизации политической, социальной и экономической ситуации в Сомали. Данная резолюция предусматривает срочное рассмотрение вопроса о создании специализированных антипиратских национальных судов в Сомали и специализированного экстерриториального сомалийского суда на территории третьего государства. К сожалению, даже к 2020 г. ситуация не изменилась и никакого специального механизма, направленного на осуществление правосудия над пиратами, так и не создано.

Существующая практика противодействия пиратству на море, направленная на их поимку, но не завершающаяся осуществлением правосудия над ними, обречена на неэффективность. Между тем, очевидно, что достичь желаемого уровня эффективности борьбы с морским пиратством можно только путём создания отдельного международного специализированного суда для рассмотрения уголовных дел по морскому пиратству и обеспечения надлежащих условий для его продуктивной работы.

Список литературы

1. Данные по количеству пиратских нападений за 2013–2015 гг. // Независимый информационный портал mortrans.info. – URL: <http://mortrans.info/analytcs/v-2015-godu-kolichestvo-piratskih-napadenij-uvlichilos-na-7-recaap/> (дата обращения: 02.11.2020).
2. Данные по количеству пиратских нападений за 2016 г. // Российский профессиональный союз моряков. – URL: <http://sur.ru/news/5138> (дата обращения: 10.11.2020).
3. Данные по количеству пиратских нападений за 2017–2018 гг. // Сетевое издание «РИА Новости». – URL: <https://ria.ru/20190116/1549452391.html> (дата обращения: 09.11.2020).
4. Данные по количеству пиратских нападений за 2019–2020 гг. // Информационно-аналитическое агентство «Sea News». – URL: <https://seanews.ru/2020/04/21/ru-chislo-piratskih-napadenij-vyroslo/> (дата обращения: 16.11.2020).
5. Ещенко, Я. Способы противодействия морскому пиратству / Я. Ещенко, А. Новиков // Морской сборник. – 2014. – № 1. – С. 55–58.
6. Анализ причин, последствий и тенденций захвата танкерных судов на современном этапе / Д. А. Поляков, С. А. Подпорин, Л. В. Аркин, В. В. Михайлов // Актуальные вопросы проектирования, постройки и эксплуатации морских судов и сооружений : сб. материалов трудов региональной научно-практической конференции. – Севастополь, 2020. – С. 104–111.
7. Об открытом море : Женевская Конвенция от 29 апреля 1958 г. // СПС КонсультантПлюс. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=INT&n=15307#002749865390586481> (дата обращения: 02.11.2020).
8. : Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. // СПС КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_121270/cde09a2cd0c411568920b76ce394a82dfaae5045/ (дата обращения: 02.11.2020).
9. Русинова, В. Н. Трибунал для сомалийских пиратов? Проблемы и перспективы уголовного преследования пиратства и вооружённого разбоя на море // Международное правосудие. – 2011. – № 1. – С. 111–121.

10. Шестаков, Е. ООН послало флибустьерам сигнал. В мире всё больше стран, понимающих недостаточность нынешних мер по борьбе с пиратами // Российская газета. – 2010. – № 5274 (195). – С. 23.
11. Ямшанов, Б. Генпрокуратура поддерживает идею создать международный уголовный трибунал для морских пиратов // Российская газета. – 2009. – № 4908 (84). – С. 15.
12. Николаев, Я. Вешать пиратов нельзя. – URL: <http://www.pravo.ru/review/face/view/44198/> (дата обращения: 02.11.2020).
13. Резолюция Совета Безопасности ООН 1918 (2010), принятая на 6301-м заседании 27 апреля 2010 года. – URL: <http://www.un.org/russian/document/scresol/res2008/index.html> (дата обращения: 02.11.2020)
14. Резолюция Совета Безопасности ООН 1976 (2011), принятая на 6512-м заседании 11 апреля 2011 года. – URL: <http://www.un.org/russian/document/scresol/res2011/index.html> (дата обращения: 31.08.2020).

References

1. Data on the number of pirate attacks for 2013–2015. *Independent information portal mortrans.info*. Available at: <http://mortrans.info/analytics/v-2015-godu-kolichestvo-piratskih-napadenij-uvelichilos-na-7-recaap/> (accessed 02 November 2020). (In Russian).
2. Data on the number of pirate attacks in 2016. *Russian trade union of sailors*. Available at: <http://sur.ru/news/5138> (accessed 10 November 2020). (In Russian).
3. Data on the number of pirate attacks for 2017–2018. *Network edition «RIA Novosti»*. Available at: <https://ria.ru/20190116/1549452391.html> (accessed 09 November 2020). (In Russian).
4. Data on the number of pirate attacks for 2019–2020. *Information and analytical agency «Sea News»*. Available at: <https://seanews.ru/2020/04/21/ru-chislo-piratskih-napadenij-vyroslo/> (accessed 16 November 2020). (In Russian).
5. Eshchenko Ya., Novikov A. Methods of counteracting sea piracy. *Morskoi sbornik*, 2014, no. 1, pp. 55–58.
6. Polyakov D.A., Podporin S.A., Arkin L.V., Mikhailov V.V. Analiz prichin, posledstviy i tendentsii zakhvata tankernykh sudov na sovremennom etape [Analysis of the causes, consequences and trends of seizure of tanker ships at the present stage]. In: *Aktual'nye voprosy proektirovaniya, postroyki i ekspluatatsii morskikh sudov i sooruzhenii: sbornik materialov trudov regional'noi nauchno-prakticheskoi konferentsii* [Actual problems of design, construction and operation of sea vessels and structures: materials of the proceedings of the regional scientific and practical conference]. Sevastopol, 2020, pp. 104–111.
7. *On the high seas: Geneva Convention of April 29, 1958*. Available at: Reference Legal System ConsultantPlus (accessed 02 November 2020). (In Russian).

8. *On the Law of the Sea of December 10, 1982: UN Convention*. Available at: Reference Legal System ConsultantPlus (accessed 02 November 2020). (In Russian).

9. Rusinova V.N. Tribunal dlya somaliiskikh piratov? Problemy i perspektivy ugovnogo presledovaniya piratstva i vooruzhennogo razboya na more [A tribunal for Somali pirates? Problems and prospects of criminal prosecution of piracy and armed robbery at sea]. *Mezhdunarodnoe pravosudie*, 2011, no. 1, pp. 111–121.

10. Shestakov E. OON poslalo flibust'eram signal. V mire vse bol'she stran, ponimayushchikh nedostatochnost' nyneshnikh mer po bor'be s piratami [UN sent a signal to filibusters. There are more and more countries in the world that understand the insufficiency of the current measures to combat pirates]. *Rossiyskaya Gazeta*, 2010, no. 5274 (195), pp. 23.

11. Yamshanov B. Genprokuratura podderzhivaet ideyu sozdat' mezhdunarodnyi ugovnyi tribunal dlya morskikh piratov [Prosecutor General's Office supports the idea of creating an international criminal tribunal for sea pirates]. *Rossiyskaya Gazeta*, 2009, no. 4908 (84), pp. 15.

12. Nikolaev Y. *Veshat' piratov nel'zya* [It is impossible to hang pirates]. Available at: <http://www.pravo.ru/review/face/view/44198/> (accessed 02 November 2020).

13. *UN Security Council Resolution 1918 (2010), adopted at the 6301st meeting on April 27, 2010*. Available at: <http://www.un.org/russian/documen/scresol/res2008/index.html> (accessed 02 November 2020). (In Russian).

14. *Resolution of the UN Security Council 1976 (2011), adopted at the 6512th meeting on April 11, 2011*. Available at: <http://www.un.org/russian/documen/scresol/res2011/index.html> (accessed 31 August 2020). (In Russian).