

СОВРЕМЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ БОРЬБЫ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ

Е. Сидорова

3 курс, юридический факультет

Научный руководитель – ст. преп. И.В. Очкасова

Морской разбой жив и развивается. Нападения на судна держат в страхе экипажи судов и изо дня в день уносят человеческие жизни. В настоящее время особую актуальность представляет обеспечение безопасности от морского терроризма, объединяемого термином «пиратство». Поэтому меры, принимаемые международной общественностью по предупреждению и борьбе с морским пиратством, являются необходимыми.

Одной из проблем данной отрасли, по мнению многих ученых (В.Ф.Сидорин, В.Л. Григорян) является недостаточная разработанность нормативных актов, которые в некоторых случаях даже противоречат друг другу [1].

Определение пиратства, содержится в статье 15 Конвенции об открытом море 1958 г., где действия пиратов определяются как "неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый в личных целях, в открытом море, против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства". В соответствии с данным определением пиратство есть действие, предпринимасмое только "в личных целях", что тем самым исключает групповые действия пиратов. Также, отрицая право на оборону против пиратских действий военных кораблей, ст. 15 указанной Конвенции поощряет их незаконные акты. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. в ст. 101-107, 110-111 почти полностью подтвердила фундаментальные принципы и нормы Конвенции об открытом море 1958 г. В соответствии с этими конвенциями, если акт пиратства осуществлен в пределах района, на который распространяется суверенитет государства (архипелажные воды или международные проливы в зоне территориальных вод государств), то другие государства не могут принять какие-либо меры против пиратов.

На дипломатической конференции, проходившей в Риме в 1988 г. под эгидой Международной морской организации, была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Она применяется ко всем судам, за исключением военных кораблей и судов, которые принадлежат государству или эксплуатируются им для таможенных или полицейских целей. Налицо тот факт, что Конвенция не затрагивает иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях, абсолютно не регулируя пределы их действий и передвижений.

Помимо прямого захвата и грабежа судов в море, якорных стоянках и в портах существует и новое проявление пиратства, против которого пока не выработаны меры противодействия – похищение доверяемых грузов с использованием ранее угнанных судов с пиратскими экипажами и фальшивыми документами на регистрацию судна и груз [2].

Таким образом, проблема пиратства остается одним из актуальных аспектов, оказывающих влияние на торговое судоходство и на состояние региональной безопасности. Успешное противодействие пиратству невозможно без развития регионального сотрудничества и координации усилий международного сообщества. Основные инициативы, развиваемые в области правовой борьбы с пиратством должны быть направлены на устранение противоречий и несоответствий национальных юридических актов, касающихся борьбы с пиратством.

Библиографический список

1. Сидорин В.Ф. Морское пиратство: учебное пособие. СПб.: Издательский Дом СПбГУ, 2004. 400 с.
2. Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. М.: ИКЦ "Академкнига", 2004, с. 5-23.

МОРСКОЕ ПИРАТСТВО КАК РАЗНОВИДНОСТЬ ТЕРРОРИЗМА

Саякян Армен Андраникович

3 курс, юридический факультет

Научный руководитель – ст. преп. И.В. Очкасова

Расцвет морского разбоя относят к XVII-XVIII вв. как следствие борьбы между Великобританией и Испанией за серебро и золото, транспортируемые из Нового Света в Старый. Многочисленные пиратские суда базировались на Карибском море и в Мексиканском заливе.

По статистике почти 2/3 морских преступлений происходит в наиболее неблагоприятных странах Азии, часто при попустительстве или даже участии силовых государственных структур. В то же время сознательное сокрытие информации со стороны судоходного бизнеса о случаях нападения мешает осознанию истинного масштаба морского разбоя, таящего опасность экономического, гуманитарного и экологического свойства.

Отличительной особенностью современного пиратства является то, что чаще всего, фактически в 72% случаев, нападения на суда происходят во время их нахождения в территориальных водах или акватории порта. На этом факте основываются подозрения, что портовые служащие, морская охранная и патрульная служба часто связаны с преступным бизнесом.

У пиратства и терроризма есть схожие черты, в частности, в организационных структурах и разведывательных методах. Также оба явления угрожают человеческим жизням и экономической деятельности в море