

Федеральное государственное автономное  
образовательное учреждение  
высшего образования  
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Юридический институт  
Кафедра Международного права

УТВЕРЖДАЮ  
Заведующий кафедрой  
\_\_\_\_\_ Т.Ю. Сидорова

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

**БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА**

031900.62(О) – Международные отношения

Борьба с пиратством на море

Руководитель	_____	<u>к.ю.н, доцент</u>	<u>О.Е. Щербинина</u>
Выпускник	_____		<u>Е.В. Дунаевская</u>
Нормоконтролер	_____	<u>к.ю.н, доцент</u>	<u>О.Е. Щербинина</u>

Красноярск 2017

## Содержание

Введение.....	2
Глава 1. Общая характеристика пиратства .....	4
1.1. Возникновение пиратства и его эволюция .....	4
1.2. Территория распространения пиратства .....	19
Глава 2. Международно-правовые вопросы борьбы с пиратством. ....	25
2.1. Международная система борьбы с пиратством. ....	25
2.2. Пути решения проблем борьбы с пиратством .....	39
Заключение.....	47
Список использованных источников.....	50

## **Введение**

Морские пространства человечество издавна связывало с жизненно важными интересами. Но Океан используется не только на благо человечества. В пределах морских пространств совершаются акты, представляющие угрозу интересам различных государств. Преступления совершаются на судах или против судов, на объектах или против объектов государств на море, в отношении их граждан, а также иных жизненно важных интересов государств на море, защищаемых международным правом. К числу преступлений международного характера, совершаемых на море, прежде всего, относят морское пиратство.

Пиратство относится к одной из древнейших угроз жизненно важным интересам государств, представляющим в настоящее время реальную опасность для мореплавания и, в первую очередь, правам каждого человека на жизнь, на свободу и личную неприкосновенность. Первые упоминания об актах пиратства относятся к эпохе зарождения торгового мореплавания. Пиратство возникло, развивалось и видоизменялось вместе с мореплаванием. Изменялась роль пиратства и отношение к нему. Можно утверждать, что пиратство существовало с различной интенсивностью во всех приморских странах. Пиратство не исчезло и в настоящее время.

Актуальность темы ВКР определяется тем, что в настоящее время не в полной мере исследованы причины роста случаев пиратства. Нет ответа на вопрос о том, почему принимаемые меры борьбы с пиратством оказываются не эффективными.

Цель данной работы заключается в том, чтобы дать общую характеристику пиратства на море, которая включает в себя определение понятия «пиратства», рассмотреть историю его появления и развития, а также основные районы действия пиратов. Кроме того, необходимо определить основные международные способы борьбы с пиратством и возможные пути решения проблем, которые возникают в процессе борьбы с пиратством.

В дипломной работе широко используются такие методы исследования, как: сравнительный, статистический, метод структурного анализа, метод синтеза, а также метод логических обобщений

Исследовательскую базу дипломной работы составили международные акты, в частности, Конвенции ООН, Резолюции ООН, а также научная литература и материалы периодических изданий.

Отдельные аспекты вопросов пиратства рассматривались в работах В.Л. Григоряна, В.И. Дмитриева, Г. Благовещенского, Я. Маховского, Ф. Архенгольца, Ю.С. Ромашева и др. Однако следует отметить, что в них не уделяется должного внимания проблемам, которые в процессе борьбы с пиратством возникли в последнее время. В связи с этим анализ таких проблем и выявление путей их решения представляется актуальным.

Для достижения поставленной цели представляется целесообразным решить следующие задачи:

1. Раскрытие значения понятия пиратства на море.
2. Выявление причин появления пиратства.
3. Изучение исторических аспектов развития морского пиратства.
4. Определение основных районов действия пиратов.
5. Обозначение способов борьбы с морским пиратством на международном уровне.
6. Выявление способов решения проблем борьбы с пиратством.

Практическая значимость данного дипломного проекта заключается в выявлении и формулировании некоторых рекомендаций для сокращения случаев пиратства на море.

# Глава 1. Общая характеристика пиратства

## 1.1. Возникновение пиратства и его эволюция

Человечество с незапамятных времен использовало морские пространства для того, чтобы устанавливать и поддерживать сотрудничество с другими народами в экономических, политических и культурных сферах. При использовании морских просторов в мирных целях, не следует забывать, что существуют также опасности и угрозы, которые совершаются на море. К ним, прежде всего, можно отнести деяния, которые направлены против безопасности морского судоходства. Главным образом - это пиратство или вооруженный разбой на море.

Когда мы слышим слово «пират», у нас могут возникнуть ассоциации двусмысленного рода. С одной стороны, в нашей голове появляется образ жутковатого верзилы с черной повязкой на глазу, с деревянной палкой вместо ноги и со стаканом рома в покалеченной руке. Человек, который с головы до ног покрыт татуировками и обучает попугая словам, популярными в данной среде. С другой стороны, перед нами смутно маячит лик такого разочарованного жизнью изгоя, лишь волею обстоятельств ставшего джентльменом удачи, странствующим «рыцарем, лишенным наследства».

И все же кто такие пираты? Происхождение слова «пират» не до конца ясно, но тот факт, что оно было зарождено в Греции, является бесспорным. Обычно авторы<sup>1</sup> сходятся во мнении, что слово «пиратство» произошло от древнегреческого слова «*pirati*», что переводится как «совершать нападение». А слово «пират» произошло от латинского «*pirata*», что переводится как «пробовать, испытывать» или другими словами «пытающий счастья». Впоследствии появилось несколько других определений: капер, приватир, корсар, флибустьер, буканир, буканьер.

---

<sup>1</sup> История пиратства. Пираты, корсары, флибустьеры, рейдеры// [Электронный ресурс].- URL: <http://piraty.pp.ua/7-istoriya-piratstva/kto-ty-pirat/73-ktotakiepiraty.html> (дата обращения: 7.12.16)

В.Л. Григорян и В.И. Дмитриев<sup>2</sup> подчеркивают, что в тот день, когда первый морской торговец наполнил свою лодку товарами, вслед за ним и отправился первый морской разбойник. Если говорить о самых первых упоминаниях о пиратстве, то они содержатся в греческих, критских и римских эпосе и мифах. В те времена не существовало различия между купцом, пиратом и просто моряком, в законах в VI в. до н. э. эти профессии рассматривались как равноправные.

В древнем мире пиратством занимались даже целые народы. Пираты могли иметь свои якорные стоянки, гавани, крепости, верфи, береговые службы наблюдения и связи, осведомителей, высоких покровителей и рынки сбыта награбленного. Более того, благодаря пиратству в древнем мире было совершенно большое количество географических открытий и изобретений. Для того чтобы защитить свои владения, правители прибрежных государств были вынуждены создавать флот, что способствовало появлению новых типов кораблей и совершенствованию тактики ведения морского боя. Пираты отлично разбирались в навигации и владели информацией о грузопотоках в «своих» районах, вследствие чего, их засады редко бывали напрасными. Пираты пополняли свои ряды за счет беглых рабов и неимущих пленников, а во II в. до н. э на Крите даже существовали специальные пиратские школы.<sup>3</sup>

Во все времена главным оружием пиратов являлся террор. Более того, большое количество изобретенных ими способов запугивания применялись и в Новое время (например, килевание<sup>4</sup>). А такой вид деятельности как похищение людей для продажи в рабство со временем выделилось в самостоятельный род занятий.

В истории сохранилась информация о самых различных видах пиратства. Рассмотрим некоторые из них. Например, каперы- это пираты,

---

<sup>2</sup> Григорян В.Л, Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. - М, 2004. С. 16.

<sup>3</sup> История пиратства. Пираты, корсары, флибустьеры, рейдеры// [Электронный ресурс].- URL: <http://piraty.pp.ua/7-istoriya-piratstva/kto-ty-pirat/73-ktotakiepiraty.html> (дата обращения: 7.12.16)

<sup>4</sup> Килевание- связывание пленников лицом к лицу с мертвецами.

которые имели особые государственные полномочия. Пираты со статусом каперов могли заходить в дружественные порты, а также могли привлекаться в качестве дополнительного стратегического ресурса при военных противостояниях. Интересным фактом является то, что пирату со статусом капера был приписан смысл «возмездия». Это означает, что, если капитан чувствовал, что его обманули или обокрали и он думал, что имеет право на возмещение ущерба, он мог получить специальное разрешение. Это разрешение позволяло ему на полном государственном основании выходить в море и творить возмездие, решая свои имущественные проблемы. Однако у такого разрешения были специальные ограничения. Правом выходить в море капитан мог пользоваться только во время войны и применительно исключительно к кораблям страны, являющейся противником государства, выдавшего лицензию. В то же время отмечается, что капитаны могли при виде богатой добычи моментально забыть обо всех наложенных ограничениях.<sup>5</sup>

Следующим видом пиратов мы рассмотрим корсаров. Данное понятие распространилось примерно в XIV веке. Корсар – это лицо или корабль, которое обладает статусом капера, то есть имеющего разрешение властей на совершение грабежей. Этим термином в странах романской языковой группы обозначался капер. С одной стороны, корсара сложно считать пиратом, так как пират обычно присваивает всю добычу себе, а капер и корсар возвращают ее властям своего государства. Но это только с одной стороны. В действительности между этими понятиями существует очень тонкая грань. По правде говоря, основная часть каперов и корсаров стремилась получить разрешение лишь с той целью, чтобы их прегрешения как пиратов были прощены. Очевидным является то, что после получения лицензии они, что

---

<sup>5</sup> Маховский Я. История морского пиратства. – М, 1972. С. 112.

естественно, возвращались к своему прежнему ремеслу. Тем не менее, мы можем полагать, что здесь, как и везде, были свои исключения.<sup>6</sup>

Далее мы рассмотрим буканиров. Слова «буканиры или буканьеры» произошли от французского слова «boucanier», что переводится как «жарящий тушу целиком». Первоначально данное понятие имело отношение к охотникам, которые незаконно охотились на Гаити. А если смотреть еще глубже, то словом «букан» обозначалось место, где эти охотники коптили и солили мясо убитых ими животных. Зачастую охотникам становилась в тягость их жизнь, наполненная обременениями и лишениями, и они, соблазнившись плохим примером, начинали заниматься деятельностью пирата.

К разновидности пиратов относят и флибустьеров. Данный термин произошел от голландского «vrijbouter», что переводится как «вольный добытчик». Флибустьер — это морской разбойник XVII века, который грабил, в основном, испанские корабли и колонии в Америке. Флибустьеры представляли собой многонациональные сообщества изгоев, а также выходцев из разных социальных групп, которые придерживались своих собственных законов и обычаев.

Ушкуйники являются отдельными представителями российского речного пиратства, которые промышляли по всей Волге в XIV веке.

Берберские пираты - это пираты Северной Африки, которые промышляли, главным образом, в водах Средиземного моря. Берберы занимались тем, что нападали на торговые корабли, совершали рейды на прибрежные земли с целью захвата рабов. Чаще всего базировались берберы в портах Алжира и Марокко и представляли серьезную проблему для ведения средиземноморской торговли.

---

<sup>6</sup> Виды пиратов// [Электронный ресурс].- URL: <https://yaostrov.ru/corps/kayut-kompaniya/item/11320-vidy-piratov> (дата обращения: 7.12.16)



Вокоу - пираты японской этнической принадлежности, которые нападали на берега Китая, Кореи и Японии в период с XIII по XVI века(прекратили свое существование).<sup>7</sup>

Если говорить о международно-правовых актах, направленных на борьбу с пиратством, следует обратить внимание, что определение пиратства было дано в ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г.<sup>8</sup>, в соответствии с которой под пиратством понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна и направленный в открытом море против какого-либо судна или против лиц или имущества, которые находятся на борту; против какого-либо судна, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

Согласно Конвенции под пиратством понимается и любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна, если тот, кто такой акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно является пиратским судном.

Статья 101 Конвенции по морскому праву 1982 г.<sup>9</sup> дает такое же определение пиратства, как и в Конвенции 1958 г.

Из конвенционного определения пиратства можно выделить следующие признаки этого преступления:

- оно может быть совершено только в открытом море, т.е. в пространствах вне юрисдикции какого-либо государства. В пределах государственной территории подобные деяния квалифицируются по законам данной страны как разбойное нападение, грабеж, бандитизм и т.д.;

---

<sup>7</sup> Виды пиратов// [Электронный ресурс].- URL: <https://yaostrov.ru/corps/kayut-kompaniya/item/11320-vidy-piratov> (дата обращения: 7.12.16)

<sup>8</sup> Конвенция об открытом море 1958г// [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/hsea.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf) (дата обращения: 3.12.16)

<sup>9</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 3.12.16)

- направлено против другого судна, или против лиц, или против имущества, находящегося на борту этого судна, а также против безопасности его плавания;

- совершение актов пиратства только частновладельческим судном, а также военным кораблем или государственным судном, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем или судном, т.е. вышел из-под юрисдикции государства флага;

- пиратство должно сопровождаться насилием, угрозой применения насилия, актами задержания, грабежа и т.п., то есть совершение этих актов вопреки принципам и нормам международного права. На практике насилие носит вооруженный характер;

- пиратскими могут быть только действия, совершенные с личными целями, то есть личное обогащение, корысть, месть и другая личная заинтересованность.

В литературе<sup>10</sup> подчеркивается, что пиратством считается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый в личных целях экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна и направленный в открытом море против какого-либо другого судна, лиц или имущества, находящегося на их борту, или вне юрисдикции какого бы то ни было государства.

Говоря о таком явлении как пиратство, необходимо отметить, что несмотря на весь разбой и воровство, у пиратов существовал так называемый «Пиратский кодекс». В нем, как ни странно, описывались основные правила поведения пиратов. Таким образом, для того, чтобы вступить в ряды пиратов, необходимо было принести клятву на Библии и принять устав.

Маршрут плавания пираты обсуждали на общем собрании, на котором окончательно решали куда держать путь и на кого нападать. При этом заключалось особое соглашение, так называемое шасс-парти, в котором

---

<sup>10</sup> Международное право. Учебник для бакалавров/ под редакцией К.А. Бекашева. – М, 2014. С. 237.

заранее распределялась будущая добыча. За полученные в бою увечья пирату полагалась компенсация, тем большая, чем тяжелее понесен ущерб: потерявшему правую руку - шестьсот реалов или шесть рабов, левую — пятьсот реалов или пять рабов, столько же стоила потеря правой ноги, потеря левой - четыреста реалов или четыре раба. Парализованную руку приравнивали к потерянной. За потерянный глаз или палец причиталось сто реалов, за огнестрельную рану на теле — пятьсот. После выдачи всех расходов оставшуюся сумму делили на равные доли. Капитан получал от четырех до пяти долей, юнга - половинную долю. Пиратам-новичкам выдавали на руки незначительную сумму, а остаток доли поступал в общую кассу.<sup>11</sup>

Занимаясь разбоем, пираты относили себя, тем не менее, к порядочным людям и гордились своей честностью. Самым важным качеством для них было то, что они всегда держали слово и не могли его нарушить ни в каком случае. А к наказанию воров они подходили с особой жестокостью. В случае если кто-то обокрал своего «собрата», ему доставалась участь вырывания ноздрей и ушей, после чего его оставляли на необитаемом острове. Самым важным в этом деле было то, что выжить в одиночку было практически невозможно. А беглецов с корабля и предателей передавали смертной казни.

В отношении пленных, которых захватили вместе с кораблем, имела место высадка на берег при первой же возможности, поскольку лишние рты на корабле были ни к чему. Более того, никаких снисхождений пираты не делали даже женщинам.

На пиратских кораблях категорически запрещалось находиться женщинам, без исключений, даже самым сильным и жестоким. А если у кого-то хватало смелости переодеть женщину в мужскую одежду и провести на корабль, того публично казнили.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. - М, 2004. С. 17.

<sup>12</sup> Гросс. П. Хроника морского разбоя: пираты, корсары, флибустьеры. - М, 2009. С. 87

Такое человеческое качество как трусость каралась смертью. В походе неприемлемыми были пьянство и азартные игры, так как всевозможные раздоры допускались только на берегу. В случае неповиновения капитану провинившийся утрачивал свое право на половину добычи. За другие проступки такие как пьянство, драки, самовольные отлучки— предполагались, в зависимости от обстоятельств, различные телесные наказания, а также лишение доли в добыче. А за неоднократное неповиновение оступившемуся грозила смерть.

Пираты стремились поддерживать приятельские отношения между собой, они жили по принципам равенства и братства. Каждый член банды имел право принимать участие в обсуждении важных и серьезных вопросов. Всю работу на корабле они делили поровну и ели одну и ту же пищу за общим столом.

Самым важным для пирата было его оружие, которое они содержали в идеальном состоянии. Их патронташи всегда были наполнены пулями и порохом, чтобы быть готовым в любой момент вступить в бой. Более того, на новое оружие пирату не жалко было ни золота, ни драгоценностей.

Интересным фактом, по мнению Ф. Архенгольца<sup>13</sup>, является то, что пиратский кодекс также предусматривал особый распорядок дня, по которому огонь на корабле необходимо было гасить в восемь часов вечера. И как мы уже отметили ранее, играть в азартные игры, такие как кости или карты, попросту запрещались.

Что касается флага, единого пиратского флага не было. Пираты поднимали желтый, красный, черный флаги с изображением одного или нескольких черепов, костей, меча, дротика, кровоточащего сердца, песочных часов (которые символизировали быстротечность жизни) и т. п. Но наиболее распространенным флагом был так называемый «Веселый Роджер». Весёлый Роджер, который произошел от английского Jolly Roger —

---

<sup>13</sup> Архенголец Ф. История морских разбойников Средиземного моря и Океана. -М,1992. С. 234.

представляет собой черный флаг, на котором изображен человеческий череп с костями. Считается, что его начали использовать в XVII—XVIII вв.

Появлению пиратства способствовали различные факторы. В первую очередь в пираты шли бедняки. Если человек был не в состоянии прокормить не только свою семью, но и себя, у него не оставалось иного выхода, как грабеж. Еще одной причиной являлось желание получить легкую наживу. С самого начала пиратские корабли выходили в морские походы поодиночке, или в небольшом количестве, в надежде на удачу. Но со временем, пиратство приобрело некоторую организованность. Именно желание обогатиться заставляло все больше капитанов вступать в ряды пиратов.

В античную эпоху главным районом распространения пиратства было Средиземное море и Юго-Восточная Азия. Одной из первых пиратских баз, как отмечает Ф. Архенгольц<sup>14</sup>, был остров Крит, который расположен на торговых путях из Греции в другие части Средиземного моря. Эта пиратская база появилась там после того, как греки истребили коренное поселение. Следствием чего стало то, что захватчики стали сами заниматься пиратством. После того, как остров Крит стал пиратской базой, его города превратились в процветающие невольничьи рынки и место, где пираты сбывали награбленное. Однако афинянам удалось очистить остров Крит от пиратов. Они снарядили огромный флот и напали на остров. Но это не остановило пиратов от создания новых баз, что и было сделано. Они смогли основать базы по всему Средиземному морю.

Однако, в древнем мире, территорией распространения пиратов являлось не только Средиземное море, но и Эгейское, в особенности его северная часть. В древних летописях говорится о пиратской группировке на мысе Микаль, который находится в Малой Азии.

Пиратство процветало и в Адриатическом море, там действовали кровожадные иллирийцы и далматинцы (хорваты и албанцы), которые не

---

<sup>14</sup> Архенгольц Ф. История морских разбойников Средиземного моря и Океана. -М,1992. С. 164.

боялись доходить до середины Средиземного моря. Расцвет этих пиратов пришёл на расцвет Римской империи (III век до нашей эры), римляне торговали с другими странами, а их корабли были всегда с богатым грузом.

После распада Римской империи, в Средние века, Средиземное море на протяжении еще почти тысячи лет оставалось главным районом морского пиратства. После арабских завоеваний и ослабления Византийской империи морское пиратство здесь снова стало возрастать. Пиратские гнезда арабов возникли в Тунисе, на Мальте, Сардинии, Сицилии, Корсике. А в IX в. арабы-мавры перешли к новой тактике, начав нападать уже не на суда, а на прибрежные города. Так были разграблены Рим, Генуя, Марсель, Тулон, Ницца, уцелела лишь Венеция. Пиратство продолжалось и в эпоху крестовых походов, и в эпоху господства Османской империи, когда его центр переместился в Алжир и Марокко, где в рабстве удерживались тысячи захваченных пиратами христиан.<sup>15</sup>

С началом Нового времени география морского пиратства изменилась. В ходе Великих географических открытий оно вышло на просторы Мирового океана. В XVI — первой половине XVII в. большую популярность получило английское пиратство, которое специализировалось на контрабандной торговле с испанскими колониями в Латинской Америке и их грабеже. Один из самых известных английских пиратов того времени был Фрэнсис Дрейк. Прославился он тем, что совершил второе кругосветное путешествие после Магеллана на «Золотой лани» в 1577-1580 гг. Интересным фактом было то, что это путешествие он задумал и осуществил как пиратское с той целью, чтобы разграбить испанские колонии. После своего кругосветного путешествия Фрэнсис Дрейк осуществил еще одну военно-пиратскую экспедицию. На этот раз он направился в Вест-Индию, где он разграбил и уничтожил огромное количество испанских городов и сжег десятки судов.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Максаковский В.П. Современное морское пиратство// [Электронный ресурс].- URL: <http://geo.1september.ru/articles/2010/10/04> (дата обращения: 7.12.16)

<sup>16</sup> Фрэнсис Дрейк. История самого успешного пирата в истории// [Электронный ресурс].- URL: <http://russian7.ru/post/7-glavnyx-faktov-o-frensise-drejke/> (дата обращения: 7.12.16)

Довольно популярны были также и французские пираты, в особенности каперы и корсары. Они осуществляли свою деятельность в основном в портах Дьепа и Ла-Рошели, а также и в других портах. Там они нападали на испанские суда у берегов Пиренейского полуострова, а также у Азорских островов, где они грабили португальские суда.

В эпоху Великих географических открытий существовало два основных района морского пиратства. Уже с середины XVI в. важнейшим из них становится Карибское море. И такое внимание пиратов к нему можно легко объяснить. В то время Испания была связана со своими колониями в Америке только через морские пути. И каждый год из Севильи в эти колонии отправлялись два флота – обозначали большие трансатлантические караваны судов, — которые были загружены европейскими товарами. Когда эти суда возвращались обратно из Гаваны, они были нагружены золотом и серебром, что соответственно называли «золотой флот» и «серебряный флот». Как раз таки эти суда и привлекали пиратов всех мастей. Что касается пиратских баз, то в Карибском море их было две – одна из них на маленьком острове Тортуга ( «Черепаша»), который расположен у северного побережья Гаити. Именно оттуда пираты совершали свои набеги на испанские караваны. А вторая находилась на острове Ямайка, там в основном концентрировались английские пираты. Самым известным из них был Генри Морган. Он являлся не только морским пиратом, но и фактически выступал в качестве полководца, которому приходилось брать штурмом испанские торговые города.

Что касается второго района морского пиратства, то он образовался в Индийском океане и южных морях. Самым первыми здесь начали промышленять Португальцы, они являлись первыми из европейцев и начали свою деятельность в качестве типичных пиратов. Они нападали на торговые суда арабов и индийцев. Далее здесь начали появляться голландцы, французы, англичане, грабившие не только местные суда, но и корабли европейских стран-конкурентов. Спустя некоторое время на просторы

Индийского океана начала переключивать часть флибустьеры Карибского моря. Пиратские базы здесь появились практически на всем пути следования торговых судов, начиная от Мадагаскара и заканчивая Индостаном, Малакки и Японией.<sup>17</sup>

Говоря о новейшем времени, следует отметить, что пиратство уже перестало иметь такой размах. Тем не менее, к категории пиратской деятельности мы можем отнести нападения в 1936-1939 годах итальянских и германских подводных лодок в Средиземном море на советские торговые суда, направлявшиеся в Испанию. Также известны случаи, когда во времена Второй мировой войны субмарины стран оси совершали нападения на британские морские конвои, которые направлялись с гуманитарной и военной помощью в Мурманск и Архангельск. Однако это была война, а у нее свои законы.

Как мы уже отметили, пиратство на просторах Мирового океана в XX веке значительно потеряло свои прежние черты. Однако в начале XXI века это явление усиливается, став, по существу, глобальным. Представление о масштабах современного пиратства мы имеем благодаря статистике, которую ведет Международная морская организация и в особенности ее специализированный центр по пиратству, находящийся в Куала-Лумпуре (Малайзия). Согласно его данным<sup>18</sup>, в 2011 г. пираты совершили 439 нападения, захватили 315 судов и взяли в заложники 802 человек; при этом 42 моряка были ранены, 8 убиты и 6 подверглись нападкам. Также нападениям подверглось 100 балкеров, 100 химических танкеров, 61 нефтяных танкеров, 11 рыбацких судов, 4 яхты и другие. В 2015 г. было зафиксировано уже 246 нападений. Пираты атаковали 246 судна, захватили 203 судов; при этом в заложники были взяты 271 моряков, погиб 1 моряк, 14

---

<sup>17</sup> Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Пиратство, разбой и терроризм на море. - М, 2004. С. 21

<sup>18</sup> ICC international maritime bureau. Piracy and armed robbery against ships// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (дата обращения: 8.12.16)



были ранены и 28 подверглись нападкам. Также было атаковано 86 балкеров, 62 химических танкеров, 20 нефтяных танкеров и других.

На первый взгляд, как пишет В.П. Максаковский<sup>19</sup>, тактика современных пиратов не очень изменилась. Они появляются на быстроходных катерах совершенно неожиданно, ночью или под покровом тумана. Бросают стальные крючья, поднимают бамбуковые лестницы и берут судно на бордаж. Однако в руках у них уже не кривые сабли, как в стародавние времена, а скорострельные пистолеты, «калашниковы», а то и гранатометы. И интересуют их уже не столько грузы и судовая касса, сколько выкуп, который они требуют за освобождение захваченного судна. Отличие и в том, что нынешняя пиратская мафия имеет своих осведомителей в большинстве портов — от Рио-де-Жанейро до Джакарты и Сингапура, от которых получает электронную информацию о движении судов и их грузах.

Если говорить об ущербе, которое приносит современное морское пиратство, то стоит отметить, что некоторые специалисты оценивают его в 16—19 млрд долл. в год. Помимо убытков, которые приносит морское пиратство, сюда также входят расходы на усиление защиты и охраны кораблей, огромные затраты на страхование судов, а также на вынужденное направление грузов более длинными и дорогими маршрутами — например, вокруг Африки вместо Красного моря и Суэцкого канала. Тем не менее, всегда нужно помнить о том, что 80% международных грузоперевозок осуществляется именно морскими путями.<sup>20</sup>

Говоря о причинах, способствующих увеличению активности пиратства в некоторых районах мира, можно выделить экономические, политические и юридические.

---

<sup>19</sup> Максаковский В.П. Современное морское пиратство// [Электронный ресурс].- URL: <http://geo.1september.ru/articles/2010/10/04> (дата обращения: 8.12.16)

<sup>20</sup> Современное морское пиратство - угроза международной стабильности// [Электронный ресурс].- URL: <http://a-komissarov.ru/ekspertnyie-stati/sovremennoe-morskoe-piratstvo-ugroza-mezhdunarodnoj-stabilnosti.html> (дата обращения: 8.12.16)

Что касается экономических причин, то они являются основными, стимулирующими пиратство. В некоторых районах мира пиратство является неотъемлемой частью местного образа жизни и культуры, обычным, хотя и незаконным способом зарабатывания денег. Чаще всего пиратство в таких районах является единственным способом выживания, так как экономические условия данного района не позволяют сделать это по-другому.

Экономические же причины выявляют и сокрытие фактов пиратских нападений капитанами и судовладельцами. Если капитан корабля сообщит местным властям о фактах пиратства, то это повлечет за собой официальное расследование, получение свидетельских показаний членов экипажа, проведение других следственных действий. А это потеря времени, простой судна и, следовательно, денежные потери.<sup>21</sup>

Важное значение имеет и технический прогресс. С одной стороны, оснащение судов современным оборудованием и техническими средствами привело к сокращению среднего количества членов экипажа за последние 20 лет с 50 человек до 25, а на некоторых типах судов и еще меньше. А с другой стороны, данный факт придает пиратам лишнюю уверенность в том, что они смогут справиться с небольшой командой. С другой - появление на рынке относительно дешевых, небольших быстроходных катеров, оснащенных самым современным оборудованием, средствами обнаружения и радиосвязи, дает возможность некоторым пиратским группам экипироваться по последнему слову техники.

Что касается политических причин, то суда чаще подвергаются нападениям именно в тех районах, где присутствует значительная политическая нестабильность или военная активность. В качестве примера, можно привести распад СССР и окончание холодной войны. Последствием этого стало то, что были сокращены военно-морские силы и было уменьшено

---

<sup>21</sup> Морское пиратство процветает// [Электронный ресурс].- URL: <http://newsbabr.com/?IDE=52269> (дата обращения: 8.12.16)

присутствие ВМС в традиционных пиратских регионах. Следовательно, отсутствие видимой силы, которая может противостоять пиратам, убеждает их в том, что они могут действовать безнаказанно. Отсюда и происходит активизации морского пиратства.

Подводя итоги, необходимо подчеркнуть, что пиратство появилось еще в древнем мире. Несмотря на то, что существовало большое количество разновидностей пиратов, начиная с каперов, заканчивая флибустьерами, тем не менее, все они так или иначе связаны с разбоем, грабежом и похищением людей, что, несомненно, представляет собой неправомерные действия, с которыми необходимо бороться. Если раньше пираты нападали на суда только ради грабежа и получения добычи, то со временем у них появилась упорядоченность действий при облавах, они создали своеобразный кодекс правил поведения, а в настоящее время они обладают новейшими технологиями для отслеживания судов. Сегодня они не только грабят, но и берут людей в заложники с целью получения выкупа за них. Можно с полной уверенностью сказать, что это явление не стоит на месте, а совершенствуется с каждым годом.

## 1.2. Территория распространения пиратства

Если говорить об основных районах морского пиратства, то следует отметить, что пиратское нападение может произойти где угодно, и национальная принадлежность судна принципиального значения не имеет. Только за период 2011-2015 гг. морскому разбою подвергались почти 50 стран. Но, тем не менее, существуют районы, в которых пиратские нападения случаются гораздо чаще. И главной причиной этому является географическое положение. Р.И.Беккин<sup>22</sup> дает классификацию современных пиратских групп в соответствии с тем, как это принято Международной морской организацией. Выделяется три группы.

1. Малочисленные группы (до 5 человек), вооруженные ножами и пистолетами - нападают на суда в гавани или открытом море, используя фактор внезапности, грабят судовую кассу и пассажиров, перегружают на свои катера и лодки часть груза.

2. Банды (до 30 человек), вооруженные крупнокалиберными пулеметами, автоматами и гранатометами - часто убивают экипаж захваченного судна, забирают корабль и груз.

3. Международные организованные группы - захватывают корабли с особо ценным грузом (сегодня это нефть и нефтепродукты). Они имеют современную спутниковую навигацию и средства связи, агентурную сеть, прикрытие во властных структурах. Чаще всего грабят танкеры, сухогрузы, контейнеровозы. Иногда нападают на частные яхты.

В настоящее время наиболее известные морские разбойники – это сомалийские пираты.

Государство Сомали, находящееся в состоянии потенциальной гражданской войны, расположено на побережье Северо-Восточной Африки. На его территории существуют как минимум три государственных образования; некоторые делятся еще на различные автономии и государства.

---

<sup>22</sup> Беккин Р.И. Пираты не боятся судов. Основные районы нападения // [Электронный ресурс]. - URL: <http://flot.com/nowadays/tasks/piracy/bekkin.htm> (дата обращения 02.04.2017)

Если сказать, что это край анархии, – большого преувеличения не будет. В известной мере сам феномен сомалийского пиратства существует в силу отсутствия единого государственного управления. Государственная власть в лице диктатора Мохаммеда Сиада Баре была свергнута в результате переворота в 1991 году.<sup>23</sup> С тех пор и по настоящее время на планете Земля существует очень странная, уникальная страна, на значительной части территории которой нет власти, нет порядка, нет законов, нет промышленности, нет образования и медицины, нет ничего, кроме хаоса и безнадежности.

Сомалийские пираты – пожалуй, одни из самых известных и опасных в современном мире. Сомалийское пиратство имеет солидную историю, но если говорить конкретно о современном пиратстве, то наиболее активно они начали действовать с начала 21 века, нападая на суда не только ради грабежа, но и с целью захвата заложников и получения выкупа за них. Самое главное, они имеют возможность приводить суда в бухты вдоль побережья Сомали, и держать там сколько угодно долго, до получения за суда и экипажи выкупа. Это объясняется отсутствием власти в стране и является основной причиной пиратства в это регионе.

Вторая причина заключается в географическом положении страны. Сомали имеет самое протяженное побережье среди всех стран Африки, вблизи сомалийского побережья проходит один из самых оживленных в мире морских торговых путей, связывающих Азию с Европой через Суэцкий канал. А суда, идущие из Красного моря в Индийский океан и обратно, через узкий Баб-эль-Мандебский пролив, не могут миновать Аденский залив, тем самым представляя лакомый кусок для пиратов из Сомали.

Если сомалийские пираты свирепствуют на восточном побережье Африки, то западное – это территория пиратов из Нигерии. Пиратство в Гвинейском заливе стало развиваться в течение первого десятилетия 21 века.

---

<sup>23</sup> Сомалийские пираты//[Электронный ресурс].-URL: [http://www.e-reading.club/chapter.php/1002793/93/Blagoveschenskiy\\_Gleb\\_-\\_Vsemirnaya\\_istoriya\\_piratstva.html](http://www.e-reading.club/chapter.php/1002793/93/Blagoveschenskiy_Gleb_-_Vsemirnaya_istoriya_piratstva.html) (дата обращения 1.04.2017)

Сначала нигерийские пираты нападали на малые корабли, занимавшихся перевозкой работников и материалов для нефтяных компаний. Однако со временем пираты стали более агрессивными и лучше вооруженными. Пиратские нападения в Западной Африке чаще всего происходят в территориальных водах, терминалах и портах, а не в открытом море, что препятствует вмешательству международных военно-морских сил. Главной целью местных пиратов является похищение грузов с нефтью. Самым важным является то, что именно в Гвинейском заливе деятельность пиратов представляет собой насильственные действия, которые часто включает в себя похищения, пытки и расстрелы членов экипажа. Жестокие методы используются этими группами как часть сознательной «бизнес-модели», в которой насилие и запугивание играют важную роль. Более того, акты пиратства препятствуют торговым интересам стран, находящихся в зоне деятельности пиратов. К таким странам относятся: Бенин, Того, Кот-д'Ивуар, Гана, Нигерия и Демократическая Республика Конго<sup>24</sup>.

Еще одним регионом, в котором пираты успешно осуществляют свою деятельность, является Юго-Восточная Азия. Больше всего страдают от пиратства берега Малайзии, Индонезии и Филиппин. Самыми опасными участками для осуществления международной перевозки грузов являются Малаккский и Сингапурский проливы. Они стали глобальными мореходными хайвеями: каждый год через эти воды проходят 120 тысяч кораблей, а вместе с ними – треть морского торгового оборота планеты; примерно 70–80% топлива, импортируемого Китаем и Японией, везут через эти воды. Согласно исследованию 2010 года, пиратство к тому моменту причиняло мировой экономике ущерб на сумму от \$7 млрд до \$12 млрд ежегодно.<sup>25</sup>

География Малаккского пролива делает регион очень чувствительным к пиратству. Пролив был и остаётся важным маршрутом между Китаем и

---

<sup>24</sup> Гвинейский залив. Современное пиратство//[Электронный ресурс].-URL: <http://pirate-islands.com> (дата обращения 02.04.2017)

<sup>25</sup> Самые опасные в мире моря. 8 фактов о пиратах Юго-Восточной Азии//[Электронный ресурс].-URL: [https://republic.ru/world/samy\\_e\\_opasnye\\_v\\_mire\\_morya\\_8\\_faktov\\_o\\_piratakh\\_yugo\\_vostochnoy\\_azii-1161411.xhtml](https://republic.ru/world/samy_e_opasnye_v_mire_morya_8_faktov_o_piratakh_yugo_vostochnoy_azii-1161411.xhtml) (дата обращения 02.04.2017)

Индией и активно используется для коммерческой деятельности. В условиях современности пролив находится на пути между Европой, Суэцким каналом и странами-экспортёрами нефти из Персидского залива, а также важными портами Восточной Азии. Пролит узок и содержит тысячи островков, в него впадают многие реки, что делает его идеальным местом для пиратов в плане возможности скрыться и избежать захвата. Сингапурский пролив также формирует важный морской путь из Тихого в Индийский океан. За год проливом проходят более 50 тысяч судов, что не оставляет равнодушными пиратов, которые периодически совершают нападения, с целью грабежа.

Конечно, Сингапур, Индонезия и Малайзия пытаются принимать меры против пиратов и занимаются специальным патрулированием опасной зоны, но, к сожалению, ресурсы стран ограничены. Более того, особенности ландшафта прибрежной линии, а также множество островов помогают нарушителям найти убежище.

Можно привести примеры<sup>26</sup> самых громких инцидентов, которые позволяют сделать вывод о чем-то значительно большем, чем простые вооруженные ограбления судов.

11 июня 2015 года восемь вооруженных людей напали на зарегистрированный в Малайзии танкер *Orkim Harmony*, который приближался к конечной точке своего маршрута. Судно было захвачено в 30 милях от малайзийского порта Танджунг-Седили. Оно перевозило около 6 тыс. тонн бензина АИ-95 общей стоимостью более 5 млн. долларов США. Пираты закрыли команду, перекрасили и переименовали судно в *Kim Harmon*. Найти пропавший танкер удалось благодаря совместной поисковой операции ВМС Малайзии и ВВС Австралии. Пираты, граждане Индонезии, были арестованы в водах Вьетнама.

Следующий захват груза произошел 8 августа 2015 года. Целью преступников стал сингапурский танкер *MT JOAQUIM*, следующий из

---

<sup>26</sup> Расцвет пиратства в Юго-Восточной Азии//[Электронный ресурс].-URL: <http://www.cargo-ukraine.com/rascvet-piratstva-v-yugo-vostochnoj-azii/> (дата обращения 02.04.2017)

индонезийского порта Танджунгпинанг к архипелагу Лангкави на северо-западе Малайзии, где и был захвачен. Когда судно обнаружили, в трюмах отсутствовало 3,5 тонны бункерного топлива. Таким образом, район Юго-Восточной Азии можно назвать самым опасным регионом, где пиратская деятельность осуществляется наиболее часто.

Говоря об основных районах пиратства, кто-то может назвать Карибское море. Кто-то полагает, что одно из самых крупных морей планеты является «горячей точкой» морского пиратства, вспомнив хотя бы огромное количество художественных произведений, посвященных пиратам Карибского моря. Действительно, примерно 300 лет назад пиратство в этом регионе стремительно развивалось и оказывало серьёзное воздействие на социально-экономическую и политическую ситуацию в Вест-Индии. И с одной стороны, способствовало разорению навигации, сельского хозяйства, ремесла и торговли одних участников колониального освоения Америки, а с другой стороны, приносило немалые выгоды тем, кто участвовал в грабительских предприятиях непосредственно или в роли покровителей и инвесторов. Однако эра «золотого пиратства» закончилась примерно в начале 18 века в связи с борьбой флотов западноевропейских наций с пиратами.<sup>27</sup>

Если говорить о современном положении дел, то в наши дни на территории Карибского моря, Мексиканского залива и прилегающей к ним акватории Атлантического океана наблюдается возрождение пиратского промысла, базой которого стали Багамские острова. Правда, современные пираты охотятся уже не за сокровищами. Необитаемые острова этого архипелага стали перевалочными базами для соединения районов производства наркотиков с чёрным рынком их сбыта в США и Канаде. Вооруженные до зубов контрабандисты с лёгкостью захватывают яхты и используют их для перевозки своих грузов с торговых судов или из тайников, размещенных на необитаемых островах. В большинстве случаев владельцев

---

<sup>27</sup> Констам, А. Пираты. Всеобщая история от Античности до наших дней. - М, 2009. С. 325.



яхт убивают, дабы избавиться от ненужных свидетелей.<sup>28</sup> Но говорить о том, что пиратство в регионе Карибского моря сегодня процветает, мы не можем. Поскольку здесь имеют место быть лишь отдельные вылазки пиратов, которые совершают нападения в портах и на якорных стоянках, а не организованные набеги, как в Юго-Восточной Азии.

Подводя итоги можно сказать, что пиратские нападения происходят во многих частях Мирового океана. Наиболее опасными для международного судоходства считаются районы Юго-Восточной Азии, Индийского океана и Западного побережья Африки. Особенно опасным в отношении угрозы пиратства являются воды Индийского океана, прежде всего район Сомали. Таким образом, пиратство остается одним из существенных факторов, оказывающих влияние на безопасность международного судоходства в различных районах Мирового океана и в ряде случаев на состояние региональной безопасности, а борьба с ним является сложной и важной задачей. Более того, в последнее время пиратство привлекло внимание, как на международном, так и на национальном уровне. Проблема пиратских нападений в районе Сомали стала объектом пристального интереса Организации Объединенных Наций.

---

<sup>28</sup> Море флибустьеров//[Электронный ресурс].-URL: <http://geograf.info/flibustery-piraty-i-sokrovisha/more-flibustero.html> (дата обращения 02.04.2017)

## **Глава 2. Международно-правовые вопросы борьбы с пиратством.**

### **2.1. Международная система борьбы с пиратством.**

Пиратство представляет собой проблему, которая существует уже тысячи лет, с тех пор как первые корабли начали осуществлять морскую торговлю между странами. Пиратство было, есть и, видимо, еще долгое время будет проблемой мирового сообщества, представляющей угрозу морскому судоходству, жизни и здоровью людей на море, мирному использованию морских пространств. Государства довольно длительное время предпринимали усилия по борьбе с пиратством. В большей степени они носили экстенсивный характер и, к сожалению, на сегодняшний день не сформировалась единая международная система противодействия пиратству, охватывающая весь комплекс мер – правовых, организационных, дипломатических, оперативных, технических, войсковых и иных мер. Такие меры должны осуществляться всеми субъектами международного права – государствами, международными межправительственными организациями и органами и иными действующими лицами на международной арене. Противодействие пиратству невозможно без активного участия международных неправительственных организаций, судоходных компаний, экипажей морских судов. Такие действия должны осуществляться на универсальном, региональном, двустороннем международном уровне и конечно на внутригосударственном уровне.

Несмотря на это, в настоящее время государства все же пытаются принимать меры по борьбе с пиратством на море, заключая соответствующие международные акты, чтобы хоть в какой-то степени продвинуться в этом нелегком деле, как борьба с пиратством.

Организация Объединенных Наций обратила внимание на увеличение пиратской активности в восьмидесятых годах прошлого века после роста количества нападений на частные суда в Карибском море и бесчисленных актов насилия в Персидском заливе, Таиланде и Южно-Китайском море. В 1981 году Генеральная Ассамблея ООН призвала государства-члены

активизировать свои усилия в борьбе с пиратством и защите лиц, ищущих убежища. В 1982 году Комитет по судоходству в ЮНКТАД уделяет внимание всем аспектам морского мошенничества и пиратства. Комитет по безопасности на море впоследствии побудил Международную морскую организацию (ИМО) призвать государства-члены делать отчеты о пиратских нападениях и регулярно публиковать сообщения о случаях пиратства.

Участники дипломатической конференции, проходившей в Риме с 1 по 10 марта 1988 г.<sup>29</sup>, в которой приняли участие 76 государств под эгидой ИМО, ссылаясь на Резолюцию ГА ООН № 40/61 от 9 декабря 1985 г. и принимая во внимание Резолюцию Ассамблеи Международной морской организации А.584(14) от 20 ноября 1985 г., призывая разработать меры по предупреждению незаконных актов, угрожающих безопасности судов и безопасности их пассажиров и экипажей, приняли Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства.<sup>30</sup>

Указанная Конвенция применяется ко всем судам, за исключением военных кораблей; судов, которые принадлежат государству или эксплуатируются им в качестве военно-вспомогательных судов, в таможенных или полицейских целях; или выведенные из эксплуатации (п. 1 ст. 2), совершающим плавание (или его маршрут включает плавание в воды, через воды или из вод) в водах, расположенных за внешней границей территориального моря какого-либо одного государства или за боковыми границами его территориального моря с сопредельными государствами (п. 1 ст. 4). Таким образом, Конвенция не затрагивает иммунитета военных

---

<sup>29</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. // [Электронный ресурс]. - URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/maritime.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml) (дата обращения: 19.03.17)

<sup>30</sup> Бразовская Я.Е. Пиратство – международная организованная преступность // [Электронный ресурс]. - URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29454> (дата обращения: 19.03.17)

кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях (ст. 2).

Конвенция в п. 1 ст. 3 определяет, что любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно:

- захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы, или путем любой другой формы запугивания; или

- совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

- разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

- помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна каким бы то ни было способом устройство или вещество, которое может разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или

- разрушает морское навигационное оборудование, или наносит ему серьезное повреждение, или создает серьезные помехи его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасному плаванию судна; или

- сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или

- наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из перечисленных выше преступлений.

В соответствии с Конвенцией 1988 г. каждое государство – участник Конвенции должно включить в национальные уголовные законы соответствующие наказания за указанные выше преступления и принять меры, которые могут оказаться необходимыми для установления его юрисдикции в отношении преступлений, совершенных:

- против или на борту судна, плававшего под флагом данного государства во время совершения этого преступления; или

- на территории данного государства, включая его территориальное море; или

- гражданином данного государства или лицом без гражданства, проживающим в данном государстве.

Данная Конвенция была одобрена Советом Федерации и ратифицирована 22 февраля 2001 года. В соответствии с международными обязательствами меры по борьбе с морским пиратством предусмотрены в национальном законодательстве РФ. Они касаются уголовного преследования лиц, подозреваемых в пиратстве. Ответственность за пиратство предусмотрена статьей 227 УК РФ. Возможный захват пиратами заложников квалифицируется по статье 206 УК «Захват заложника».

При выявлении преступлений, связанных с пиратскими нападениями в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции государства, действует практически универсальная юрисдикция в отношении актов пиратства. Так, иностранные граждане и лица без гражданства подлежат уголовному преследованию от имени Российской Федерации независимо от государственного флага судна и/или гражданства лиц, которые подверглись пиратскому нападению.<sup>31</sup>

Государство – участник Конвенции также вправе установить свою юрисдикцию в отношении любого из перечисленных выше преступлений, когда во время его совершения гражданин данного государства захвачен, подвергался угрозам, ранен во время его совершения или убит, а также если одно из упомянутых преступлений совершено в попытке вынудить данное государство совершить какое-либо действие или воздержаться от него (п. 2 ст. 6).

Капитан судна может передать компетентным органам (предварительно уведомив их по возможности до входа судна в территориальные воды)

---

<sup>31</sup> Ответственность за пиратство по Уголовному кодексу РФ/[Электронный ресурс].- URL: [http://sartraccs.ru/i.php?oper=read\\_file&filename=Pub/komissarov\(24-10-05\).htm](http://sartraccs.ru/i.php?oper=read_file&filename=Pub/komissarov(24-10-05).htm) (дата обращения: 19.03.17)

любого другого государства – участника Конвенции любое лицо, в отношении которого у него имеются разумные основания считать, что оно совершило одно из перечисленных выше преступлений. Принимающее государство заключает подозреваемого под стражу, безотлагательно об этом сообщает государству, которое установило юрисдикцию в отношении таких лиц и об обстоятельствах его задержания, а также, если таковые имеются, о результатах предварительного расследования. Принимающее государство, когда у него имеются основания полагать, что Конвенция не применяется к действиям, влекущим такую передачу, может отказать в приеме упомянутых лиц, оформив свой отказ заявлением о причинах.

В 2005 году Конвенция по борьбе с незаконными действиями на море была дополнена двумя протоколами, в соответствии с которыми определялись правовые механизмы по борьбе с распространением оружия массового поражения и средств его доставки по морю на борту судов или иных плавсредств.

Проведя анализ Конвенции об открытом море 1958 г.<sup>32</sup>, Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.<sup>33</sup> и Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988г.<sup>34</sup>, можно сделать вывод, что:

- существуют различия в целях и наборе деятельности, регламентируемых этими актами. Таким образом, Конвенция 1988 г. направлена на пресечение более широкого круга преступных посягательств. Предметом регулирования в ней определяется борьба с незаконными актами в международном морском судоходстве;

---

<sup>32</sup> Конвенция об открытом море 1958г// [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/hsea.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf) (дата обращения: 3.12.16)

<sup>33</sup> Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 3.12.16)

<sup>34</sup> Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/maritime.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml) (дата обращения: 19.03.17)

- имеют место различия в пространственной сфере применения. В соответствии с Конвенцией 1988 г., преступные деяния совершаются в пространствах, на которые не распространяется суверенитет какого-либо государства;

- акты различаются по вопросу о юрисдикции государств в отношении преступных посягательств.

Так, Конвенция 1982 г. определяет, что при пиратстве любое государство имеет право на пресечение актов насилия в открытом море или в любом другом месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства и может:

- захватить пиратское судно или судно, захваченные посредством пиратских действий и находящиеся во власти пиратов;

- арестовать находящихся на этом судне лиц;

- захватить находящееся на нем имущество.

Судебные учреждения того государства, которое совершило этот захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов или имущества, не нарушая прав третьих лиц. Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями.

Конвенция 1988 г. закрепляет конкурирующую юрисдикцию государств: 1) тех, которых касается совершенное преступление; 2) только государств – участников Конвенции.

Интересным фактом является то, что данная конвенция была подписана в результате захвата лайнера «Акилле Лауро». Это террористическая акция Палестинского фронта освобождения, которая произошла в октябре 1985 года. Итальянский круизный лайнер был захвачен в море четырьмя боевиками, пассажиры были взяты в заложники, один человек был убит террористами. На тот момент многие государства не имели уголовного законодательства в части, касающейся экстрадиции или судебного преследования за захват и вооруженное ограбление судов. В этот момент

стало ясно, что необходимо предпринять более конкретные действия в отношении вооруженного разбоя на море. И в течение трехлетнего периода страны - участницы Международной морской организации сумели разработать и принять Конвенцию по борьбе с противоправными действиями на море. Таким образом, данная конвенция заполнила пробелы Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.<sup>35</sup>

Еще одним любопытным моментом является то, что Конвенция принята по инициативе Австрии, Египта и Италии - странами, ни одна из которых не может считаться лидером в области морского судоходства.

К 2006 году к Конвенции уже присоединились 135 государств, но такие важные прибрежные государства как Индонезия, Малайзия, Филиппины, Сингапур, Таиланд и Сомали по-прежнему там отсутствуют.<sup>36</sup>

Необходимо отметить, что в настоящее время именно ООН принимает необходимые меры для теоретической и практической разработки стратегий борьбы с пиратством на море. С 2008 года Советом Безопасности ООН было принято 10 резолюций по проблеме пиратства у берегов Сомали. Например, согласно Резолюции 1816 (2008)<sup>37</sup> Совет Безопасности серьезно озабочен угрозой, которую акты пиратства и вооруженного разбоя против судов представляют для оперативной, безопасной и эффективной доставки гуманитарной помощи в Сомали, безопасности морских торговых путей и международного судоходства. Резолюция призывает все государства сотрудничать друг с другом, с ИМО и, по мере необходимости, с соответствующими региональными организациями в связи с актами пиратства и вооруженного разбоя в территориальных водах и в открытом

---

<sup>35</sup> Операция "Деревянная нога"// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.isrageo.com/2015/10/10/akile120/> (дата обращения: 19.03.17)

<sup>36</sup> Piracy – Threat at sea. A risk analysis// [Электронный ресурс].- URL: <https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf> (дата обращения: 19.03.17)

<sup>37</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 1816 (2008)// [Электронный ресурс].- URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/79/PDF/N0836179.pdf?OpenElement> (дата обращения: 23.03.17)



море у побережья Сомали и оказывать содействие судам, находящимся под угрозой нападения или подвергшихся нападению со стороны пиратов или вооруженных разбойников, согласно соответствующим нормам международного права.

В Резолюции 2020 (2011)<sup>38</sup> Совет Безопасности по-прежнему озабочен угрозой пиратства у берегов Сомали и подчеркивает необходимость принятия международным сообществом всесторонних мер для борьбы с пиратством и устранения его коренных причин.

Более того, Советом Безопасности было принято две резолюции по вопросу о пиратстве в Гвинейском заливе. Так, в Резолюции 2018 (2011)<sup>39</sup> Совет Безопасности выражает глубокую озабоченность по поводу угрозы пиратства в Гвинейском заливе и рекомендует государствам — членам ЭКОВАС (Экономического сообщества западноафриканских государств), ЭСЦАГ (Экономического сообщества центральноафриканских государств) и КГЗ (Комиссии Гвинейского залива), действуя сообща, вести борьбу с пиратством и вооруженным разбоем на море в Гвинейском заливе посредством двустороннего или регионального морского патрулирования согласно соответствующим нормам международного права.

В Резолюции 2039 (2012)<sup>40</sup> Совет Безопасности, выражая озабоченность по поводу угрозы, которую пиратство и вооруженный разбой на море в Гвинейском заливе представляют для международного судоходства, настоятельно призывает государства региона Гвинейского залива принять срочные меры на национальном и региональном уровнях при содействии международного сообщества, где позволяют условия, и по взаимному

---

<sup>38</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2020 (2011)// [Электронный ресурс].- URL: [http://undocs.org/ru/S/RES/2020\(2011\)](http://undocs.org/ru/S/RES/2020(2011)) (дата обращения: 23.03.17)

<sup>39</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2018 (2011)// [Электронный ресурс].- URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/23/PDF/N1157323.pdf?OpenElement> (дата обращения: 23.03.17)

<sup>40</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2039 (2012)// [Электронный ресурс].- URL: [http://undocs.org/ru/S/RES/2039\(2012\)](http://undocs.org/ru/S/RES/2039(2012)) (дата обращения: 23.03.17)

согласию по разработке и осуществлению национальных стратегий обеспечения безопасности на море, в том числе в целях установления правового режима для предотвращения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море, а также уголовного преследования лиц, совершающих эти преступления, и наказания осужденных за их совершение, и поощряет региональное сотрудничество в этой связи.

Более того, в письме Генерального секретаря от 23 марта 2012 года на имя Председателя Совета Безопасности<sup>41</sup> предоставлена информация, полученная от государств-членов, о принятых ими мерах для введения в своем внутреннем законодательстве уголовной ответственности за пиратство и обеспечение и поддержки судебного преследования лиц, подозреваемых в совершении актов пиратства у берегов Сомали, и тюремного заключения осужденных пиратов. Данную Информацию предоставили 42 государства-члена: Австралия, Австрия, Багамские Острова, Бангладеш, Болгария, Бразилия, Германия, Греция, Грузия, Дания, Джибути, Ирландия, Испания, Италия, Казахстан, Катар, Китай, Кувейт, Латвия, Ливан, Лихтенштейн, Литва, Маврикий, Мальта, Нидерланды, Норвегия, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Панама, Республика Корея, Республика Молдова, Российская Федерация, Сингапур, Словакия, Словения, Турция, Финляндия, Франция, Чешская Республика, Чили, Эстония и Ямайка.

В качестве примера таких мер, можно указать, что в феврале 2009 года после обмена нотами между правительством Китайской Народной Республики и Переходным федеральным правительством Сомали Китай в надлежащем порядке передал Сомали подозреваемых в пиратстве лиц, захваченных в водах Сомали, и между двумя странами были заключены договоренности о судебном преследовании таких лиц в соответствии с законодательством Сомали.

---

<sup>41</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Письмо Генерального секретаря от 23 марта 2012 года на имя Председателя Совета Безопасности// [Электронный ресурс].- URL: <http://undocs.org/ru/S/2012/177> (дата обращения: 23.03.17)

Дания в июне 2011 года передала Кении более 24 лиц, подозреваемых в пиратстве, для судебного преследования. Финляндия в начале 2011 года участвовала в операции «Аталанта», которая явилась военной операцией Европейского союза по борьбе с пиратством у берегов Сомали. Германия является одним из учредителей Контактной группы по борьбе с пиратством у берегов Сомали, созданной в январе 2009 года, и активно участвует в работе всех ее пяти рабочих групп. Начиная с 2009 года, Государственная прокуратура Нидерландов проводит ежегодные совещания с участием европейских прокуроров, ведущих дела о пиратстве. Эти совещания способствуют активному обмену опытом экспертов и информацией, а также содействуют международному сотрудничеству в деле борьбы с пиратством.<sup>42</sup>

Приведенные примеры показывают, какие меры принимают государства для противостояния морскому пиратству.

Государства предпринимают и индивидуальные меры по борьбе с пиратством. Например, после 11 сентября 2001 года все корабли, которые прибывают в США, должны в течение 96 часов отчитаться перед своим портом назначения. Они должны доложить подробную информацию по грузу, экипажу и пассажирам.

Средиземное море находится под защитой миссии НАТО «Активные усилия», которая была также принята в ответ на теракты 11 сентября. Хотя эта миссия была создана для того, чтобы отслеживать террористов, она также помогает в борьбе с пиратством, поскольку происходит систематический досмотр подозрительных судов с высадкой на борт. Данные действия позволяют вычислять пиратов и ликвидировать их. Военно-морские силы НАТО действуют и у берегов Африканского рога.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Письмо Генерального секретаря от 23 марта 2012 года на имя Председателя Совета Безопасности// [Электронный ресурс].- URL: <http://undocs.org/ru/S/2012/177> (дата обращения: 23.03.17)

<sup>43</sup> Организация Североатлантического договора. Операция «Активные усилия» // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.nato.int/cps/ru/natohq/topics\\_7932.htm](http://www.nato.int/cps/ru/natohq/topics_7932.htm) (дата обращения: 25.03.17)

В 2002 году был принят Международный Кодекс по охране Судов и Портовых Средств.<sup>44</sup> Международная морская организация решила разработать данный кодекс также в связи с терактами в США 11 сентября, но так или иначе он осуществляет охрану судов и портовых средств с целью противодействия незаконным актам, направленным против безопасности мореплавания и перевозки морем защищенных грузов. Данный кодекс можно использовать в борьбе с пиратством.

В 2005 году Япония, Лаос, Сингапур и Камбоджа договорились объединить усилия в борьбе с пиратством и вооруженным нападением на суда в Азии, признав важность безопасности судов и морского судоходства в соответствии с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года.<sup>45</sup>

Еще одним региональным межправительственным соглашением, которое направлено на укрепление и развитие сотрудничества в борьбе с пиратством стало Соглашение 14 азиатских государств, вступившее в силу 4 сентября 2006 года. Его участниками стали Бангладеш, Бруней, Камбоджа, Китай, Индия, Япония, Лаос, Мьянма, Филиппины, Республика Корея, Сингапур, Шри-Ланка, Таиланд и Вьетнам, сформировав центр по обмену информацией.<sup>46</sup>

Необходимо также отдельно поговорить о Международной морской организации<sup>47</sup>. Она была создана для решения морских проблем, более того является эффективным инструментом обеспечения обмена информацией, оказания поддержки и создания условий для борьбы с пиратством. В

---

<sup>44</sup> Международный Кодекс по охране Судов и Портовых Средств (МК ОСПС) // [Электронный ресурс].- URL: <http://www.trancons.ru/information/mezhdunarodnoe-zakonodatelstvo/mezhdunarodnyi-kodeks-po-ohrane-sudov-i-portovyh-sredstv-mk-osps-chast-a> (дата обращения: 25.03.17)

<sup>45</sup> The International Fight against Modern-Day Piracy – Are the Legal Regulations enough ? // [Электронный ресурс].- URL: <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/3891/thesis.pdf?sequence=2> (дата обращения: 25.03.17)

<sup>46</sup> Перспективы решения проблем, связанных с морским пиратством в 21 веке// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.center-bereg.ru/o1615.html> (дата обращения: 25.03.17)

<sup>47</sup> Международная Морская организация// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/> (дата обращения: 25.03.17)

настоящее время в ее состав входят 167 государств, которые имеют своих представителей в штаб-квартире организации в Лондоне. Сотрудники поддерживают взаимодействие как с другими международными и неправительственными организациями, так и с грузоперевозчиками и судовладельцами. Международная морская организация финансируется странами-участницами, причем их взносы пропорциональны численности национального судового реестра. Так, государства, обладающие наиболее крупными коммерческими флотами (например, Панама и Либерия), выплачивают большую долю, чем даже более богатые страны, но имеющие меньшее число судов в своем реестре. На своей ассамблее в 2007 году одобрила специальную резолюцию в отношении пиратства и вооруженного разбоя против судов, следовавших в районе сомалийского побережья. В указанной резолюции содержался призыв к странам Восточной Африки заключать международные соглашения по предотвращению, сдерживанию и пресечению таких противоправных действий.<sup>48</sup>

Под эгидой этой организации было создано 10 региональных организаций государственного портового контроля, которые обеспечивают проверку судов, что также служит цели достижения безопасности судоходства. Наиболее важную роль здесь играет Центр информации о пиратстве ММБ, который был открыт в 1992 г. в малазийском городе Куала-Лумпур. Данный Центр в круглосуточном режиме отслеживает случаи нападений на суда, формируя тем самым информационный массив специфики современного пиратства. Кроме того, Центр оперативно информирует суда и судоходные компании о произошедших в районах плавания актах пиратства, предупреждает о наиболее опасных в этом отношении морских акваториях и портовых зонах. В необходимых случаях Центр связывается с национальными спасательно-координационными центрами по вопросам

---

<sup>48</sup> Глобальное партнёрство на море как противодействие угрозе морского пиратства// [Электронный ресурс].- URL: [http://factmil.com/publ/strana/nato/globalnoe\\_partnjorstvo\\_na\\_more\\_kak\\_protivodejstvie\\_ugroze\\_morskogo\\_piratstva\\_ch2\\_2010/61-1-0-369](http://factmil.com/publ/strana/nato/globalnoe_partnjorstvo_na_more_kak_protivodejstvie_ugroze_morskogo_piratstva_ch2_2010/61-1-0-369) (дата обращения: 25.03.17)

принятия неотложных практических мер в целях оказания помощи судам и их экипажам.<sup>49</sup>

Помимо всего прочего необходимо отметить Европейский Союз. Стоит сказать, что ЕС уделяет большое внимание проблеме обеспечения морской безопасности организации. На саммите Евросоюза в 2014 году была принята «Стратегия морской безопасности». В соответствии с ней ЕС намерен сосредоточить основные усилия на решении таких задач, как: предупреждение конфликтов, угрожающих интересам организации в акватории Мирового океана; обеспечение надежной защиты критически важных объектов береговой инфраструктуры стран - членов ЕС и маршрутов транспортировки в Европу стратегического сырья; повышение эффективности охраны морских границ европейских государств.

В настоящее время в рамках данной деятельности Евросоюз сосредотачивает свои усилия прежде всего на обеспечении безопасности морского судоходства в северо-западной части Индийского океана. Его внимание к этой части Мирового океана обусловлено прохождением здесь важнейшего маршрута поставок в Европу углеводородного сырья.<sup>50</sup>

Более того с 2008 года ЕС проводит военно-морскую операцию «Атланта», цель которой обеспечить защиту гражданских судов от нападения морских пиратов в северо-западной части Индийского океана (у побережья Сомали, Кении и в районе Сейшельских о-вов)<sup>51</sup>

Другим регионом приложения усилий Евросоюза в борьбе с морским пиратством является акватория Гвинейского залива, которая имеет большое значение для транзита на Европейский континент энергоресурсов из

---

<sup>49</sup> Перспективы решения проблем, связанных с морским пиратством в 21 веке// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.center-bereg.ru/o1615.html> (дата обращения: 25.03.17)

<sup>50</sup> Деятельность Евросоюза по обеспечению безопасности на море и борьбе с морским пиратством (2014) // [Электронный ресурс].- URL: [http://factmil.com/publ/strana/evrosojuz/dejatelnost\\_evrosojuza\\_po\\_obespecheniju\\_bezopasnosti\\_na\\_more\\_i\\_borbe\\_s\\_morskim\\_piratstvom\\_2014/125-1-0-543](http://factmil.com/publ/strana/evrosojuz/dejatelnost_evrosojuza_po_obespecheniju_bezopasnosti_na_more_i_borbe_s_morskim_piratstvom_2014/125-1-0-543) (дата обращения: 25.03.17)

<sup>51</sup> Операция ВМС стран Евросоюза «Атланта» у берегов Сомали// [Электронный ресурс].- URL: [http://factmil.com/publ/strana/nato/operacija\\_vms\\_stran\\_evrosojuza\\_atalanta\\_u\\_beregov\\_somali\\_predvaritelnye\\_ito gi\\_2010/61-1-0-257](http://factmil.com/publ/strana/nato/operacija_vms_stran_evrosojuza_atalanta_u_beregov_somali_predvaritelnye_ito gi_2010/61-1-0-257) (дата обращения: 25.03.17)

Западной Африки. Так, руководство Евросоюза в середине января 2013 года приступило к реализации Программы по обеспечению безопасности стратегически важных морских маршрутов в Гвинейском заливе. Инициатива направлена на обеспечение надежной защиты торговых путей вдоль западного побережья Африки с учетом значимости региона для энергетической безопасности ЕС, а также в связи с угрозой разрастания масштабов пиратства в Гвинейском заливе, наркотрафика, незаконной торговли оружием и другой преступной деятельности.

Конечно, в целом деятельность Евросоюза по противодействию морскому пиратству носит комплексный характер и направлена на обеспечение безопасности судоходства в стратегически важных для этой организации районах Мирового океана.

Поводя итоги, необходимо отметить, что пиратство на море является нарушением норм международного права и классифицируется как международное уголовное преступление. Правовой режим по борьбе с пиратством сложился на основе общих положений международного права, сформулированных в Конвенции об открытом море 1958 года, Конвенции ООН по морскому праву 1982 года. В настоящее время наибольший вклад в борьбе с пиратством, конечно, вносит ООН, но также существуют отдельные соглашения между странами, которые позволяют осуществлять борьбу с пиратством и принимать меры против вооруженного разбоя на море. Также национальное законодательство играет значительную роль, что позволяет судить пиратов. И мы можем только ожидать достижения необходимого прогресса и уровня взаимодействия в решении существующих проблем в сфере обеспечения безопасности морского судоходства. И возможно однажды нам удастся полностью искоренить данную проблему.

## 2.2. Пути решения проблем борьбы с пиратством

Как было отмечено ранее, в настоящее время не существует единого международного механизма по борьбе с морским пиратством, который бы охватывал весь комплекс мер. Но, тем не менее, международное сообщество все же стремится к тому, чтобы выработать общие меры по борьбе с пиратством, заключая соответствующие конвенции, соглашения, создавая международные организации и т.д. Однако, несмотря на это вооруженный разбой на море, пиратство продолжают оставаться проблемой, создавая угрозу морскому судоходству. Этому способствует несколько факторов.

Во-первых, пиратство продолжает существовать в морских регионах, где наблюдается низкий уровень развития или высокий уровень благосостояния лишь небольшой группы населения. Данный фактор вынуждает большую часть населения вливаться в ряды преступников, чтобы обеспечить себе более или менее нормальную жизнь. Ярким примером здесь является Сомали, где более половины населения живут за чертой бедности.

Во-вторых, многие случаи нападения пиратов не фиксируются органами, ведущими соответствующий учет, в результате статистическая информация по активности пиратов зачастую бывает неточна. Некоторые владельцы судов не стремятся сообщать о нападениях пиратов прежде всего потому, что это влечет за собой задержку судна на период, в течение которого проводится расследование инцидента.

В-третьих, пираты с каждым годом все больше совершенствуют свое вооружение и оснащение для совершения нападений. Холодное оружие было давно заменено на автоматическое, а также на гранатометы и переносные ракетные комплексы.

Принимая во внимания вышеперечисленные факторы, субъектам, противостоящим пиратам, постоянно необходимо совершенствовать свои силы для того, чтобы поднять уровень борьбы с пиратством. В основе должно лежать достаточное и гарантированное осуществление комплекса мер,



направленных на снижение уязвимости экипажей и судов при пиратских атаках.

Для создания действительно эффективного механизма противодействия пиратству, необходимо принять во внимание тот факт, что данный механизм должен быть построен на основе всего комплекса правовых и организационных мер, которые осуществляются по всему миру. Сюда следует отнести меры по предупреждению пиратства, недопущению переноса его на морские пространства, меры по пресечению пиратства, а также оказание помощи судам и лицам, которые находятся на борту в случае нападения пиратов и привлечение преступников к ответственности. Такая система должна носить, действительно всеобщий характер, в то же время она должна быть гибкой, позволять своевременно реагировать на угрозы пиратства в конкретных регионах мира, требовать наименьшие затраты.

По мнению доктора военных наук В.П. Синецкого,<sup>52</sup> основу борьбы с пиратством должны составлять разведка, система оповещения и своевременное прибытие в район нападения кораблей и судов, находящихся поблизости, для оказания помощи подвергшимся нападению.

Говоря о путях решения проблем борьбы с пиратством в первую очередь необходимо выделить правовые средства. Они должны предусматривать комплекс взаимосвязанных правовых мер на международном и внутригосударственном уровнях. Для этого можно было бы говорить о принятии нового универсального договора, который бы был разработан исключительно в целях борьбы с пиратством и закрепил основные принципы борьбы, а также направления и формы взаимодействия государств в борьбе с данным преступлением, предусматривал бы мероприятия, проводимые государствами в целях пресечения, предотвращения и профилактики пиратских актов. Более того, необходимо, чтобы эта конвенция, разработанная под эгидой ООН или ИМО, гармонично

---

<sup>52</sup> Синецкий В.П. Морская деятельность: теоретический аспект //Мировая экономика и международные отношения. №8. 2008. С.56-60.

вписалась в системы других международных договоров в области борьбы с преступностью.<sup>53</sup>

Для наибольшей эффективности в рамках такой Конвенции следовало бы пересмотреть или уточнить положения Конвенции ООН по морскому праву в отношении состава пиратства, предусмотрев конкретные его составляющие, поскольку предыдущее положение в какой-то степени носит общий характер и требуют толкования.

В Конвенции по борьбе с вооруженным разбоем на море обязательно следует четко сформулировать процессуальные вопросы борьбы с пиратством, поскольку в настоящее время этот вопрос представляет наибольшую сложность при осуществлении мер в данной области.

Более того, чтобы данная Конвенция эффективно работала, следует предусмотреть создание специальной организации, которая через соответствующие национальные подразделения могла бы контролировать исполнение положений договора. В данном случае первоочередным является объединение финансовых усилий государств, чтобы обеспечить финансирование программ, предусмотренных соглашением.

На основе Конвенции можно было бы создать так называемые «военно-морские группировки», в состав которых входили бы военные всех государств-участниц. Главной задачей этих группировок будет патрулирование наиболее «горячих» районов, где больше всего наблюдаются нападения пиратов. Они бы базировались в этих районах, отслеживали бы подозрительные суда и осуществляли в случае необходимости задержание.

Данные группировки могли бы осуществлять сопровождение наиболее важных торговых судов и танкеров, в особенности с различного рода энергетическими ресурсами. Конечно, мы понимаем, что ежедневно огромное количество судов осуществляют перевозку разного рода товаров и невозможно обеспечить каждый корабль сопровождающим судном. Поэтому

---

<sup>53</sup> Пути решения проблем борьбы с морским пиратством//[Электронный ресурс].-URL: [http://studbooks.net/942543/pravo/puti\\_resheniya\\_problem\\_borby\\_morskim\\_piratstvom](http://studbooks.net/942543/pravo/puti_resheniya_problem_borby_morskim_piratstvom) (дата обращения 28.03.2017)

мы можем говорить только об «особых судах», действительно крупных и дорогих грузах, которые необходимо защищать. На самом деле пираты – это люди, от которых можно ожидать чего угодно. Можно смоделировать ситуацию, если на танкер, который перевозит, например, нефть нападают пираты. В любой момент они могут начать обстрел, а то и хуже, взрывать судно при помощи ракетных установок. Это может привести к тому, что в море выльется большое количество нефти. В мире, где экологическая проблема является самой глобальной, это будет очень серьезно. Для того, чтобы предотвратить возможные риски загрязнения Мирового океана нам нужны такие сопровождающие судна.

Имеет значение и экономическая сторона данного вопроса, поскольку в случае захвата того или иного торгового судна их владельцы несут колоссальные убытки. Естественно, что это серьезным образом сказывается и на экономике государства. Ежегодно, в результате пиратских нападений государства имеют миллиарды долларов ущерба.<sup>54</sup> Если данные группировки будут сопровождать наиболее крупные торговые суда, это поможет уменьшить число нападений, следовательно, экономика того или иного государства будет страдать меньше.

Естественно возникает вопрос «Кто же будет это финансировать?». Действительно, для того, чтобы обеспечить хотя бы одно судно сопровождающим кораблем, нужна внушительная денежная сумма. Сюда входит стоимость самого судна, вооружение, оснащение и обучение персонала и даже питание. Для решения этой задачи государства-участники будут выделять определенную сумму денег для того, чтобы осуществлять такие операции.

В случае если было осуществлено задержание пиратов, важным является вопрос о привлечении их к ответственности. Для этого необходимо определиться с подсудностью дел: либо это будет национальный суд, либо

---

<sup>54</sup> Морское пиратство процветает//[Электронный ресурс].-URL: <http://newsbabr.com/?IDE=52269> (дата обращения 28.03.2017)

международный трибунал. Если это будет национальный суд, то установить, какого государства (флага судна пирата, флага задержавшего пиратов судна или иного). Представляется, что такой механизм мог быть стать действительно эффективным.

Но прежде чем говорить о таких мерах необходимо отметить, что законодательство отдельных затрагиваемых проблемой стран даже не содержит понятия пиратства. В настоящее время государствам следует, как минимум, выполнить свои международные обязательства и привести внутренне уголовное законодательство в соответствие с требованиями международного права, и в статьи о пиратстве должны быть включены элементы, которые указаны в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Основные инициативы, развиваемые в области борьбы с пиратством, должны быть направлены на устранение противоречий и несоответствий национальных юридических актов, касающихся борьбы с пиратством. Принимая во внимание то, что неисполнение положений международных соглашений не влечет для государств ответственности, практически должно быть подчеркнуто, что ратификацию международного соглашения следует рассматривать не только в качестве источника привилегий, но также и обязательств. Необходимо развивать институт международного контроля за соблюдением международных договоров. В свете отсутствия правовых средств, обязывающих государства ратифицировать международные документы, этой цели должны послужить политические меры. Требуется оказание международной помощи государствам, которые не в состоянии противодействовать актам пиратства.<sup>55</sup>

Еще одним способом решения проблемы борьбы с пиратством может стать проведение морскими силами различных государств совместных мероприятий по реализации международных договоренностей в области борьбы с пиратством. Это могут быть совместные учения на море, которые

---

<sup>55</sup> Maritime piracy – the challenge of providing long-term solutions//[Электронный ресурс].-URL: <https://www.msm.nl/resources/uploads/2014/02/MSM-WP2013-15.pdf> (дата обращения 28.03.2017)

включали бы в себя комплекс мероприятий по отслеживанию пиратов, учения по захвату пиратских судов, возможно, обучение ведению переговоров. Поскольку в случае захвата заложников пиратами, было бы целесообразно обучить военных вести переговоры, чтобы избежать возможных людских потерь. Благодаря таким учениям можно было бы выполнять сдерживающую функцию по отношению к лицам, совершающим пиратские действия, а в случае необходимости оказывать своевременную помощь судам, подвергшимся нападению.

Огромное влияние на интенсивность пиратских действий оказывают военно-морские операции. Например, присутствие в территориальных водах Сомали военных кораблей ряда стран дало определенные положительные результаты. Так, индийский сторожевой корабль "Табар" 11 ноября 2008 г. спас от пиратов индийское торговое судно, а через неделю, отражая атаку, потопил пиратское судно. Российский сторожевой корабль "Неустрашимый" предотвратил захват пиратами судов Дании и Саудовской Аравии. Действия государств в ходе этих операций должны полностью соответствовать требованиям международного права и основываться на уважении к суверенитету прибрежных государств.<sup>56</sup>

В рассмотрении данного вопроса нельзя исключить предложения использования частных охранных судов для защиты от пиратов или повышению вооруженности морских судов для их самозащиты. Но здесь не все так просто, и подобные меры могут привести к появлению новых сложностей. Например, пираты часто атакуют торговые суда в территориальных водах, в этом случае непонятно, как государства отнесутся к появлению вооруженных наемников или вооруженного торгового судна в своих территориальных водах. Другой аспект этого предложения: если пираты будут знать, что при abordage им придется иметь дело с вооруженными охранниками, они будут действовать с большей жестокостью

---

<sup>56</sup> Проблемы пиратства в Сомали и пути их решения//[Электронный ресурс].-URL: [http://anric.ru/usefull/articles/\\_problemy\\_piratstva\\_v\\_somali\\_i\\_puti\\_ih\\_resheniya.html](http://anric.ru/usefull/articles/_problemy_piratstva_v_somali_i_puti_ih_resheniya.html) (дата обращения 29.03.2017)

и применять более мощное оружие. Они могут сначала открывать огонь, а потом брать судно на abordаж, вместо того чтобы действовать угрозами. Более того, здесь достаточно остро стоит финансовый вопрос. Для того чтобы обеспечить каждое торговое судно необходимым вооружением, провести обучение персонала, понадобятся значительные финансовые затраты. Не каждое государство готово себе это позволить.

Говоря о способах решения проблем борьбы с пиратством, следует подчеркнуть, что необходимо искоренять те причины, которые способствуют его развитию и заставляют народы бедных стран вставать на криминальный путь. Только совместными усилиями государств можно прийти к устранению этих предпосылок для преступлений. В первую очередь необходимо стабилизировать экономику бедных государств. Здесь понадобится помощь извне в виде финансовых средств, материальных ресурсов, а также инвестиций. Иностранные государства могут создавать на территории таких стран предприятия, обеспечивая этим рабочие места. Это поможет снизить уровень бедного населения. Помощь могут оказывать и такие международные организации как ЮНКТАД, ЮНИДО, ОПЕК. Они могут способствовать экономическому развитию государств. Свою помощь может оказать и один из главных органов ООН, который координирует сотрудничество в экономической и социальных областях – это ЭКОСОС.

Второй аспект – это стабилизация политического положения в этих странах. Совместными усилиями различных государств, а также международных организаций должны предприниматься меры по стабилизации ситуации в таких странах, а также содействие государственному строительству и предотвращение конфликтов.

Подводя итоги можно сказать, что при осуществлении мер в области борьбы с морским пиратством, нельзя не учитывать, что преступления обусловлены социальным и экономическим развитием государств, другими процессами, происходящими в пределах территории государств, прилегающей к их морскому побережью. Можно с уверенностью сказать, что

пиратство как глобальная проблема будет существовать еще долго, и полное ее устранение не наблюдается в обозримом будущем. Возможно, в настоящее время не происходит такая жесткая борьбы с ним, потому что существуют более острые проблемы в современном мире, например, терроризм. Кто-то может сказать, что терроризм является проблемой серьезней, чем пиратство, поэтому все силы многих государств направлены на борьбу именно с ним. Но нельзя отрицать того факта, что пиратство представляет достаточно серьезную угрозу для безопасного судоходства. Государствам ни в коем случае не стоит игнорировать это. Самое главное – это то, что пути решения проблем борьбы с пиратством существуют, необходимо только начать их использовать. Только объединив усилия, мы сможем противостоять пиратству, значительно снизив количество нападений.

## Заключение

На основе проведенного исследования можно сформулировать некоторые выводы.

1. Пиратством считается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый в личных целях экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна и направленный в открытом море против какого-либо другого судна, лиц или имущества, находящегося на их борту, или вне юрисдикции какого бы то ни было государства. На протяжении истории существования пиратства имели место разные виды пиратов, такие как каперы, корсары, буканиры, флибустьеры. Также были пираты, которые были характерны конкретному региону, такие как берберские пираты – это пираты Северной Африки, вокоу – пираты японской этнической принадлежности, ушкуйники – представители российского речного пиратства.

2. Причины появления пиратства связаны с тем, что прежде всего в пираты шли бедняки. Кроме того, желание заполучить легкую наживу заставляло все больше капитанов становиться пиратами.

3. Исходя из исторических аспектов, можно видеть, что пиратство появилось вместе с морской торговлей еще до нашей эры. С течением времени оно не переставало развиваться. В настоящее время оно не стоит на месте и совершенствуется с каждым годом. Пираты оснащают свои суда современным оборудованием и техническими средствами, что позволяет им отслеживать разного вида суда и упрощает процесс их захвата. Более того, сегодня они не только грабят, но и берут людей в заложники с целью получения выкупа за них.

4. Говоря об основных районах нападений пиратов, то наиболее опасными являются воды Юго-Восточной Азии (прежде всего Индонезия, Малайзия, Филиппины), Индийский океан (в частности район Сомали), Западное побережье Африки (в основном Нигерия), а также в меньшей степени регион Карибского моря и Южной Америки.



5. В настоящее время мировое сообщество очень обеспокоено угрозой морского пиратства и принимают различные меры по борьбе с ним. Наибольший вклад в этой борьбе вносит ООН, в частности, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г., а также резолюции ООН, которые направлены на борьбу с пиратами у берегов Сомали и Гвинейского залива. Не следует забывать и о двухсторонних соглашениях между странами. Свой вклад вносят и такие организации как Международная морская организация, НАТО, Европейский Союз. Тем не менее, дальнейшее углубление сотрудничества государств по данному вопросу имеет очень важное значение и способно обеспечить высокие результаты. Вместе с тем сегодня недостаточно разработан комплекс соответствующих международно-правовых мер. Они во многом не отвечают современным требованиям и существующим потребностям, что ведет к снижению общей эффективности противодействия пиратству. Внутренне профильное законодательство государств часто имеет весьма общий характер, вступает в противоречие с действующими нормами международного права и в целом не отвечает современным требованиям обеспечения их безопасности на море. Таким образом, практические меры по противодействию пиратству недостаточно результативны.

6. В качестве одного из способов борьбы с пиратством можно назвать принятие универсального договора, который бы был разработан исключительно в целях борьбы с пиратством и закрепил основные принципы борьбы, а также направления и формы взаимодействия государств в борьбе с данным преступлением, предусматривал бы мероприятия, проводимые государствами в целях пресечения, предотвращения и профилактики пиратских актов.

7. Возможно проведение совместных мероприятий между странами для отработки действий по предупреждению нападений, а также по захвату пиратов. Это могут быть совместные учения на море, которые включали бы в

себя комплекс мероприятий по отслеживанию пиратов, учения по захвату пиратских судов, возможно, обучение ведению переговоров.

8. Мерой по предупреждению пиратства могло бы быть осуществление сопровождения особо важных торговых судов военными кораблями. В случае нападения пиратов, такой военный корабль смог бы оказать сопротивление и спасти как груз, так и персонал.

9. Самое главное, что необходимо сделать, – это оказание помощи для того, чтобы стабилизировать экономическое и политическое положение прибрежного государства, где пиратство процветает. Необходимо решать проблему изнутри, поскольку такое явление как пиратство развивается именно из-за неустойчивости государства в политическом и экономическом плане. Сделать это можно путем оказания финансовой помощи со стороны иностранных государств, вложений инвестиций, учреждению предприятий для создания большего количества рабочих мест. Свою роль в оказании экономической помощи могут сыграть различные международные организации, такие как ЮНКТАД, ЮНИДО, ОПЕК, ЭКОСОС. Иностранные государства также могут помочь в стабилизации политического положения и предотвращению различных конфликтов внутри этих стран. Решение этих вопросов поможет сократить случаи пиратства, а со временем, может быть, и забыть о них.

## Список использованных источников

### I. Нормативные

1. Конвенция об открытом море 1958г// [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/pdf/hsea.pdf](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf) (дата обращения: 3.12.16)
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_r.pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf) (дата обращения: 3.12.16)
3. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 г. // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/maritime.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml) (дата обращения: 19.03.17)
4. Международный Кодекс по охране Судов и Портовых Средств (МК ОСПС) // [Электронный ресурс].- URL: <http://www.trancons.ru/information/mezhdunarodnoe-zakonodatelstvo/mezhdunarodnyi-kodeks-po-ohrane-sudov-i-portovyh-sredstv-mk-osps-chast-a> (дата обращения: 25.03.17)
5. Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 1816 (2008)// [Электронный ресурс].- URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/79/PDF/N0836179.pdf?OpenElement> (дата обращения: 23.03.17)
6. Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2018 (2011)// [Электронный ресурс].- URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/23/PDF/N1157323.pdf?OpenElement> (дата обращения: 23.03.17)

7. Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2020 (2011)// [Электронный ресурс].- URL: [http://undocs.org/ru/S/RES/2020\(2011\)](http://undocs.org/ru/S/RES/2020(2011)) (дата обращения: 23.03.17)
8. Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Резолюция 2039 (2012)// [Электронный ресурс].- URL: [http://undocs.org/ru/S/RES/2039\(2012\)](http://undocs.org/ru/S/RES/2039(2012)) (дата обращения: 23.03.17)

## II Специальные

9. Архенгольц, Ф. История морских разбойников Средиземного моря и Океана/ Ф. Архенгольц. - Москва.: Новелла, 1992.- 366 с.
10. Беккин, Р.И. Пираты не боятся судов. Основные районы нападения/ Р.И. Беккин//[Электронный ресурс].- URL: <http://flot.com/nowadays/tasks/piracy/bekkin.htm> (дата обращения 02.04.2017)
11. Благовещенский, Г. Всемирная история пиратства/ Г. Благовещенский.- СПб.: Астрель-СПб, 2010.- 230 с.
12. Бразовская, Я.Е. Пиратство – международная организованная преступность/ Я.Е. Бразовская//[Электронный ресурс].- URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29454> (дата обращения: 3.12.16)
13. Григорян, В.Л. Пиратство, разбой и терроризм на море/ В.Л. Григорян, В.И. Дмитриев.- Москва.: ИКЦ "Академкнига", 2004.- 224 с.
14. Гросс, П. Хроника морского разбоя: пираты, корсары, флибустьеры/ П. Гросс. –Москва.: Майор, 2009.- 176 с.
15. Констам, А. Пираты. Всеобщая история от Античности до наших дней/ А. Констам.- Москва.: Эксмо, 2009.- 464 с.
16. Короткий, Т. Пираты против свободы судоходства/ Т. Короткий//[Электронный ресурс].- URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=53299>(дата обращения: 3.12.16)
17. Маховский, Я. История морского пиратства/ Я. Маховский. - Москва.: Наука, 1972.- 288 с.

18. Максаковский, В.П. Современное морское пиратство/В.П. Максаковский// [Электронный ресурс].- URL: <http://geo.1september.ru/articles/2010/10/04> (дата обращения: 8.12.16)
19. Международное право. Учебник для бакалавров/ под редакцией К.А. Бекашева. - Москва.: Проспект, 2014.- 352 с.
20. Ромашев, Ю.С. Международное сотрудничество России в борьбе с терроризмом/ Ю.С. Ромашев// [Электронный ресурс].- URL: <https://www.hse.ru/data/2013/03/20/1308513302/Пиратство%20и%20терроризм%202.doc> (дата обращения: 8.12.16)
21. Скальский, А. Морское пиратство процветает/ А. Скальский// [Электронный ресурс].- URL: <http://newsbabr.com/?IDE=52269> (дата обращения: 9.12.16)
22. Синецкий, В.П. Морская деятельность: теоретический аспект/ В.П. Синецкий // Мировая экономика и международные отношения. –2008.- № 8.- С. 49-56

### **III. Интернет-ресурсы**

23. Виды пиратов// [Электронный ресурс].- URL: <https://yaostrov.ru/corps/kayut-kompaniya/item/11320-vidy-piratov> (дата обращения: 7.12.16)
24. Гвинейский залив. Современное пиратство//[Электронный ресурс].-URL: <http://pirate-islands.com> (дата обращения 02.04.2017)
25. Глобальное партнёрство на море как противодействие угрозе морского пиратства// [Электронный ресурс].- URL: [http://factmil.com/publ/strana/nato/globalnoe\\_partnjorstvo\\_na\\_more\\_kak\\_protivod\\_ejstvie\\_ugroze\\_morskogo\\_piratstva\\_ch2\\_2010/61-1-0-369](http://factmil.com/publ/strana/nato/globalnoe_partnjorstvo_na_more_kak_protivod_ejstvie_ugroze_morskogo_piratstva_ch2_2010/61-1-0-369) (дата обращения: 25.03.17)
26. Деятельность Евросоюза по обеспечению безопасности на море и борьбе с морским пиратством (2014) // [Электронный ресурс].- URL:

[http://factmil.com/publ/strana/evrosojuz/dejatelnost\\_evrosojuza\\_po\\_obespecheniju\\_bezopasnosti\\_na\\_more\\_i\\_borbe\\_s\\_morskim\\_piratstvom\\_2014/125-1-0-543](http://factmil.com/publ/strana/evrosojuz/dejatelnost_evrosojuza_po_obespecheniju_bezopasnosti_na_more_i_borbe_s_morskim_piratstvom_2014/125-1-0-543) (дата обращения: 25.03.17)

27. История пиратства. Пираты, корсары, флибустьеры, рейдеры// [Электронный ресурс].- URL: <http://piraty.pp.ua/7-istoriya-piratstva/kto-ty-pirat/73-ktotakiepiraty.html> (дата обращения: 7.12.16)

28. Международная Морская организация// [Электронный ресурс].- URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo/> (дата обращения: 25.03.17)

29. Море флибустьеров//[Электронный ресурс].-URL: <http://geograf.info/flibustery-piraty-i-sokrovisha/more-flibusterov.html> (дата обращения 02.04.2017)

30. Операция ВМС стран Евросоюза «Аталанта» у берегов Сомали// [Электронный ресурс].- URL: [http://factmil.com/publ/strana/nato/operacija\\_vms\\_stran\\_evrosojuza\\_atalanta\\_u\\_beregov\\_somali\\_predvaritelnye\\_itogi\\_2010/61-1-0-257](http://factmil.com/publ/strana/nato/operacija_vms_stran_evrosojuza_atalanta_u_beregov_somali_predvaritelnye_itogi_2010/61-1-0-257) (дата обращения: 25.03.17)

31. Организация Объединенных Наций. Совет Безопасности. Письмо Генерального секретаря от 23 марта 2012 года на имя Председателя Совета Безопасности// [Электронный ресурс].- URL: <http://undocs.org/ru/S/2012/177> (дата обращения: 23.03.17)

32. Организация Североатлантического договора. Операция «Активные усилия» // [Электронный ресурс].- URL: [http://www.nato.int/cps/ru/natohq/topics\\_7932.htm](http://www.nato.int/cps/ru/natohq/topics_7932.htm) (дата обращения: 25.03.17)

33. Проблемы пиратства в Сомали и пути их решения//[Электронный ресурс].-URL: [http://anric.ru/usefull/articles/\\_problemy\\_piratstva\\_v\\_somali\\_i\\_puti\\_ih\\_resheniya.html](http://anric.ru/usefull/articles/_problemy_piratstva_v_somali_i_puti_ih_resheniya.html) (дата обращения 29.03.2017)

34. Пути решения проблем борьбы с морским пиратством//[Электронный ресурс].-URL: [http://studbooks.net/942543/pravo/puti\\_resheniya\\_problem\\_borby\\_morskim\\_piratstvom](http://studbooks.net/942543/pravo/puti_resheniya_problem_borby_morskim_piratstvom) (дата обращения 28.03.2017)

35. Расцвет пиратства в Юго-Восточной Азии//[Электронный ресурс].-URL: <http://www.cargo-ukraine.com/rascvet-piratstva-v-yugo-vostochnoj-azii/> (дата обращения 02.04.2017)
36. Самые опасные в мире моря. 8 фактов о пиратах Юго-Восточной Азии//[Электронный ресурс].-URL: [https://republic.ru/world/samy\\_e\\_opasnye\\_v\\_mire\\_morya\\_8\\_faktov\\_o\\_piratakh\\_yugo\\_vostochnoy\\_azii-1161411.html](https://republic.ru/world/samy_e_opasnye_v_mire_morya_8_faktov_o_piratakh_yugo_vostochnoy_azii-1161411.html) (дата обращения 02.04.2017)
37. Фрэнсис Дрейк. История самого успешного пирата в истории//[Электронный ресурс].- URL: <http://russian7.ru/post/7-glavnyx-faktov-o-frensis-drejke/> (дата обращения: 7.12.16)
38. ICC international maritime bureau. Piracy and armed robbery against ships//[Электронный ресурс].- URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (дата обращения: 8.12.16)
39. Maritime piracy – the challenge of providing long-term solutions//[Электронный ресурс].-URL: <https://www.msm.nl/resources/uploads/2014/02/MSM-WP2013-15.pdf> (дата обращения 28.03.2017)
40. Piracy – Threat at sea. A risk analysis// [Электронный ресурс].- URL: <https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/Documents/Munich%20Re%20-%20Piracy.pdf> (дата обращения: 19.03.17)
41. The international fight against modern-day piracy – are the legal regulations enough?//[Электронный ресурс].- URL: <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/3891/thesis.pdf?sequence=2> (дата обращения: 25.03.17)
42. International action against piracy// [Электронный ресурс].- URL: <https://www.gov.uk/government/speeches/international-action-against-piracy> (дата обращения: 25.03.17)