

**ПРАВОВЫЕ, ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЕ  
МЕТОДЫ БОРЬБЫ С МЕЖДУНАРОДНЫМ ПИРАТСТВОМ**

**К.Н.САЛИМОВ, Ш.Т.САМЕДОВА**  
*Бакинский Государственный Университет*  
*kamilsalimov@yahoo.com*

*Пиратство является преступлением как по международному, так и национальному уголовному праву. Преступность данного деяния установлена еще в древних источниках права. Однако борьба с пиратством, в том числе и международная борьба, сохраняет свою актуальность и в наши дни. Уголовная ответственность за пиратство впервые в Азербайджанской Республике была установлена лишь в 2001 году, когда УК 1999 года был дополнен статьей 219-1 (морской разбой). В статье рассмотрены международные нормативно-правовые и организационно-правовые основания борьбы с пиратством, проанализированы криминалистические методы борьбы с международным терроризмом.*

Пиратство, объявленное «врагом человечества» еще в древние века, и в XXI веке не сложило оружия и представляет серьезную угрозу для свободы морского судоходства. Очевидно, пиратство появилось сразу же после того, как люди освоили мореплавание в различных целях. Но борьба с морским пиратством во все времена носила переменный характер. Периоды острой борьбы с морским пиратством чередовались относительным затишьем, которое вновь сменялось разгулом пиратства. Словом, эволюция пиратства шла в ногу с эволюцией человечества. Совершим небольшой исторический экскурс.

Самыми первыми, печально знаменитыми пиратами в древнем мире были греки — люди, которые считаются родоначальниками европейской цивилизации. Сам великий Ахиллес был пиратом — равно как и Одиссей, который, как описывает Гомер в «Одиссее», рассказывает царю Алкиною, что он со своими моряками высадились на Исмаре и «разорили город, убивая мужчин, забирая в плен их жен и похищая добро...» [4, 123-140.]. Так, в донесении секретаря к египетскому фараону Рамсесу III в конце II в. до н.э. сообщалось о том, что в восточной части Средиземного моря возле оживленных морских путей имелись удобные места для нападения (бухты и острова). Здесь и скрывались пираты, которые занимались не только морским разбоем, но и охотились на людей, обращая их в рабство. Пиратство было самым настоящим бедствием для Великой Римской империи. По одному из свидетельств, однажды по пути из Рима в Родос на корабль, на котором плыл еще юный Гай Юлий Цезарь, напали киликийские пираты. Когда они назвали сумму в 10, а затем 20 талантов, которую хотели бы получить за освобождение пленника, Цезарь оскорбился и

предложил им 50 талантов за свое освобождение, пообещав при этом их казнить впоследствии. Пираты, не придав значение угрозам заложника, после получения выкупа в 50 талантов отпустили его на свободу. Цезарь, проведя в плену 38 дней, уже на следующий день после своего освобождения на четырех галерах с 500 воинами напал на пиратов, находившихся на о. Фармакусса, и захватил в плен около 350 человек, которых немедленно казнил. Об этом факте пишут биографы Цезаря Плутарх и Светоний.

Когда пиратская угроза серьезно нависла над Римом, Гней Помпей собрал флот, а также 12 тыс. пеших легионеров и 5 тыс. всадников и дал пиратам бой, при этом 20 тыс. пиратов были взяты в плен, 10 тыс. погибли, более 1300 их кораблей были уничтожены, 400 кораблей достались победителям. Так Помпей на многие годы очистил от пиратов бассейн Средиземного моря.

Уже в средние века опять наступает «расцвет» пиратства. Некоторые исследователи называют даже этот период «классической эпохой» пиратства. Так, Бенерсон Литтл, автор исследования «Тактика и Техника Пиратов» [9], отмечает, что пираты процветали столь долгое время потому, что смогли создать децентрализованную систему управления, способную проводить сложные военные операции. Они объединяли людей самого разного происхождения, профессий и классов, объединенных одной целью. Благодаря этому, пираты могли долгое время успешно противостоять объединенным силам многих государств. Однако ряд фундаментальных причин послужили основанием для проигрыша пиратов романтического века. В частности, размеры и скорость торговых судов значительно выросли, и пираты стали проигрывать погони за ними. Из-за бурного развития колониальных империй существенно выросло их военное присутствие в пиратских районах и количество патрульных судов. В результате этого, пиратский промысел стал более рискованным занятием, и, главное, пираты лишились безопасных баз. Развитие колоний привело к росту численности населения и, одновременно, к усилению властного контроля: в результате, пираты лишились возможности успешно прятаться в труднодоступных местах, сбывать добычу и рекрутировать новобранцев. Кроме того, если изначально страны мира мирились с присутствием пиратов и даже иногда использовали их в своих интересах, то постепенно пиратство стало восприниматься как абсолютное зло. Без возможностей сотрудничества с властями пираты утратили тыл, и пиратство в целом перестало представлять существенную угрозу для международного морского судоходства.

Как мы наблюдаем, последние десятилетия прошедшего века и первое десятилетие нашего века опять стали периодом «расцвета» пиратства. Джон Барнетт в книге «Опасные Воды: Современное Пиратство и Террор в Открытом Море» [6] подчеркивает, что современные пираты также появились в качестве одного из результатов эволюции человечества. Развитие технологий позволило им получить в свое распоряжение быстроходные катера, мощное оружие и средства связи, что сделало возможным уменьшение численности экипажей. В результате краха колониальных империй и появления большого количества территорий, которыми никто не управляет, пираты получили в свое распоряжение людские ресурсы, базы, береговую инфраструктуру, возможности приобретения оружия и техники и пр. Кроме того, изменился и состав пиратов. Если в прошлом подавляющее большинство экипажей составляли совсем молодые

люди, зачастую подростки, а пиратский век был очень недолог (оценка Дэвида Кордингли, «Под Черным Флагом: Романтика и Реалии Жизни Среди Пиратов» [9]), то ныне это мужчины в расцвете сил, которые иногда делают разбойничью карьеру на протяжении десятилетий. Пираты не действуют в одиночку: большей частью они входят в состав криминальных (иногда террористических) синдикатов и полувоенных группировок, обеспечивающих им прикрытие.

Окончание холодной войны также невольно способствовало возрождению пиратства. Советские военные корабли, которые курсировали в Атлантике, Тихом и Индийском океанах, самым своим присутствием отпугивая потенциальных морских грабителей, вернулись на базы. В свою очередь, присутствие бывших противников советских ВМФ - флотов США, Великобритании и пр. значительно уменьшилось. Другая причина возрождения активности пиратства заключается в том, что бывшие колонии, получив независимость, так и не смогли создать стабильное государство, которое могло бы контролировать ситуацию в своих территориальных водах. Наглядным примером является Сомали, у которого полностью отсутствует военно-морской флот. Поэтому в водах Сомали пираты могут чувствовать себя в полной безопасности.

Параллельно с этим уменьшались силы, призванные противодействовать пиратству. В мире не существует сил, специализирующихся на решении этой задачи. Военные флоты имеют другую задачу - они отвечают за оборону государства и могут быть привлечены к действиям против пиратов лишь в исключительных случаях. В любом случае, борьба с пиратами для современных военных моряков - задача крайне сложная, прежде всего, в политическом плане. Военные не обучены проводить подобные операции. Кроме того, всегда высок риск ошибки: легко можно спутать мирную рыбацкую лодку с пиратским судном и обстрелять ее. Политические последствия этого могут быть крайне неприятными. Еще более сложно проводить операции по освобождению захваченных пиратами кораблей [11].

Со второй половины XX века международное сообщество приняло несколько международных договоров, нормы которых в той или иной степени регулируют вопросы борьбы с пиратством. Принятые в рамках ООН Женевская Конвенция о действиях в открытом море 1958г., Конвенция ООН по морскому праву 1982г. и Римская Конвенция по борьбе с незаконными актами, угрожающими морской навигации 1988г. провозглашали, что пиратов, находящихся вне территориальных вод своего государства, имеет право ловить и уничтожать боевой корабль любой страны мира.

Однако принятие указанных международных договоров и трансформация соответствующих норм в национальные уголовные законодательства не были достаточными для успешной борьбы с пиратством. В последние годы пиратство привлекло к себе значительное международное внимание. Масштабы современного пиратства поражают воображение. Наибольшую часть прироста пиратской активности обеспечили пираты, оперирующие в водах Сомали и Аденского залива. Второе наиболее опасное место – побережье Нигерии. В числе традиционно опасных мест также остаются воды, прилегающие к Бангладеш и Танзании, однако здесь пираты нападают лишь на суда, стоящие на якоре. Продолжают оставаться опасными для судоходства побережье Индонезии и воды Малаккского пролива. В силу событий, происходящих в Сомали, проб-

лема морского пиратства обретает особую свою значимость, так как объектом посягательства по существу являются не только люди, но и военные вооружения, ракеты и другие стратегически значимые объекты, которые, попав в руки пиратов, могут быть в последствии использованы террористами, масштабы трагических последствий которых трудно предположить. Борьба с пиратами, базирующимися в Сомали, крайне затруднена. По сути, Сомали - идеальное место для пиратских баз. Здесь фактически отсутствует центральная власть, страна наводнена оружием. В свою очередь, Аденский залив, являющийся продолжением Красного моря и Суэцкого канала, это кратчайший путь из Европы в Азию. Ежегодно здесь проходит до 20 тыс. судов. По масштабам трафика, Аденский залив уступает лишь Малаккскому проливу (50 тыс. кораблей в год), но превосходит Панамский канал (15 тыс.).

Сами сомалийские пираты пиратами себя не считают. По данным Центрального Командования США, весной 2008 года опубликовавшей доклад «Пиратство на Африканском Роге», во многих случаях это участники вооруженных формирований, которые имеют богатый опыт ведения боевых действий и базируются в самопровозглашенных независимых анклавах, таких как Пунтланд и Сомалиланд. Их организация имеет племенной и клановый характер. Ряд интервью, которые они дали западными СМИ, позволяет оценить их аргументацию. Они, в частности, подчеркивают, что экономика их родины разрушена Западом, который сбрасывает в территориальных водах Сомали химические отходы. Пираты весьма скептически относятся к угрозам в свой адрес, утверждая, что пиратов невозможно отличить от местных жителей, а местных жителей – от пиратов. Население прибрежных городов и деревень пиратов всемерно поддерживает, поскольку морской разбой является основой существования десятков тысяч человек.

Вирджиния Линсфорд, автор книги «Мертвые не болтают: культурная история пиратства в современную эпоху» [10], отмечает, что современное пиратство может существовать долгое время лишь при наличии пяти основных составляющих: 1) пираты должны обладать большим числом потенциальных рекрутов; 2) безопасной базы; 3) сложной организации; 4) внешней поддержки какого-либо рода; 5) культурных связей, которые обеспечивают солидарность внутри группы. Все эти факторы ныне присутствуют в Сомали. Интересно, что Питер Лер, автор книги «Насилие на море: пиратство в эру глобального терроризма» [8, главу, посвященную анализу действий сомалийских пиратов, назвал весьма показательно: «Пиратский рай» [12].

Разгул пиратства в этом районе пришелся на 2007-2008 годы, что вынудило Совет Безопасности ООН в декабре 2008 года принять Резолюцию, дающую разрешение на военные действия - в том числе и на проведение наземных операций - против пиратов, действующих в районе Африканского Рога. Кроме всего прочего, Резолюция 1846 дала право государствам, чьи корабли борются с пиратами, входить в территориальные воды Сомали («преследовать по горячим следам») и бороться с морскими разбойниками так, как это позволено делать в международных водах (де-факто, во внутренних водах Сомали им разрешено применять оружие). Таким образом, Резолюция 2008г. значительно расширило сферу действия международных сил в борьбе с пиратством, распространив ее также непосредственно на территорию государства.

Международная борьба с пиратством в XXI веке отличается также тем, что на этот раз международное сообщество не стало ограничиваться только принятием указанной Резолюции. ООН приняла также серьезные организационно-правовые меры борьбы с пиратством. Ныне в районе Сомали находится большая международная группировка боевых кораблей: действий подобного масштаба по борьбе с пиратами не производилось с момента образования ООН. Здесь действует эскадра («Объединенная Тактическая Группа 150»), состоящая из 7-15-ти кораблей, предоставленных США, Великобританией, Канадой, Данией, Францией, Германией и Пакистаном, периодически к ней присоединяются корабли Австралии, Италии, Нидерландов, Новой Зеландии, Португалии, Испании и Турции. Эта группировка была создана в 2001 году, параллельно с началом операции в Афганистане, ее основной задачей была борьба с терроризмом, пиратством и контрабандой в районе Аденского залива, Арабском и Красном морях, Индийском океане [13].

В 2007 году была создана группировка НАТО («Союзный Поставщик»), которая занимается сопровождением конвоев с гуманитарной помощью Всемирной Продовольственной Программы ООН для Сомали и попутно борьбой с местными пиратами. В эту эскадру входят корабли Греции, Великобритании, Италии и Турции.

В декабре 2008 года о намерении начать аналогичную операцию объявил Европейский Союз (операция называется «Атланта»). Свои боевые корабли представляют Греция, Великобритания, Испания и Франция. Кроме этого, в этом регионе действуют, с разной степенью успеха пытаясь помешать пиратам, корабли арабских государств Персидского залива, России, Ирана и Индии.

В январе 2009 года под эгидой ООН была создана объединенная военно-морская группировка, предназначенная для борьбы с пиратами, в ней участвуют 24 государств мира и 6 международных организаций.

По оценкам исследовательского Brookings Institution, де-факто, в период после окончания Второй мировой войны международное сообщество крайне редко задействовало подобные военно-морские силы и впервые в истории, эта армада предназначена не для войны, а для проведения антипиратских операций. Пиратство в серьезной степени повлияло на стоимость перевозок, которая значительно возросла. Наибольшее же беспокойство у международного сообщества вызывает здоровье и безопасность моряков.

Вместе с тем успешная борьба с пиратством невозможна без детального изучения всех обстоятельств совершения этого преступления международного характера. Как показывает международная практика, большинство атак совершается в ночное время, когда на вахте стоит минимальное число моряков, и скорость кораблей ниже обычного. Типы атак также различаются. В первом случае пираты просто высаживаются на корабль, очищают корабельный сейф и кошельки команды, после чего скрываются. Обычный улов, получаемый в результате подобной операции, составляет примерно 20 тыс. долларов. Второй тип атаки подразумевает хищение не только денег, но и грузов. В одних случаях пираты просто перегружают товары на свои суда; иногда эта операция требует швартовки в пиратской гавани; иногда захваченное судно пригоняется в какой-либо порт, где у пиратов имеются соответствующие связи, где груз продается местным покупателям. Доходность подобных операций намного выше, стои-

мость грузов, распродаваемых по демпинговым ценам, может достигать нескольких сот тысяч долларов. В третьем случае пираты задерживают корабль с грузом, берут его команду и пассажиров в заложники, после чего требуют выкуп у судовладельца. Размеры выкупа также варьируются и не разглашаются, однако были сообщения, что он может достигать нескольких миллионов долларов. Четвертый метод был широко распространен в 1990-е годы, однако в результате ужесточения международных правил регистрации судов, в последние годы о подобных историях не сообщалось. Суть метода следующая: пираты захватывают корабль, после чего уничтожают его команду, подделывают соответствующие документы и регистрируют судно заново (до конца 1990-х годов временную регистрацию, позволяющую судну ходить по панамским или гондурасским флагом, можно было без особых проблем получить в любом консульстве Панама и Гондураса). Далее судно либо продается, либо получает заказ на перевозку какого-либо ценного груза, после чего бесследно исчезает [11].

В настоящее время судовладельческие компании не отправляют в этот регион суда, имеющие скорость менее 18-ти узлов, чья высота от бортика до ватерлинии составляет менее 10-ти метров, потому чтобы пираты не смогли захватить ни один корабль, который шел со скоростью, превышающей 15 узлов. То есть, когда они видят быстрый корабль с высоким бортом, они отказываются от нападения.

В долгосрочной перспективе, единственным путем решение пиратской проблемы является решение проблемы безвластия в Сомали. Это очень серьезная и сложная задача. Однако следует учитывать, что сохранение подобной ситуации в Сомали приводит не только к появлению морских, но и наземных угроз. Все большие опасений вызывает тот факт, что Сомали может превратиться в базу негосударственных актеров - от торговцев наркотиками до террористов. Международное сообщество должно решать эту проблему, пока хаос и безвластие не начали распространяться [11]. Таким образом, борьба с пиратством должна идти не только в водном пространстве, но и на суше. Сегодня безвластие и хаос в Сомали угрожает интересам многих государств и посягает в целом на международный правопорядок.

Предпринимать или не предпринимать решительные шаги по борьбе с пиратами это вопрос политический. Военно-морское присутствие не гарантирует безопасности, поскольку были примеры того, как пираты захватывали суда, передвигавшиеся в конвоях. Пиратам достаточно 15-ти минут, чтобы взобраться на борт, после чего практически ничего нельзя сделать. Организация борьбы с пиратством очень сложная проблема, еще и потому, что в водах вблизи Африканского Рога оперирует множество рыбаков: они передвигаются на малых судах, и у многих из них есть оружие для самозащиты. Если быстрый катер проходит рядом, и на нем виден человек с ружьем, то трудно определить - это пират или рыбак. То есть, подобная работа требует очень высокого уровня профессионализма [13].

Анализ ситуации сложившейся в указанном районе диктует необходимость: во-первых, увеличить военно-морское присутствие в этом регионе, включая авиационное. Во-вторых, требуется серьезная работа по улучшению координации действий между военными и гражданскими судами. Явилось бы

целесообразным создание единого координационного центра, которым управляли бы военные - американские, французские или европейские представители. Этот центр отвечал бы за все военные силы, находящиеся в этом регионе. Торговые суда могли бы связываться с этим центром во время прохождения опасного района. Следует также отметить, что в результате непродуманной тактики борьбы с пиратами, первые жертвы-убитые, появились в результате ошибочной атаки со стороны военного корабля. Нет ничего хуже, когда боевые действия военного корабля реализуются без хорошо подготовленной разведки, отсутствия тактических навыков его проведения. Таким образом, если в указанный регион направляются военные корабли, то требуется общий координационный центр. «Объединенная Тактическая Группа 150», которая проводит антитеррористические операции, подчиняется командованию Пятого Флота США, находящемуся в Бахрейне. Торговым судам, которые проходят этот район, в случае нужды рекомендуют связываться с командным пунктом британских ВМФ в Дубае. Европейский Союз создал «Центр Безопасности Мореходства - Африканский Рог», штаб которого базируется в Норвуде. Создан интернет-сайт, на котором вывешены последние фотографии подозрительных судов; алгоритмы действий пиратов; перечень защитных мер, которые должны предпринимать владельцы торговых судов, и пр. Однако, как нам представляется, это только часть решения проблемы. В этом регионе требуется иметь больше боевых кораблей и единый локальный координационный центр.

Вместе с тем контактная группа по борьбе с пиратством у берегов Сомали 28 января 2010 года отметила свою первую годовщину. 28 января 2010 года в Нью-Йорке была проведена встреча с представителями группы по борьбе с пиратством из более чем 50 стран и международных организаций. Были отмечены существенные успехи в расширении дипломатических усилий и устойчивый прогресс, предпринимаемые этой группой, в борьбе с преступниками, которые атакуют суда, доставляющие в Африку гуманитарную помощь, и другие корабли, следующие транзитом по одному из самых оживленных судоводных коридоров мира.

Усилие государства в координации борьбы с пиратством наглядно было продемонстрировано при захвате пиратами танкера «Московский университет» с российским экипажем на борту, происшедшим в мае 2010 года. Успешному проведению операции российскими военными моряками с корабля «Маршал Шапошников» способствовали также и американские военные. Вертолет одного из находившихся в районе кораблей ВМС США, облетел танкер перед операцией и передал на российское судно собранную информацию.

Сегодня мы наблюдаем тенденцию, когда морской разбой фактически является способом совершения таких преступлений международного характера как угон морского судна и захват заложников с требованием выплаты денег как условий их освобождения. Пока что принято считать, что между пиратами и террористами нет связи. Нам это утверждение кажется не бесспорным. Но если в пиратский бизнес вовлечены террористы, то это лишь усложняет ситуацию, поскольку дело касается выплат выкупов за захваченные корабли. Дело в том, что во многих государствах – например, в Великобритании и США – действуют законы, запрещающие выплаты выкупов террористам. Ныне деньги на выкуп выделяют частные компании, пытающиеся освободить своих людей, государ-

ственные власти не выработали официальной позиции, можно платить за это или нет. Но если связь между террористами и пиратами будет установлена, то ситуация многократно ухудшится. Кстати, мы полностью солидарны с авторами, которые высказываются против отождествления понятий «морской терроризм» и «пиратство», считая их самостоятельными видами преступлений [3, 39-40].

И в заключение статьи мы опять в решении этого вопроса возвращаемся к ранее высказанной мысли: борьба с пиратством должна идти не только на море, но и на суше.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Действующее международное право / Под ред. Колоскова Ю.М., Кривчиковой Э.С. В 3-х т. Т.3. М.: Проспект, 1999, 391 с.
2. Салимов К.Н. Современные проблемы терроризма. М.: Проспект, 2000, 361 с.
3. Самедова Ш.Т. Проблемы дифференциации уголовной ответственности за морской разбой в УК Азербайджанской Республики // Право: теория и практика. М.: ООО АНП, 2009, № 11, с.38-41.
4. Уилсон К. Мир криминалистики. В 2-х т. Т.1. /Пер. с англ. Смоленск: Русич, 1997, 261 с.
5. УК Азербайджанской Республики 1999 г. Баку: Ганун, 2009.
6. Dangerous Waters: Modern Piracy And Terror On The High Seas (Paperback - 2003/09/01) by John S. Burnett (Author).
7. David Cordingly, "Under the Black Flag: The Romance and the Reality of Life Among the Pirates".
8. Peter Lehr, Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism
9. The Sea Rover's Practice: Pirate Tactics and Techniques, 1630-1730, by Benerson Little / Washington: Potomac Books, 2005.
10. Virginia Lunsford, Dead Men Tell No Tales: A Cultural History of Piracy in the Modern Age.
11. <http://www.washprofile.org/?q=ru/node/8350>
12. <http://www.washprofile.org/?q=ru/node/8352>
13. <http://www.washprofile.org/?q=ru/node/8346>

### BEYNƏLXALQ DƏNİZ QULDURLUĞU İLƏ MÜBARİZƏNİN HÜQUQİ, TƏŞKİLATİ VƏ KRİMİNALİSTİK ÜSULLARI

K.N.SƏLİMOV, Ş.T.SƏMƏDOVA

#### XÜLASƏ

Dəniz quldurluğu həm beynəlxalq, həm də milli cinayət qanunvericiliyi ilə cinayət hesab olunur. Bu əməl hələ qədim hüquqi mənbələrdə cinayət kimi qəbul olunurdu. Amma dəniz quldurluğu ilə mübarizə, həmçinin beynəlxalq mübarizə, öz aktuallığını bu gün də saxlayır. Azərbaycan Respublikasında dəniz quldurluğuna görə məsuliyyət ilk dəfə yalnız 2001-ci ildə müəyyən olunmuşdur. Belə ki, 1999-cu il Cinayət Məcəlləsinə 219-1 maddəsi əlavə edilmişdir. Məqalədə dəniz quldurluğu ilə mübarizənin beynəlxalq normativ-hüquqi və təşkilati-hüquqi əsasları, müasir kriminalistik üsulları araşdırılır.

# **LEGAL, ORGANIZATIONAL AND CRIMINALISTIC METHODS OF STRUGGLE AGAINST THE INTERNATIONAL PIRACY**

**K.N.SALIMOV, Sh.T.SAMADOVA**

## **SUMMARY**

The piracy is a crime, both on international, and to national criminal law. The criminality of the given act is established in ancient legal sources. However, struggle against piracy including the international struggle, still keeps its urgency. The criminal liability for piracy in the Azerbaijan Republic was first established only in 2001 when article 219-1 was annexed to CC in 1999 (sea robbery). The article investigates international standard-legal and organizational-legal grounds for the struggle against piracy and its modern criminalistic methods.