

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 341.255.5

© Гуцуляк Василий Николаевич

— доктор юридических наук, профессор,
Почетный работник Морского флота
gutsul@inbox.ru

Правовые средства борьбы с пиратством и терроризмом на морском транспорте

Аннотация. Морской транспорт является одной из важнейших «кровеносных артерий» современной мировой экономики. По оценке специализированного учреждения ООН — Международной морской организации (ИМО) более 80% объема мировой торговли обеспечивает судоходство. Кроме того, миллионы туристов сегодня пользуются морскими круизными судами и паромами. Согласно данным Ллойда — авторитетной страховой корпорации — морские суда перевозят порядка 90% торговых грузов. Для России, традиционно являющейся одной из ведущих морских держав, имеющей самую большую в мире протяженность морской границы (38 807 км) и побережье которой омывается водами 12 морей, принадлежащих бассейнам трех океанов, и внутреннего Каспийского моря, морской транспорт имеет жизненно важное значение. В то же время деятельность морского транспорта сопряжена с необходимостью его защиты от различного рода внешних угроз, среди которых наибольшую потенциальную опасность представляют морское пиратство и терроризм. Поэтому статья посвящена анализу правовых средств, используемых в борьбе с пиратством и терроризмом на морском транспорте. Раскрываются содержание дефиниций морского пиратства и терроризма. Обосновывается вывод о необходимости внесения изменения в ст. 227 УК РФ, касающуюся пиратства. Рассмотрены принципиальные отличия и общие признаки пиратства и терроризма. Анализируются положения Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» в части, касающейся морского транспорта.

Ключевые слова: морское пиратство; терроризм; морской транспорт; безопасность; международное право.

© **Vasiliy N. Gutsulyak**
Doctor of Law, professor,
honorary worker of the Navy,

Legal means of the fight against piracy and terrorism in sea transport

Abstract. Sea transport is one of the most important ‘blood arteries’ of the present world economy. According to a specialized agency of the United Nations “The International Maritime Organization (IMO), shipping accounts for more than 80% of the world trade. In addition, millions of tourists today use sea cruise ships and ferries. According to the Lloyd data, a reputable insurance corporation, ships carry about 90% of merchandise. As Russia is traditionally one of the leading maritime powers, possessing the world's largest sea border (38,807 km), and its coasts are washed by 12 seas of three oceans and the internal Caspian Sea, sea transport is of vital importance. At the same time, sea transport activity correlates with the need to protect it from various external threats, among which maritime piracy and terrorism are of the greatest potential danger. Therefore, the article is devoted to the analysis of legal means used in the fight against piracy and terrorism in sea transport. The paper explains the essence of the definitions ‘maritime piracy’ and ‘terrorism’, substantiates the necessity to amend the Art. 227 of the Criminal Code about piracy. There have been also considered fundamental differences and common traits of piracy and terrorism. There have been analyzed the provisions of the Federal Law on March 6, 2006 No. 35-FZ "On Countering Terrorism" relating to sea transport.

Keywords: maritime piracy; terrorism; sea transport; security; International law.

Пиратство не только представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания, но и наносит существенный экономический ущерб международному торговому судоходству (по различным оценкам от 7 до 12 млрд долл. США ежегодно). В связи с этим меры, предпринимаемые государствами по борьбе с этим явлением, наряду с традиционным использованием международно-правовых механизмов, должны включать в том числе и дальнейшее совершенствование их внутреннего законодательства.

К сожалению, несмотря на то что, Россия является участницей Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., ст. 227 УК РФ, касающаяся пиратства, не отражает в должной мере положения ст. 101 Конвенции.

Сравнивая две конструкции состава пиратства — российскую и международную, можно сделать вывод, что ст. 227 УК РФ о пиратстве не

содержит признаков, имеющих существенное значение для отграничения пиратства от других видов преступлений. В указанной статье не указано место совершения преступления в качестве конструктивного признака пиратства.

В настоящее время в международном праве отсутствует универсальный международный договор, который бы содержал общепризнанное определение международного терроризма и нормы, регламентирующие предупреждение, пресечение и наказание за него. Однако существует общее признание действий, трактуемых обычно как терроризм, в качестве одного из тяжких преступлений.

В доктрине в целом под терроризмом понимается посягающее на правопорядок применение физическим лицом, либо их группой, организацией насилия, направленного на достижение своих целей путем устрашения людей и властей. При выходе таких действий за границы одного государства следует говорить о международном терроризме.

Терроризм имеет ряд существенных отличий от морского пиратства.

Во-первых, у лиц, совершающих акты терроризма и пиратства, различная мотивация. Если террористы руководствуются, прежде всего, идеологическими и (или) религиозными мотивами и обычно выдвигают политические требования, то пираты преследуют цели, направленные сугубо на личное обогащение.

Во-вторых, у этих двух видов международных преступлений различная сфера действия. Если пиратство осуществляется исключительно в открытом море, вне юрисдикции какого-бы то ни было государства (захват судов и другие противоправные акты, направленные против безопасности судоходства, осуществляемые в водах прибрежного государства являются не пиратством, а разбоем), то теракты могут осуществляться как в открытом море (например, в случае с пассажирским лайнером «Акилле Лауро» в 1985 г.), так и в водах, подпадающих под суверенитет и (или) юрисдикцию прибрежного государства (например, случай с пассажирским судном «Аврасия», захваченным террористами в 1996 г. в турецком порту Трабзон).

В-третьих, если пираты стараются не афишировать свою преступную деятельность и в большинстве случаев получают выкуп за захваченные суда и членов экипажа в результате тайных переговоров с представителями судовладельческих компаний, то террористы, наоборот, стараются в максимальной степени привлечь внимание средств массовой информации с тем, чтобы обеспечить наибольший общественный резонанс.

В-четвертых, террористы в качестве объектов нападения используют как гражданские суда, так и военные корабли (например, подрыв американского эсминца «Коул» в 2000 г. в порту Аден), а пираты атакуют исключительно торговые суда.

В-пятых, террористы могут использовать себя в качестве «камикадзе»

для уничтожения морских судов (например, взрыв танкера «Силк Прайд» в 2001 г. двумя смертниками у побережья Шри-Ланки), пираты же никогда не станут рисковать собственными жизнями и при малейшей угрозе без колебаний сдаются военным морякам.

Можно выделить общие признаки актов терроризма и пиратства на морском транспорте.

Прежде всего, террористические и пиратские объединения являются негосударственными формированиями. Они не зависят от государства и в свою очередь государства не несут ответственности за их действия и причиненный ими ущерб.

И те, и другие представляют опасность для человеческих жизней, для экономики и безопасности судоходства в целом.

Террористические и пиратские альянсы имеют схожую структуру и используют примерно одинаковую тактику нападений, а также разведывательные методы с внедрением своих агентов в судоходные предприятия и организации.

И наконец, и терроризм, и пиратство на морском транспорте чаще всего являются преступлениями международного характера в силу специфики деятельности морских судов.

Федеральный закон «О противодействии терроризму» предоставляет военным кораблям России достаточные правовые основания в целях обеспечения безопасности национального морского судоходства пресекать террористические акты не только во внутренних водах, территориальном море и на континентальном шельфе РФ, но и в прилегающей и исключительной экономической зонах РФ, а также в открытом море. Более того, можно утверждать, что Закон не устанавливает каких-либо территориальных ограничений, когда пресечение террористических актов связано с обеспечением безопасности национального морского судоходства.

Вместе с тем российские военные корабли при пресечении террористических актов за пределами морских пространств, находящихся под суверенитетом и юрисдикцией России, должны действовать в соответствии с нормами международного права. Кроме того, при нахождении военного корабля в морских пространствах, подпадающих под суверенитет и юрисдикцию другого государства, они обязаны соблюдать и уважать иностранные законы и правила.