

УДК 343.326

DOI [10.17150/1996-7756.2014.8\(4\).175-187](https://doi.org/10.17150/1996-7756.2014.8(4).175-187)

ПРИМЕНЕНИЕ НОРМ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОГО ХАРАКТЕРА КАК ОДИН ИЗ СПОСОБОВ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ МОРСКОМУ ТЕРРОРИЗМУ И ПИРАТСТВУ

Н.А. Князева, Е.А. Князева

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Российская Федерация

Информация о статье

Дата поступления
16 августа 2014 г.

Дата принятия в печать
23 сентября 2014 г.

Дата онлайн-размещения
29 декабря 2014 г.

Ключевые слова

Пиратство; морской терроризм;
конвенция; судоходство;
преступление;
район открытого моря

Финансирование

Государственное задание
№ 29.763.2014/К Министерства
образования и науки Российской
Федерации

Аннотация. В статье проведен анализ норм международно-правового характера, которые являются одним из способов противодействия пиратству и морскому терроризму. Рассмотрены основные положения конвенций, регулирующих вопросы противодействия пиратству и морскому терроризму. Авторами обозначены ключевые моменты разработки новых положений конвенций, а также трудности, которые возникают при применении их на практике. Выявлены как положительные, так и отрицательные стороны конвенций.

Определено, что положения некоторых конвенций устарели и не соответствуют современным реалиям. Однако наметились тенденции к изменению и дополнению ряда положений конвенций посредством принятия резолюций.

В результате проведенного авторами анализа современной динамики и тенденций международного терроризма в целом выделены определенные категории угроз применительно к морскому транспорту, которые охватываются понятием морского терроризма. Обозначены основные регионы, в которых совершаются акты пиратства и морского терроризма, установлены первостепенные причины их распространения.

Обращено внимание на то, что пиратство и морской терроризм имеют определенные сходные черты. Однако в регионах распространения актов пиратства (особенно у берегов Сомали) разобраться на практике, где терроризм, а где пиратство, становится все труднее. Это порождает известные трудности при применении норм международно-правового характера в случае совершения актов пиратства и морского терроризма.

Авторы отмечают, что борьба с пиратством и терроризмом на море ввиду ее специфичности и сложности не может являться прерогативой какого-то отдельного государственного органа и должна осуществляться только путем их тесного взаимодействия между собой, а также взаимодействия с подобными государственными органами иностранных государств.

THE APPLICATION OF INTERNATIONAL LEGAL RULES AS A WAY OF COUNTERACTION TO MARITIME TERRORISM AND PIRACY

Knyazeva, Natalya A., Knyazeva, Ekaterina A.

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russian Federation

Article info

Received
2014 August 16

Accepted
2014 September 23

Available online
2014 December 29

Key words

Piracy; maritime terrorism;
convention; shipping; crime;
area of the high seas

Abstract. The article analyzes the norms of international law, which are one of the ways to counter piracy and maritime terrorism. The main provisions of the conventions governing the issues of counter-piracy and maritime terrorism are considered in the text. The authors highlight the key moments of the development of new provisions of the Conventions, as well as the difficulties that arise when they are applied in practice. Both positive and negative characteristics of the conventions are revealed here.

It is specifically highlighted that the provisions of certain conventions have become outdated and no longer correspond to modern realities. At the same time some tendencies for amendment of these conventions has been set up by means of the adoption of resolutions.

As a result of analysis of the current dynamics and trends of international terrorism in general, authors found out categories of threats in relation to maritime transport, which are covered by the concept of maritime terrorism. Also they identified the main areas in which committed acts of piracy and maritime terrorism, as well as elicited the primary determinates for their distribution.

Financing

Scientific results obtained in the framework of the state task of The Ministry of education and science of Russian Federation, the task № 29.763.2014/К

It is paid attention to the fact that piracy and maritime terrorism have some similarities. However, in regions where acts of piracy (especially off the coast of Somalia) it is difficult to understand in practice, where is terrorism and where is piracy, and it is becoming increasingly complicated. This creates certain difficulties for the application of international legal rules in the case of acts of piracy and maritime terrorism.

The authors point out that the fight against piracy and terrorism at sea because of its specificity and complexity cannot be the prerogative of a single statebody and must be carried out only by close interaction of state services with each other, as well as interaction with such foreign State bodies.

Морской терроризм и пиратство представляют собой серьезную угрозу безопасности судоходства, жизни и здоровью экипажа и пассажиров судов, приводят к большим убыткам в международной торговле и значительному экономическому ущербу для многих стран мира.

Предпосылками возникновения морского терроризма стало пиратство. Как негативное социальное явление пиратство имеет весьма древнюю историю. Оно зародилось одновременно с развитием торгового мореплавания и началом войн на море. Пиратство долго оказывало существенное влияние на коммерческое судоходство, совершаемое в районах морей и океанов. В современном понимании пиратство — это преступление международного характера, состоящее в незаконном захвате, ограблении или потоплении торговых или гражданских судов, совершенное в открытом море. Пиратство представляет серьезную угрозу для безопасности морского судоходства, является причиной гибели людей, подрывает отношения между странами и наносит серьезный урон мировой экономике.

В 2013 г. было зафиксировано 264 нападения на морские суда (в 2012 г. — 297), захвачено 12 судов (в 2012 г. — 28), взято в заложники более 300 членов экипажа (в 2012 г. — 585). География действий пиратов осталась прежней: в районе Сомали совершено 15 нападений, в Гвинейском заливе (в районе Нигерии, Габона, Кот-д'Ивуара и Того) совершено 51 нападение на суда, приведшие к захвату 7 судов, взятию в заложники 49 человек и похищению 36 человек [1]. Как показывает статистика, количество зарегистрированных случаев пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов во всем мире за прошедший год оказалось наименьшим за последние шесть лет.

Основной причиной сокращения общего числа случаев пиратства в мире стало уменьшение числа нападений сомалийских пиратов

у берегов Восточной Африки. Ключевую роль в снижении количества пиратских атак сыграли сотрудничество между странами по вопросам противодействия пиратству, а также скоординированные действия международных военно-морских сил.

Естественно, что применение военно-морских сил против пиратских захватов является одной из эффективных мер противодействия пиратству. Они используют широкие возможности для длительного преследования пиратских судов, могут вести разведку на огромных пространствах морских районов с помощью вертолетов, самолетов-разведчиков, располагают достаточным вооружением для захвата судов, подозреваемых в актах пиратства. Однако использование только военных мер не решает проблему в целом. Развитие регионального и международного сотрудничества, а также взаимодействие между странами в целях борьбы с пиратством могут зачастую показать более действенные результаты.

Необходимо отметить, что некоторые государства иногда не в состоянии осуществлять глобальные и эффективные меры в борьбе с пиратством. Особенно это касается стран с низким уровнем экономического развития и с нестабильной политической обстановкой. В таком случае международное сотрудничество в этой сфере является необходимым и наиболее значимым для достижения видимого результата. Оно объединяет усилия различных стран, международных организаций и иных специально уполномоченных структур в отношении борьбы с пиратством.

Данное сотрудничество между странами и организациями было бы невозможно без закрепления соответствующих мер борьбы с пиратством в нормах международного права.

Впервые норма международного права, регламентирующая вопросы противодействия морскому пиратству, была сформулирована в

Женевской конвенции об открытом море от 29 апреля 1958 г. Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1982 г. дала более развернутое определение пиратства. Благодаря этим международным актам удалось не только юридически формализовать сам феномен морского пиратства, но и очертить круг действий, определяющих содержание этого понятия и отношение к нему сообщества государств.

Согласно положениям ст. 15 Конвенции 1958 г. и ст. 101 Конвенции 1982 г., пиратскими признаются следующие действия:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершенный с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный: в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата либо против лиц или имущества, находящихся на их борту; против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства;

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

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

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

Вместе с тем, согласно положениям конвенций, военный корабль любого государства имеет право действовать в целях противодействия пиратству только в районе открытого моря. Однако если акт пиратства осуществлен в пределах района, на который распространяется суверенитет иного государства, то другие страны не могут предпринимать какие-либо меры против пиратов, в том числе и задерживать их. Это также касается международных проливов, если

они находятся в зоне территориальных вод государств. Как правильно отмечают В.Л. Михеев и А.Ю. Пиджаков, «право мирного прохода не дает возможности вести борьбу с пиратством, не предполагает возможности оказания помощи судам, подвергающимся нападению пиратов, и не дает право задерживать пиратов с использованием оружия. Военный корабль обязан лишь проинформировать власти прибрежного государства о происшествии. Пираты пользуются данным обстоятельством, часто меняя районы своей деятельности и прибрежные воды государств, зачастую даже скрываясь от преследования в чужих территориальных водах» [9].

В целях устранения отмеченных противоречий на дипломатической конференции в Риме 10 марта 1988 г. под эгидой Международной морской организации (International Maritime Organization, IMO/ИМО) была принята Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA), а также Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (SUAPROT). Нормы этих международных документов применяются ко всем судам, за исключением военных кораблей, судов, которые принадлежат государству или эксплуатируются в качестве военно-вспомогательных судов в таможенных или полицейских целях или выведены из эксплуатации. Таким образом, Конвенция не затрагивает иммунитета военных кораблей и других государственных судов, эксплуатируемых в коммерческих целях.

Международные организации призывают государства объединять свои силы в сфере борьбы с пиратством и обеспечивать соответствующие меры для безопасности судов на море. К сожалению, многие прибрежные государства не принимают необходимых мер по предотвращению пиратских атак у своих берегов. В результате судовладельцы и экипажи судов вынуждены самостоятельно предпринимать необходимые меры для защиты и обороны морских судов, в том числе и захватывать пиратские суда.

Необходимо отметить, что нормы международного права наделяют правом захватывать пиратские суда лишь военные корабли или военные летательные аппараты, а также иные суда или аппараты, уполномоченные осуществлять

захват пиратов (также суда береговой охраны, полиции и т.п.). На частновладельческие торговые суда такое право не распространяется. Однако они вправе противодействовать пиратам, в том числе и с применением оружия. Благодаря этой поправке некоторые страховые компании уже сейчас создают частные военно-морские силы в целях охраны судов в пиратоопасных районах моря.

Несмотря на положительную динамику снижения числа пиратских атак, указанные обстоятельства свидетельствуют о том, что некоторые существующие меры и способы противодействия пиратству не в полной мере отвечают современным реалиям и требуют существенной переработки и (или) дополнения. При этом способы совершения пиратских действий с каждым годом становятся все более изобретательными и опасными. К примеру, некоторые пиратские группировки захватывают рыболовецкие суда и используют их как прикрытие для последующих операций. Современные пираты продолжают наращивать и совершенствовать свое вооружение и средства оснащения для совершения пиратских нападений. Они используют в своих атаках автоматическое оружие, гранатометы и переносные ракетные комплексы. Таким образом, увеличивается степень угрозы причинения пиратскими действиями тяжкого вреда или гибели экипажа и пассажиров судна, а также разрушений морского транспорта. Однако отметим, что в последнее время таких случаев зафиксировано не так много. Это связано прежде всего с тем, что пираты используют захваченных людей в качестве заложников для получения выкупа. Указанные обстоятельства необходимо учитывать при создании новых или переработке (дополнении) уже существующих мер борьбы с пиратством.

Международные организации, такие как ООН и ИМО, стремятся согласовывать действия государств в сфере борьбы с пиратством и, как верно замечает К.А. Бекашев, являются «подлинным центром борьбы с пиратами политико-правовыми средствами...» [2].

Положения таких рекомендаций находят свое отражение в ведомственных нормативных актах, реализуются на практике судовладельцами и капитанами судов, учитываются в деятельности государственных органов, участвующих в обеспечении безопасности морского судоходства.

Следует подчеркнуть, что современное международное сотрудничество в борьбе с противозаконными действиями на море было заложено еще в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. В ст. 100 данного документа указано, что от всех государств требуется ведение бескомпромиссной борьбы с пиратством. Однако рассмотренные международные документы по противодействию пиратству не предусмотрели ни международно-правового состава всех видов преступных актов на море, ни достаточного набора средств по борьбе с ними.

В результате многие положения этих документов получили свое развитие в виде их новых редакций, дополнений, резолюций и кодексов, разработанных ООН и ИМО, деятельность которых направлена на принятие норм (стандартов) по обеспечению безопасности на море [19].

Одним из международно-правовых документов, который имеет непосредственное отношение к пиратству на море, является принятый 12 декабря 2002 г. Комитетом по безопасности на море ИМО Кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС), вступивший в силу с 1 июля 2004 г. [7]. Кодекс был принят в качестве дополнения к Конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) [6] в виде дополнительной главы XI-2 («Особые меры по повышению уровня морской безопасности»).

Действие Кодекса ОСПС распространяется на пассажирские и грузовые суда вместимостью более 500 т, включая скоростные суда, самоходные плавучие буровые установки, портовые установки, обслуживающие такие суда. Положения данного Кодекса не применяются в отношении военных кораблей, вспомогательных судов военно-морского флота и других судов, принадлежащих договаривающемуся правительству или эксплуатируемых им и используемых только для правительственной некоммерческой службы (п. 3.3).

Целью Кодекса является обеспечение последовательного подхода к оценке опасности для установления соответствующих уровней охраны судов и портовых средств. Согласно п. 1.2, Кодекс ОСПС направлен:

– на создание международной структуры, использующей сотрудничество между договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства

и портов для выявления угрозы и принятия мер, предупреждающих происшествия, связанные с нарушением охраны судов и портовых средств, используемых в международной торговле;

- распределение соответствующих ролей и ответственности между договаривающимися правительствами, правительственными учреждениями, местными администрациями, представителями морского судоходства и портов на национальном и международном уровнях для обеспечения охраны на море;

- обеспечение заблаговременного и эффективного сбора и обмена информации, связанной с охраной;

- предоставление методологии оценок охраны так, чтобы иметь готовые планы и процедуры реагирования на изменяющиеся уровни охраны;

- обеспечение уверенности в том, что в наличии имеются адекватные и надлежащие меры обеспечения охраны на море.

Для достижения поставленных целей Кодекс установил:

- минимальные требования функциональной безопасности: план безопасности судна, ответственное лицо на борту судна, ответственное лицо в штате судовладельца;

- минимальные требования к функциональной безопасности для портовых объектов: план безопасности объекта, ответственное лицо, обеспечивающее безопасность оборудования объекта;

- мониторинг и контроль доступа на суда, контроль за действиями людей, состоянием груза и обеспечением доступности средств связи при возникновении опасности.

Таким образом, в соответствии с положениями Кодекса ОСПС договаривающиеся правительства должны установить соответствующие уровни охраны для следующих объектов: пассажирских судов, включая высокоскоростные пассажирские суда; грузовых судов, включая высокоскоростные суда вместимостью 500 т и более; морских передвижных буровых установок; портовых средств, обслуживающих суда, совершающие международные рейсы. Также правительства обязаны предоставить руководство по защите от происшествий, связанных с охраной. Более высокие уровни охраны предполагают наличие большей вероятности происшествия.

Меры, содержащиеся в Кодексе ОСПС, направлены на предупреждение совершения незаконных действий в отношении судов и портовых средств. Конечно, они не могут гарантировать полную защищенность морских судов от пиратских нападений. Однако их точное и полное соблюдение может в какой-либо степени служить гарантом безопасности морских судов.

Международная палата судоходства совместно с ИМО разработала Инструкцию по использованию радиосигналов судами при нападении на них или при угрозе нападения пиратов или вооруженных разбойников, а также Инструкцию для судовладельцев, судовых операторов, капитанов и экипажей судов по предотвращению и отражению нападений пиратов и вооруженных разбойников против судов (1997–1999 гг. [4; 5]).

Указанные инструкции предусматривают два возможных варианта действий в зависимости от характера нападений:

- пираты обнаружены экипажем до высадки на судно. В этом случае пираты не в состоянии предотвратить радиосообщение экипажа об угрозе нападения или начавшемся нападении;

- пираты незаметно проникли на судно, взяли заложников и угрожают экипажу смертью или иным видом насилия. В этом случае они обычно приказывают под страхом смерти не делать никаких радиосообщений с судна.

Также ИМО предприняла ряд важных инициатив, направленных на борьбу с пиратскими атаками на море:

- принятие Кодекса практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов;

- принятие резолюций о мерах по предотвращению регистрации «судов-призраков» — резолюции А.923(22) и А.922(22) [22, р. 7];

- сбор и распространение сообщений об инцидентах, организация региональных семинаров, практикумов и оценочных миссий в целях содействия разработке региональных соглашений о борьбе с пиратством.

Указанные меры помогли значительно снизить уровень совершения пиратских атак в районах Мирового океана. Однако пиратство все еще остается неразрешенной проблемой для всего мирового сообщества. Одной из причин этого является отсутствие в национальном законодательстве некоторых государств норм

уголовной ответственности за пиратство, а также комплекса специальных мер по борьбе с ним. Речь идет в первую очередь о регионе Сомали, так как уровень всех пиратских нападений в этом районе колеблется от высокого до среднего, несмотря на общую динамику снижения количества всех пиратских атак в мире. Проблема заключается в том, что в законодательстве Сомали отсутствуют нормы уголовной ответственности за пиратство. Этот факт существенно затрудняет возможность уголовного преследования лиц, совершивших пиратские нападения. В 2011 г. была предпринята попытка внести соответствующие нормы в законодательство Сомали. Однако законопроект был отклонен парламентом с мотивировкой, что положения документа касательно наказания за пиратство не отвечают исламским нормам и, следовательно, не могут быть одобрены.

В результате из-за практически непрекращающихся пиратских атак в районе Сомали и отсутствия эффективных мер по их предотвращению Совет Безопасности ООН (СБ ООН) принял ряд резолюций по стабилизации ситуации в этом регионе, в частности резолюцию 1816 от 2 июня 2008 г. и резолюцию 1846 от 2 декабря 2008 г. [12; 13]. Согласно положениям данных конвенций СБ ООН призвал государства, чьи корабли ВМС и военная авиация действуют в открытом море и воздушном пространстве у побережья Сомали, проявлять бдительность к актам пиратства и вооруженного разбоя, активизировать и координировать свои усилия в целях противодействия актам пиратства в сотрудничестве с переходным федеральным правительством Сомали. В том числе он постановил, что государства и заинтересованные организации, включая ИМО, должны предоставлять техническое содействие Сомали и соседним прибрежным государствам по их просьбе в целях укрепления потенциала этих государств по обеспечению безопасности прибрежных и морских районов, включая борьбу с пиратством у побережья Сомали и в близлежащих прибрежных водах.

Для успешной борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море в регионе Сомали государства и региональные организации, которые сотрудничают в этой сфере, могут входить в территориальные воды Сомали в целях пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море сообразно тому, как это разрешается

делать в открытом море в отношении пиратства согласно соответствующим нормам международного права, и использовать для этого все необходимые средства.

Таким образом, указанные резолюции дали право боевым кораблям заинтересованных государств входить в территориальные воды Сомали для сдерживания, предотвращения и подавления актов пиратства и использовать для этих целей все необходимые средства.

В резолюции 1872 от 26 мая 2009 г. [14] СБ отметил, что нестабильная ситуация в районе Сомали все еще сохраняется. Это усугубляет проблему пиратства и вооруженного разбоя на море близ побережья страны. СБ признал необходимость принятия международным сообществом всесторонних мер для борьбы с пиратством и его коренными причинами. Он приветствовал усилия Контактной группы по проблеме пиратства у побережья Сомали, государств и международных и региональных организаций.

Совет Безопасности в резолюции 1918 от 27 апреля 2010 г. [15] поручил Генеральному секретарю Совета Безопасности в течение трех месяцев представить доклад о возможных вариантах содействия достижению цели судебного преследования и заключения в тюрьму лиц, ответственных за акты пиратства и вооруженного разбоя у берегов Сомали, в том числе варианты, предусматривающие создание специальных национальных судебных палат с возможными международными компонентами, регионального или международного трибунала.

Совет Безопасности в своей резолюции 2077 от 21 ноября 2012 г. [16] подчеркнул, что нестабильная обстановка, которая все еще сохраняется в Сомали, усугубляет проблему пиратства и вооруженного разбоя. Он *отметил* необходимость дальнейшего проведения расследований и судебного преследования всех подозреваемых в пиратстве лиц и *настоятельно призвал* государства активизировать их усилия по расследованию и судебному преследованию ключевых фигур, причастных к пиратству преступных сообществ, которые незаконно планируют, организуют, поддерживают или финансируют такие нападения и извлекают из них доходы.

В резолюциях 2125 от 18 ноября 2013 г. и 2158 от 29 мая 2014 г. [17] СБ ООН подчеркнул,

что количество пиратских нападений у берегов Сомали находится на самом низком уровне с 2006 г. Этот положительный результат был достигнут усилиями, прилагаемыми в рамках операции Европейского союза «Аталанта», операции Организации Североатлантического договора «Океанский щит», объединенной оперативно-тактической группы 151 Объединенных военно-морских сил под командованием Пакистана и Соединенного Королевства, а также кораблями Соединенных Штатов Америки, Российской Федерации и других стран.

Данные меры говорят нам о попытках стабилизировать ситуацию в районах Сомали. Однако насколько эти меры будут эффективными и как они повлияют на борьбу с пиратскими атаками в этом регионе, покажет время.

К сожалению, несмотря на наметившуюся положительную тенденцию к снижению числа пиратских атак, ряд вопросов в области борьбы с этим негативным явлением все еще остается неразрешенным. Прежде всего это касается проблемы отсутствия в национальном законодательстве некоторых государств норм уголовной ответственности за пиратство, совершенное иностранными лицами и лицами без гражданства, в связи с чем возникает вопрос о возможности уголовного преследования этих лиц с использованием механизмов международного правосудия.

Международное право предусматривает обязанность государств сотрудничать в пресечении актов пиратства, а также закрепляет право любого государства захватить судно, арестовать находящихся на этом судне лиц, подозреваемых в актах пиратства, и их имущество. Естественно, что для эффективного отправления правосудия над пиратами необходим и специальный международный механизм.

В частности, речь идет о создании международных уголовных судов по рассмотрению дел о пиратстве, которые должны были заработать в 2011 г. СБ ООН еще 11 апреля 2011 г. принял инициированную Россией и Францией резолюцию 1976 (2011) [11], которая предусматривает возможность создания специализированных антипиратских национальных судов в Сомали, а также экстерриториального сомалийского суда на территории третьего государства. Однако вопрос уголовного преследования лиц, совершивших пиратское нападение, и осуществления

правосудия над ними на практике до сих пор не реализован.

К сожалению, причиной продолжающихся активных пиратских нападений является тот факт, что пиратство продолжает существовать в морских регионах, которые находятся на низком уровне экономического развития. В результате значительная часть населения страны вынуждена заниматься преступной деятельностью, в том числе пиратской, чтобы обеспечить себе более или менее достойную жизнь. Также пиратство процветает в тех регионах, где оно пользуется поддержкой государства или непосредственно осуществляется при его активном сотрудничестве. В качестве примера можно привести Сомали, где большая часть населения страны живет за чертой бедности, а переходное правительство зачастую покрывает деятельность пиратов. Конечно, прямых доказательств этому нет. Естественно, что в такой ситуации ни о каких качественных мерах по противодействию пиратству не может быть и речи.

Анализ рассмотренных международных конвенций 1985 г. (об открытом море) и 1982 г. (по морскому праву) показывает, что они являются документами общего характера, регламентирующими полномочия договаривающихся государств в области морского судоходства, и в основном касаются мер борьбы с морским пиратством. После проведенной в Риме Международной морской конференции стала осуществляться подготовка специальных конвенций.

В результате в 1988 г. 76 государств приняли Конвенцию по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. Ее разработка была инициирована Италией, Австрией и Египтом после инцидента с итальянским пассажирским лайнером «Акилле Лауро», который, совершая круиз в Средиземном море из Александрии в порт Саид (Египет), 7 октября 1985 г. был захвачен террористами (пассажирами судна) в открытом море у берегов Египта [3].

Государства признали необходимым развивать международное сотрудничество в целях выработки и принятия эффективных и практических мер по предупреждению всех незаконных актов, направленных против безопасности морского судоходства, а также преследованию и наказанию лиц, их совершающих.

В ст. 3 Конвенции дается перечень действий, которые признаются направленными против безопасности морского судоходства: «1. Любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно: а) захватывает судно или осуществляет контроль над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания; или б) совершает акт насилия против лица на борту судна, если этот акт может угрожать безопасному плаванию данного судна; или в) разрушает судно или наносит судну или его грузу повреждение, которое может угрожать безопасному плаванию данного судна; или г) помещает или совершает действия в целях помещения на борт судна каким бы то ни было способом устройства или вещества, которые могут разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждение, которое угрожает или может угрожать безопасному плаванию данного судна; или д) 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 е) сообщает заведомо ложные сведения, создавая тем самым угрозу безопасному плаванию судна; или ж) наносит ранения любому лицу или убивает его в связи с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных в подпунктах «а»–«ж».

2. Любое лицо также совершает преступление, если оно: а) пытается совершить какое-либо из преступлений, указанных в пункте 1; или б) подстрекает к совершению какого-либо из преступлений, указанных в пункте 1, совершаемого любым лицом, или является иным образом соучастником лица, которое совершает такое преступление; или в) угрожает с условием или без такового, как это предусмотрено национальным законодательством, с целью принудить физическое или юридическое лицо совершить какое-либо действие или воздержаться от него, совершить какое-либо из преступлений, указанных в подпунктах «б», «с» и «е» пункта 1, если эта угроза может угрожать безопасному плаванию судна, о котором идет речь».

Проведя анализ вышеперечисленных положений, можно выделить круг объектов, на которые могут быть направлены преступные посяательства, указанные в п. 1 ст. 3:

1. Совершение противоправных действий в отношении морского судна. Данные действия могут включать в себя: захват и (или) угон судна; разрушение или повреждение судна; закладку на борт судна средств или устройств, которые могут разрушить судно или нанести ему серьезные повреждения; разрушение навигационного оборудования или нанесение ему серьезных повреждений или создание серьезных помех для его эксплуатации.

2. Совершение противоправных действий в отношении физических лиц. По смыслу Конвенции эти действия охватываются совершением акта насилия, под которым следует понимать причинение вреда жизни и здоровью в отношении лиц, находящихся на борту судна, иных лиц, если эти действия связаны с совершением или попыткой совершения какого-либо из преступлений, указанных в подп. «а»–«ж» Конвенции (например, ими могут быть работники порта).

3. Совершение противоправных действий в отношении груза, находящегося на борту судна. Эти действия могут быть направлены непосредственно на сам груз (например, умышленное его уничтожение или повреждение) или стать косвенной причиной уничтожения или повреждения груза.

4. Сообщение заведомо ложных сведений, которые могут создать угрозу безопасности судна.

Конвенция устанавливает ответственность не только за совершение указанных преступных деяний, но и за попытку их совершения; подстрекательство к их совершению; соучастие в них; принуждение любого физического или юридического лица совершить указанные преступления.

Все указанные противоправные действия будут считаться направленными против безопасности морского судоходства, если их совершение или попытка их совершения могут реально угрожать безопасному плаванию судна.

В ст. 2 указаны морские суда, к которым положения анализируемой Конвенции не применяются. Это военные корабли; суда, используемые в следующих целях: военно-вспомогательных, таможенных, полицейских; суда, выведенные из эксплуатации или поставленные на прикол.

Перечисленные в Конвенции преступления должны быть включены в договор, существую-

щий между государствами-участниками, который предусматривает выдачу лица, совершившего указанные деяния. Следует заметить, что в рассматриваемой Конвенции урегулировано большинство вопросов, которые могут возникнуть при выдаче лица, совершившего акт, направленный против безопасности морского судоходства.

Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, — несомненный шаг вперед в международно-правовом регулировании противодействия рассматриваемым преступлениям. Однако справедливости ради надо отметить, что она, на наш взгляд, не лишена недостатков. Так, несмотря на то что п. 1 ст. 3 содержит достаточно широкий круг незаконных и преднамеренных действий, которые рассматриваемой Конвенцией квалифицированы как преступные деяния, угрожающие безопасности морского судоходства, этот перечень не охватывает все возможные проявления морского терроризма в настоящее время. Судья Международного трибунала ООН по морскому праву Джоз Луис Джи-зус замечает, что положения Конвенции не в полной мере отвечают современным потребностям сохранения человеческих жизней на море и обеспечения безопасности морского судоходства [20, р. 391].

Морские суда, осуществляющие международные перевозки, часто становятся для субъектов международного терроризма средством для транзитного перемещения различных незаконных грузов (оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ, наркотиков, пропагандистской литературы и т.п.). Как правило, такая перевозка осуществляется скрытно по легализованным или поддельным документам. При этом судно, члены экипажа и пассажиры опасности не подвергаются. Для такой незаконной деятельности совершать захват и угон судна не требуется. Однако на практике не исключены случаи захвата и угона судна в целях его использования в качестве косвенного (не прямого) объекта террористической деятельности. Кроме того, морские суда могут быть использованы и в качестве транспортного средства для доставки террористов и заложников в определенное место назначения уже после совершения теракта, который никак не связан с функционированием морского транспорта.

Статья 9 Конвенции говорит нам о том, что ее положения не затрагивают нормы между-

народного права, касающиеся компетенции государств осуществлять свою юрисдикцию по расследованию преступных посягательств, указанных в п. 1 ст. 3, или применять принудительные меры на борту судна, которое не ходит под их флагом. В то же время, если были совершены акты пиратства, юрисдикция иностранных военных кораблей в открытом море признается международным сообществом и находит свое отражение в Конвенции ООН по морскому праву (ст. 105, 110). Отсюда можно сделать вывод, что в случае совершения незаконных актов, направленных против безопасности морского судоходства, не связанных с пиратскими атаками и которые перечислены в п. 1 ст. 3, Конвенция не признает наличия у государств-участников универсальной юрисдикции, а именно права проводить осмотр судна, осуществлять обыск, арестовывать предполагаемых преступников и суда, вовлеченные в совершение актов террористической направленности, в отличие от совершения актов пиратства.

Мы считаем, что данная мера должна быть отражена в рассматриваемой Конвенции, поскольку нельзя говорить о применении мер защиты человеческих жизней от актов незаконного вмешательства, если у государств отсутствует компетенция вмешаться прежде, чем пострадают люди.

Таким образом, указанная Конвенция занимает главенствующее место в системе международно-правовых актов, обеспечивающих эффективное сотрудничество государств в борьбе с терроризмом на море. Но вместе с тем в свете современных тенденций становится объективной необходимостью совершенствование ее положений. Необходимые меры в этом направлении уже принимаются. Так, согласно резолюции А.924(22) Ассамблеи ИМО, Юридический комитет приступил к рассмотрению возможных поправок к Конвенции и Протоколу 1988 г. [8, с. 386].

Во время 85-й сессии Юридического комитета ИМО в октябре 2002 г. рассмотрены поправки к Конвенции, касающиеся расширения списка преступлений, закрепленных в ст. 3 (к существующим на тот момент противоправным деяниям было добавлено еще семь). Следовательно, в настоящее время первые четыре преступления — это действия, имеющие место на судне или направленные на судно, которые

преследуют террористическую цель. Одно нарушение касается присутствия на борту инструментов или веществ, обычно не используемых на судне, но необходимых в процессе применения оружия массового уничтожения. Последние два — использование судна в целях транспортировки веществ, применяемых для массового уничтожения. Однако никаких других изменений в положения Конвенции внесено не было.

Проведенный анализ международных документов, затрагивающих вопросы борьбы с морским терроризмом, показал, что, несмотря на обилие международно-правовых актов, нет ни одного действующего универсального международного договора, в котором раскрывалось бы понятие «международный морской терроризм», его юридический состав, что снижает эффективность борьбы с подобного рода преступлениями.

Нам видится, что подобные трудности связаны с таким древним и распространенным явлением на море, как пиратство, и в первую очередь с тем, что между пиратством и морским терроризмом существует определенная связь. Пиратство не только угрожает мировой торговле и безопасности сотен жизней, но и создает определенные условия для распространения террористической угрозы по морским путям. Пиратские методы могут применяться и террористами [10]. Именно поэтому многие теоретики и практики международного права, а также ряд экспертов ИМО продолжают высказывать предложения о причислении актов пиратства к международному морскому терроризму. Корни пиратства, как и терроризма на море, находятся на берегу и определяются социально-экономическими, социально-политическими процессами, происходящими в жизни конкретных государств [18].

На практике разобраться, где терроризм, а где пиратство, становится все труднее. Особенно это касается Сомали, где между пиратами и террористическими организациями давно существуют прочные связи. Сомали не только пиратское логово, но и один из трех главных театров действий моджахедов «Аль-Каиды» (наравне с Ираком и Афганистаном).

Наибольшее количество терактов на море совершила группировка «Тигры освобождения Тамил Илама», сражающаяся за создание независимого государства тамилы на северо-востоке Шри-Ланки. Как признанный лидер среди

азиатских террористических организаций, она создала самую совершенную морскую составляющую — практически крупнейший в мире негосударственный флот, оперативно действующий в составе двух отдельных формирований. Наиболее известное их формирование — это «Морские тигры». Они представляют собой амфибийную группу, насчитывающую 3–4 тыс. хорошо обученных и экипированных морских террористов. Данные группы обладают возможностями для проведения терактов и пиратских действий в территориальных и прибрежных водах, а также в районе открытого моря.

Таким образом, современные пираты — обученные боевики, выходящие в открытое море на плавучих базах и скоростных лодках. Они умело пользуются спутниковыми телефонами, навигационными системами, автоматами Калашникова, противотанковыми ракетами и ручными гранатометами. Все это свидетельствует об их совместных учениях с террористами [21].

Споры между учеными о сходствах и различиях пиратства и терроризма не умолкают, однако очевидно, что эти явления накладываются друг на друга, а единого определения морского терроризма не существует до сих пор. Морской терроризм обладает специфическими признаками, но ему присущи и все основные черты терроризма.

Проведенный нами анализ научной литературы, международных документов, уголовного законодательства ряда стран и высказываний специалистов по вопросу противодействия терроризму дал нам возможность выделить следующую дефиницию морского терроризма: «Под морским терроризмом следует понимать любой акт пиратства или терроризма, предпринятый в территориальных водах государства или в международных водах по личным, финансовым или политическим мотивам против военнослужащих или гражданских лиц негосударственными субъектами».

Совершение актов терроризма на море не всегда происходит в пределах водной акватории. В открытом море корабли относительно защищены от террористических ударов. У террористов есть реальные возможности для атак в портах, на рейде судна, в каналах, где маневренность судов сильно ограничена. Поэтому мы считаем, что мероприятия по обеспечению безопасности морского судоходства следует

рассматривать совместно с безопасностью портовых средств. Основную роль в обеспечении безопасности судов и портов играют: Международная конвенция по охране человеческой жизни на море от 1 ноября 1974 г. (Конвенция СОЛАС-74) с поправками, Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) и рекомендации ИМО. Однако указанные акты со временем исчерпали свои возможности и не отвечают современным реалиям.

Поэтому на 22-й сессии Ассамблеи ИМО в ноябре 2001 г. единогласно была принята резолюция А.924(22), устанавливающая необходимость выработки новых мер в отношении защиты судов и портовых средств. Глава XI-2 Конвенции СОЛАС-74 и Кодекс ОСПС стали основным итогом проведенной в течение чуть более года интенсивной и кропотливой работы Комитета по безопасности на море ИМО и его рабочей группы. В декабре 2002 г. они были одобрены конференцией договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., проводившейся в Лондоне. Согласно указанным документам, с 1 января 2004 г. введены новые стандарты обеспечения безопасности для участвующих в международных морских перевозках объектов морского транспорта.

Требования Кодекса ОСПС, изложенные в гл. XI-2 «Специальные меры по повышению безопасности на море» Конвенции СОЛАС-74, состоят из двух частей: обязательные требования и рекомендуемые, полностью посвященные морской безопасности. Конечно, указанные меры не могут служить полной гарантией защищенности от актов незаконного вмешательства в деятельность морского судоходства, но вместе с тем их точное и неукоснительное соблюдение сводит к минимуму возможность совершения противоправных действий.

Однако у Кодекса есть два существенных недостатка. Во-первых, основной его целью является не допустить на борт морского судна террористов, но при этом в нем не отражены конкретные нормы на случай, если преступники все же проникли на судно, и как по возможности уменьшить или исключить негативные последствия. Во-вторых, в Кодексе не отражен механизм контроля со стороны ИМО за имплементацией принимаемых ею правил. Ведь недостаточно просто установить стандарты,

необходимы также усилия по их внедрению в повседневную практику торгового мореплавания и контроль за их исполнением.

Борьба с пиратством и терроризмом на море ввиду ее специфичности и сложности не может являться прерогативой какого-то отдельного государственного органа и должна осуществляться только путем их тесного взаимодействия между собой, а также взаимодействия с подобными государственными органами иностранных государств. Сложность и специфика борьбы с актами терроризма и пиратства, отмечает Г. Плант, обусловлена различным международно-правовым статусом и правовым режимом морских пространств. В то же время есть особенности физико-географических условий, сил, средств и способов ее осуществления, которые не позволяют рассматривать эту проблему в рамках деятельности отдельного государства, какого-либо отдельного его органа исполнительной власти, а требуют комплексного подхода [23, р. 71].

Известно, что все существующие и предполагаемые угрозы террористических актов на море требуют достаточно больших финансовых затрат для их подготовки. Поэтому доступной и действенной превентивной мерой противодействия является создание в первую очередь правовой базы и соответствующих органов для мониторинга и пресечения финансовых потоков, которые используются для проведения диверсионно-террористических актов. Эти меры должны проводиться в комплексе с другими мерами, в том числе с созданием и подготовкой соответствующих служб и подразделений для быстрого реагирования на угрозу подобных террористических актов и для ликвидации их последствий.

Другим важнейшим условием борьбы с незаконными актами, совершаемыми на море, является решительность, непримиримость и жесткость ответных действий, наличие хорошо обученных, тренированных, технически хорошо оснащенных и экипированных специальных подразделений (как государственных, так и частных).

Таким образом, вышеперечисленные меры борьбы с актами пиратства и морского терроризма, включая эффективную разработку и применение международно-правовых норм, могут обеспечить необходимый положительный результат в борьбе с подобными актами на море. Пиратство и морской терроризм являются преступлением международного характера, и со-

ответственно для борьбы с ними в первую очередь необходимы действенные комплексные нормы международно-правового характера.

Понимая актуальность принятия новых наиболее эффективных мер борьбы с актами морского терроризма и пиратства, правительства большинства стран делают определенные и довольно успешные шаги в этом направлении.

Прежде всего это касается налаживания и развития регионального сотрудничества между странами вплоть до их военных возможностей. В районах открытого моря все чаще стали проводиться учения с привлечением военно-морских сил различных государств (Россия, Япония, Китай, Индия и др.) для решения проблем морской безопасности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Акты пиратства на море [Электронный ресурс] // Федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности». — Режим доступа: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/view268>.
2. Бекашев К.А. Международное право в борьбе с морским пиратством / К.А. Бекашев // LexRussica. — 2010. — № 6. — С. 1397–1414.
3. Боброва Ю.В. Международное право и проблема морского терроризма / Ю.В. Боброва // Морское право. — 2005. — № 1. — С. 13–21.
4. Инструкция ИМО MSC/Circ. 623: Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ship. — Л., 1999.
5. Инструкция ИМО MSC/Circ. 805: Guidance for the use of Radio Signals by ships under attack or threat attack from pirates or armed robbers. — Л., 1999.
6. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС/SOLAS) от 01.11.1974 г. (вступ. в силу для СССР 25.05.1980 г.) [Электронный ресурс]. — Доступ из СПС «Гарант».
7. Международный кодекс по охране судов и портовых средств (ОСПС) от 12.12.2002 г. [Электронный ресурс]. — Доступ из СПС «Гарант».
8. Меры Международной морской организации по борьбе с терроризмом (из доклада Генерального секретаря ООН от 02.07.2002 г. «Меры по ликвидации международного терроризма») // Международно-правовые основы борьбы с терроризмом : сб. док. / под ред. В.С. Овчинского. — М., 2003. — С. 386–388.
9. Михеев В.Л. Международно-правовые основы борьбы с морским пиратством / В.Л. Михеев, А.Ю. Пиджаков // Ученые записки Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии. — 2010. — № 2 (36). — С. 205–216.
10. Пиратство и терроризм — две стороны одной медали [Электронный ресурс] // Центральный Военно-Морской Портал. — Режим доступа: <http://flot.com/nowadays/tasks/piracy/twofaces>.
11. Резолюция Совета Безопасности ООН 1976 (2011) [Электронный ресурс] : принята на 6512-м заседании. — Режим доступа: <http://www.un.org/russian/documen/scresol/res2011/index.html>.
12. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/1816 (2008) [Электронный ресурс] : принята на 5902-м заседании. — Режим доступа: <http://www.un.org/russian/documen/scresol/res2010/index.html>.
13. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/1846 (2008) [Электронный ресурс] : принята на 6026-м заседании. — Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/PDF/N0863031.pdf?OpenElement>.
14. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/1872 (2009) [Электронный ресурс] : принята на 6127-м заседании. — Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/349/48/PDF/N0934948.pdf?OpenElement>.
15. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/1918 (2010) [Электронный ресурс] : принята на 6301-м заседании. — Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/331/41/PDF/N1033141.pdf?OpenElement>.
16. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/2077 (2012) [Электронный ресурс] : принята на 6867-м заседании. — Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/600/86/PDF/N1260086.pdf?OpenElement>.
17. Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/2125 (2013) [Электронный ресурс] : принята на 7061-м заседании; Резолюция Совета Безопасности ООН S/RES/2158 (2014) [Электронный ресурс] : принята на 7188-м заседании. — Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N14/414/81/PDF/N1441481.pdf?OpenElement>.
18. Ромашов Ю.С. Международное правоохранительное право / Ю.С. Ромашов. — М. : Норма : Инфра-М, 2012. — 367 с.
19. Савельев Н.В. Международное сотрудничество — важнейший элемент морской безопасности государства [Электронный ресурс] / Н.В. Савельев // Транспортная безопасность и технологии. — 2008. — № 4. — Режим доступа: <http://www.transafety.ru/issue.php?m=51&art=846>.
20. Luis J.J. International Tribunal for the Law of the Sea / J.J. Luis // Report on the work of the 61st Session of the International Law Commission (4 May to 5 June and 6 July to 7 August 2009). — 2009. — № 10 (A/64/10). — P. 391–407.
21. Middleton R. Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars / R. Middleton // Chatham House briefing paper. — 2008. — Oct. — P. 1–12.
22. MSC issues revised piracy guidance // IMO News. — 2009. — № 3. — P. 7–14.
23. Plant G. Legal aspects of terrorism at sea / G. Plant // Terrorism and international law / ed. by R. Higgins, M. Flory. — Л. ; N.Y. : Cornwall, 2002. — P. 71–84.

REFERENCES

1. *Piracy acts at sea*. Available at: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/view268>. (In Russian).
2. Bekyashev K.A. International law on fight against sea piracy. *LexRussica*, 2010, no. 6, pp. 1397–1414. (In Russian).

3. Bobrova Yu.V. International law and sea terrorism issue. *Morskoe pravo = Admiralty*, 2005, no. 1, pp. 13–21. (In Russian).
4. Guidance IMO MSC/Circ. 623: Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ship. London, 1999.
5. Guidance IMO MSC/Circ. 805: Guidance for the use of Radio Signals by ships under attack or threat attack from pirates or armed robbers. London, 1999.
6. International Convention for the Safety of Life at Sea (СОЛАС/SOLAS) dated 1 November 1974 (became effective for USSR 25 May 1980). (In Russian).
7. International Code for Security of Ships and of Port Facilities (ISPS) dated 12 December 2012. (In Russian).
8. Measures of International Maritime Organization for fight against terrorism (from the report of the UN Secretary General of 02.07.2002. «Measures for elimination of the international terrorism»). In Ovchinskiy V.S. (ed.). *Mezhdunarodno-pravovye osnovy bor'by s terrorizmom* [International legal framework in terrorism fighting]. Moscow, 2003, pp. 386–388. (In Russian).
9. Mikheev V.L., Pidzakov A.Yu. International law basis for maritime piracy control. *Uchenye zapiski Sankt-Peterburgskogo imeni V.B. Bobkova filiala Rossiyskoy tamozhennoy akademii = Scientific Notes of St. Petersburg branch of the Russian Customs Academy named after V.B. Bobkov*, 2010, no. 2 (36), pp. 205–216. (In Russian).
10. Piracy and terrorism — two sides of the same coin. Available at: <http://flot.com/nowadays/tasks/piracy/twofaces>. (In Russian).
11. UN Security Council Resolution 1976 (2011). Available at: <http://www.un.org/russian/document/scresol/res2011/index.html>. (In Russian).
12. UN Security Council Resolution S/RES/1816 (2008). Available at: <http://www.un.org/russian/document/scresol/res2010/index.html>. (In Russian).
13. UN Security Council Resolution S/RES/1846 (2008). Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/PDF/N0863031.pdf?OpenElement>. (In Russian).
14. UN Security Council Resolution S/RES/1872 (2009). Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/349/48/PDF/N0934948.pdf?OpenElement>. (In Russian).
15. UN Security Council Resolution S/RES/1918 (2010). Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/331/41/PDF/N1033141.pdf?OpenElement>. (In Russian).
16. UN Security Council Resolution S/RES/2077 (2012). Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/600/86/PDF/N1260086.pdf?OpenElement>. (In Russian).
17. UN Security Council Resolution S/RES/2125 (2013). UN Security Council Resolution S/RES/2158 (2014). Available at: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N14/414/81/PDF/N1441481.pdf?OpenElement>. (In Russian).
18. Romashov Yu.S. *Mezhdunarodnoe pravookhranitel'noe pravo* [International law enforcement]. Moscow, Norma Publ., Infra-M Publ., 2012. 367 p.
19. Savel'ev N.V. International cooperation — a key element of national maritime security. *Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii = Transport safety and technology*, 2008, no. 4. Available at: <http://www.transafety.ru/issue.php?m=51&art=846>. (In Russian).
20. Luis J.J. International Tribunal for the Law of the Sea. *Report on the work of the 61st Session of the International Law Commission (4 May to 5 June and 6 July to 7 August 2009)*, 2009, no. 10 (A/64/10), pp. 391–407.
21. Middleton R. Piracy in Somalia: Threatening Global Trade, Feeding Local Wars. *Chatham House briefing paper*, 2008, October, pp. 1–12.
22. MSC issues revised piracy guidance. *IMO News*, 2009, no. 3, pp. 7–14.
23. Plant G. Legal aspects of terrorism at sea. In Higgins R., Flory M. (eds). *Terrorism and international law*. London, New York, Cornwall, 2002, pp. 71–84.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Князева Наталья Анатольевна — старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, кандидат юридических наук, г. Владивосток, Российская Федерация; e-mail: power_of_two@mail.ru.

Князева Екатерина Анатольевна — ассистент кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, кандидат юридических наук, г. Владивосток, Российская Федерация; e-mail: coldcase@yandex.ru.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ СТАТЬИ

Князева Н.А. Применение норм международно-правового характера как один из способов противодействия морскому терроризму и пиратству / Н.А. Князева, Е.А. Князева // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2014. — № 4. — С. 175–187. — DOI: 10.17150/1996-7756.2014.8(4).175-187.

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Knyazeva, Natalya A. — Senior Lecturer, Department of Criminal Law and Criminology of Law School of the Far Eastern Federal University, PhD in Law, Vladivostok, Russian Federation; e-mail: power_of_two@mail.ru.

Knyazeva, Ekaterina A. — Associate Professor of Criminal Law and Criminology, Law School of the Far Eastern Federal University, PhD in Law, Vladivostok, Russian Federation; e-mail: coldcase@yandex.ru.

REFERENCE TO ARTICLE

Knyazeva N.A., Knyazeva E.A. The application of international legal rules as a way of counteraction to maritime terrorism and piracy. *Criminology Journal of Baikal National University of Economics and Law*, 2014, no. 4, pp. 175–187. (In Russian). DOI: 10.17150/1996-7756.2014.8(4).175-187.