

УДК 343.71

ББК 67.408

Гладченко Леонид Витальевич*, старший научный сотрудник Центра Азии и Ближнего Востока РИСИ.

Морское пиратство на современном этапе: старая проблема в ряду "новых" угроз безопасности

В пёстрой и многогранной картине современного мира, на её тёмной стороне, особую нишу занимает проблема морского пиратства. Это явление принято относить к категории древнейших угроз, с которыми сталкивается человечество. По образному выражению известного английского исследователя Э. Констама, морское пиратство существует с того времени, "когда человек столкнул на воду первое выдолбленное из дерева судно"¹.

Противоправный, преступный характер этого явления и необходимость решительной борьбы с ним были очевидны издревле. Известные подходы к раскрытию сущности морского пиратства, различаясь в деталях, сходятся в главном: под морским пиратством понимается прежде всего противозаконная практика, в основе которой лежит "акт насилия, осуществляемый в море"². А древнеримский политик, философ и оратор Марк Туллий Цицерон, предложивший одно из первых известных определений пиратства ещё в I в. до н.э., выдвинул лозунг: "*Pirata est hostis humani generis*" и призывал к беспощадному его искоренению³.

История свидетельствует: каждый новый этап хозяйственного и торгового освоения новых морских и океанских просторов, налаживания регулярного судоходства, как правило, сопровождался возникновением в прибрежных районах очагов морского пиратства. "Народы моря" — первые морские разбойники эры египетских фараонов XIII–XII в. до н.э., киликийские пираты времён Древней Греции, пираты Тирренского моря эпохи Древнего Рима, викинги средневековой Балтики, гроза испанских галеонов Ф. Дрейк и другие английские "морские волки" времён королевы Елизаветы, берберские корсары Средиземноморья, пираты Карибского и

* gladleonid@gmail.com.

¹ Констам Э. Пираты: всеобщая история от Античности до наших дней / Энгус Констам ; пер. с англ. О. Серебровской. М. : Эксмо, 2009. С. 462.

² Констам Э. Указ. соч. С. 462.

³ "Пират — враг рода человеческого" (лат.) (цит. по: *Stadnik Th. J. R. Pirates — The Common Enemies of All, the Enemies of the Human Race, the Law of War and The Rule of Law* / Thomas J. R. Stadnik // International and Foreign Law Community : website. 2009. May 5. URL: http://www.lexisnexis.com/community/international-foreignlaw/blogs/internationalandforeignlawblog/archive/2009/05/05/pirates-_2d00_-the-common-enemies-of-all_2c00_-the-enemies-of-the-human-race_2c00_-the-law-of-war-and-the-rule-of-law.aspx (дата обращения: 04.11.2011).

Южно-Китайского морей – тень морского пиратства перемещалась в пространстве и времени, возникала по курсу следования торговых судов и исчезала только в результате долгой и изнурительной борьбы.

Знаменательно, что, несмотря на свой более чем преклонный возраст, пиратство не торопится уходить из реальной жизни в область преданий, на страницы приключенческих романов и киноэкраны и вновь бросает вызов человечеству.

О масштабах проблемы на современном этапе говорят следующие факты. Если вплоть до начала Второй мировой войны фиксировались лишь отдельные упоминания о пиратских нападениях, то начиная с середины 80-х – начала 90-х гг. прошлого века отмечается "резкий скачок" их числа⁴. Согласно данным Международного морского бюро (ММБ), занимающегося анализом преступлений в сфере международной торговли, в 2011 г. в различных районах Мирового океана было совершено 439 пиратских нападений, что значительно превысило этот показатель за прошлые годы (263 – в 2007 г., 293 – в 2008 г., 410 – в 2009 г.) и лишь ненамного уступало рекордному 2010 г., когда было зафиксировано 445 случаев⁵. Данные за 2012 г., по итогам которого зарегистрировано снижение общего количества нападений до 297, дают основание для осторожного оптимизма⁶.

Однако в целом пиратство по-прежнему сохраняется на опасно высоком уровне. Следует иметь в виду, что приведённые выше цифры отражают истинное положение вещей лишь отчасти, поскольку многие нападения остаются незарегистрированными. Глава Информационного центра по пиратству в Куала-Лумпуре Н. Чанг подобное положение дел объясняет следующим образом: "В некоторых случаях владельцы судов, подвергшихся нападению, оказывают давление на капитанов, требуя от них не заявлять о произошедшем... поскольку они либо не хотят портить свою коммерческую репутацию, либо стремятся избежать потери времени из-за задержки судов для проведения расследования"⁷. По заключению английских экспертов, следует исходить из того, что число фактических случаев пиратских нападений превышает количество заявленных не менее чем на 25 %⁸. Иными словами, с учётом подобных поправок можно говорить о том, что реальное число пиратских нападений составляет более 500 в год.

⁴ *Констам Э.* Указ. соч. С. 438–439.

⁵ Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011 / ICC International Maritime Bureau // Private Security Monitor. University of Denver : website. London, 2012. January. P. 6. URL: http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf (дата обращения: 28.01.2013).

⁶ Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2012 / ICC International Maritime Bureau // Royal Association of Netherlands Shipowners : website. London, 2013. January. P. 6. <http://www.kvnr.nl/cms/streambin.aspx?documentid=78719> (дата обращения: 20.02.2013).

⁷ The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper / Anna Bowden, Kaija Hurlburt, Edmon Aloyo, Charles Marts, Andrew Lee // Oceans Beyond Piracy : website. 2010. December. P. 16. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/documents_old/The_Economic_Cost_of_Piracy_Full_Report.pdf (дата обращения: 20.04.2012).

⁸ Ibid. P. 8.

Привязка имеющихся данных по пиратским нападениям к карте мира позволяет выделить сферу распространения современного морского пиратства. Можно отметить, что это пространство охватывает обширную зону южнее Тропика Рака, в которую входят основные районы этой части мира. Знаменательно, что это пространство полностью укладывается в морские границы развивающихся государств. 297 зарегистрированных пиратских нападений 2012 г. по регионам распределяются следующим образом: Африка – 150, Юго-Восточная Азия – 104, Южная Азия – 19, Латинская Америка – 17, остальные районы мира – 7⁹.

Известную сложность представляет определение прибрежных границ глобального района морского пиратства. В соответствии с положениями Конвенции ООН по морскому праву в качестве такого района признаётся "открытое море", т.е. район Мирового океана за пределами территориальных вод национальных государств. В этих же пределах определяется арелал, в котором государства имеют право пресекать пиратскую деятельность и осуществлять уголовное преследование за подобные действия.

В основе такого подхода было положено понимание, что ответственность за ситуацию в пределах территориальных вод лежит в сфере государственного суверенитета отдельных государств. В результате инциденты с пиратскими нападениями в пределах территориальных вод с точки зрения международного права рассматриваются не как акты пиратства, а как "морской вооружённый разбой", т.е. преступление, относимое к юрисдикции национальных государств. Зачастую это ведёт к правовым казусам и создаёт проблемы в организации борьбы с пиратством. Так, исходя из этого определения, в Конвенции ООН по морскому праву возможность противодействовать пиратству признаётся за военными кораблями любого государства только в открытом море. Если же акт пиратства осуществлён в пределах района, на который распространяется суверенитет государства, например, в акваториях архипелагов, то, согласно действующим правовым нормам, суда других государств не имеют права предпринимать ответные действия силового характера. Это положение относится и к международным проливам: если они находятся в зоне территориальных вод государства, то в соответствии с положениями так называемого "права мирного прохода" корабли иностранных государств лишены возможности применять там силу в отношении пиратов, оказывать помощь другим судам, подвергшимся нападению, а также проводить задержание пиратов с применением оружия. Экипаж иностранного военного корабля, попавшего в подобную ситуацию, может лишь проинформировать власти прибрежного государства о происшедшем. Излишне говорить, что подобное положение дел играет на руку прежде всего самим пиратам, которые, отрываясь от преследования, уходят в территориальные воды других государств.

Вследствие неспособности ряда государств на должном уровне обеспечить безопасность в своих территориальных водах (и особенно после распада государственности в Сомали) вопрос о границах зоны морского пиратства приобрёл особую остроту.

⁹ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2012. P. 7.

Выходом из создавшегося положения могла бы стать разработка исключительно для прибрежных районов Сомали особого международного режима, под которым понимается временный статус, предусматривающий на ограниченный период времени определённые отступления от некоторых положений Конвенции ООН 1982 г. в интересах облегчения борьбы с пиратами, и, в частности, включение территориальных вод Сомали в ареал пиратства с вытекающими отсюда правовыми последствиями.

Решению практических задач, связанных с проблемой морского пиратства, в большей степени отвечает определение, которое было предложено ММБ. Согласно разработанной здесь формулировке "пиратство – это акт высадки на борт судна с намерением совершения ограбления или другого преступления с использованием или возможностью применения силы"¹⁰. Важно, что наряду с открытым морем в качестве места проведения пиратского нападения рассматриваются также "внутренние, архипелажные и территориальные воды государств"¹¹.

Важным шагом в правильном направлении стала инициатива Переходного федерального правительства Сомали, предложившего ввести уведомительный (вместо разрешительного) порядок нахождения судов, преследующих пиратов, в территориальных водах Сомали¹². Такой подход, как представляется, позволяет обойти отмеченные сложности в определении района пиратского нападения, что существенно облегчает задачу борьбы с морским пиратством.

По степени интенсивности морское пиратство в рамках занимаемой им географической зоны распространено неравномерно. Можно выделить три основных субрегиональных очага этой преступной практики – зону Малаккского пролива, зону Сомали и зону Гвинейского залива. По итогам 2012 г. суммарно на них пришлось около 75 % общего числа нападений¹³.

Серьёзную угрозу безопасности в Юго-Восточной Азии представляет морское пиратство в зоне Малаккского пролива¹⁴. В этом контексте обращает на себя особое внимание возросшее число нападений в этом регионе на нефтеналивные танкеры. Ежедневно через пролив проходит от 150 до 200 судов, более 60 % которых являются нефтеналивными. В пересчёте на год это составляет 30 % общего мирового торгового тоннажа и около 50 % морских транспортировок нефтепродуктов¹⁵. Из типов

¹⁰ Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 30 June 2011 / ICC International Maritime Bureau // ICC Deutschland Internationale Handelskammer : website. London, 2011. July. P. 3. URL: http://www.icc-deutschland.de/fileadmin/icc/Meldungen/2011_Q2_IMB_Piracy_Report.pdf (дата обращения: 24.11.2011).

¹¹ Ibid.

¹² United Nations Security Council Resolution 1851 (2008) : S/RES/1851 (2008) // U.S. Department of the Treasury. 2008. 16 December. 4 p. URL: <http://www.treasury.gov/resource-center/sanctions/Documents/1851.pdf> (дата обращения: 20.11.2012).

¹³ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2012. P. 6.

¹⁴ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011. P. 6.

¹⁵ Bradford J. F. The Growing Prospects for Maritime Security Cooperation in Southeast Asia / John F. Bradford // Naval War College Review. 2005. Summer. Vol. 58, № 3. P. 63.

судов, подвергшихся пиратским нападениям в 2012 г., 120 (т.е. более трети) оказались танкерами, перевозившими нефть и химические продукты¹⁶. Эксперты английского исследовательского центра "One Earth Future Foundation" объясняют подобное положение тем, что тихоходные суда, какими являются танкеры, представляют собой "удобную мишень" для пиратских атак, а захват танкера является гарантией получения большого выкупа от судовладельцев¹⁷. Как выяснилось, в большинстве пиратских нападений на танкеры в Малаккском проливе задача нападавших заключалась в традиционном для пиратов захвате танкеров и их экипажей с целью последующего получения выкупа. Вместе с тем захват танкера водоизмещением 400–500 тыс. т по пути следования в Малаккском проливе и последующий разлив находящейся в его трюмах нефти, например в порту Сингапура, стал бы экологической катастрофой для всего региона.

Современный этап морского пиратства с полным основанием может быть назван "сомалийским". В последние годы эпицентр морского пиратства отчётливо занимает треугольник Красное море – Аденский залив – побережье Восточной Африки, тяготеющий к территории бывшего Сомали. Отмечается постоянное расширение зоны действия сомалийских пиратов. В настоящее время этот район охватывает Аденский залив, южную часть Красного и Аравийского морей, районы вблизи берегов Йемена, Омана, Кении, Танзании, Сейшельских островов, Мадагаскара, Мозамбика, западного побережья Индии, Мальдивских островов, обширные районы Индийского океана. Использование ранее захваченные рыболовецких и торговых судов в качестве "плавающих баз" для организации последующих нападений с применением маломерных судов позволило пиратам неограниченно расширить район проводимых операций. В рассматриваемый период нападения сомалийских пиратов были зафиксированы более чем за 1 тыс. морских миль от берегов Сомали¹⁸. Обращает на себя внимание происходящее в последнее время определённое снижение уровня пиратской активности в сомалийских водах. Так, если по итогам 2011 г. из 439 нападений на долю сомалийского сообщества приходилось 237 (т.е. более половины), то, по данным за 2012 г., в условиях сокращения общего числа нападений до 297 число сомалийских атак также уменьшилось и составило 75 (т.е. почти четверть)¹⁹.

Формирование очага пиратства в Гвинейском заливе следует считать новым этапом в его распространении. Если ещё 10 лет назад сообщения о пиратской активности в этом районе фактически отсутствовали, то по итогам 2011 г. здесь зафиксировано 64 факта нападений, что дало основание включить его в тройку районов морского пиратства "высокой степени риска"²⁰. Говоря об особенностях пиратства в этом районе,

¹⁶ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2012. P. 13.

¹⁷ The Economic Cost of Somali Piracy 2011. Working Paper / One Earth Future Foundation // Oceans Beyond Piracy : website. London, 2012. P. 37. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf (дата обращения: 20.08.2012).

¹⁸ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2011. P. 22.

¹⁹ Ibid. 2012. P. 20.

²⁰ Ibid. 2011. P. 6.

эксперты обращают внимание на то, что большинство нападений происходит в территориальных водах прибрежных африканских государств и, таким образом, подпадает скорее под определение морского вооружённого разбоя. Кроме того, пираты Гвинейского залива охотятся главным образом за нефтеналивными судами и не берут в заложники моряков за выкуп, как это делают сомалийцы²¹.

В современной международно-правовой практике – официальных документах ООН, отдельных государств, дипломатической переписке, а также в большинстве научных исследований, как правило, используется определение этого явления, изложенное в ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., согласно которому "пиратством является одно из перечисленных ниже действий:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабёж, совершаемый в личных целях экипажем или пассажирами судна или летательного аппарата, находящегося в частном владении, и направленный:

i) в открытом море против другого судна или летательного аппарата, либо против лиц или имущества, находящихся на их борту;

ii) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте вне юрисдикции какого бы то ни было государства;

в) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским судном или летательным аппаратом;

с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусматриваемого подпунктом "а" или "в"²².

В современных условиях неизменной осталась и преступная сущность этого явления. Это подтверждают сотни официальных протоколов о пиратских нападениях.

"13 февраля 2012 г. сухогруз "Fourseas SW" под панамским флагом, дрейфовавший в ожидании получения инструкций по швартовке примерно в 110 милях к югу от Лагоса, около 02.50 был атакован в точке с координатами 04°43' северной широты и 03°44' восточной долготы.

На борт судна высадились восемь вооружённых пиратов. Они захватили корабельного кока и под угрозой применения оружия заставили провести их к каюте капитана. Поскольку дверь оказалась заперта, пираты произвели около 20 выстрелов, пытаясь проникнуть внутрь, а затем сделали два выстрела в находившегося там капитана, который от полученных ран скончался на месте. Захватив стоявший в каюте корабельный сейф, пираты предприняли попытку проникнуть в каюту главного механика. Последний попытался спастись через иллюминатор, однако сорвался и, получив тяжёлые увечья, позже скончался.

²¹ Gulf of Guinea Piracy: Challenges and Constraints // Stratfor : website. 2012. March 9. URL: <http://www.stratfor.com/sample/analysis/gulf-guinea-piracy-challenges-and-constraints> (дата обращения: 21.05.2012).

²² Определение пиратства : ст. 101 // Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву. Нью-Йорк, 1982. С. 220–221. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/lawsea85-151.pdf (дата обращения: 20.11.2012).

Затем пираты с добычей пересели на две лодки, ожидавшие их у борта, и спешно отплыли в неизвестном направлении.

Экипаж находившегося неподалеку французского военного корабля, получив сообщение об инциденте от Центра по борьбе с пиратством, пришёл на помощь пострадавшим и эскортировал сухогруз в порт Лагос. Там 18 членов экипажа, а также тела погибших были доставлены на берег. Местные власти проводят расследование"²³.

Как следует из практических рекомендаций для мореплавателей, основанных на обобщении "лучших практик", не претерпел особых изменений и сам "алгоритм" пиратских нападений²⁴. Как правило, атаки предпринимаются на рассвете, реже ночью в лунную погоду, если волнение не превышает трёх баллов. Участвуют обычно два "скифа", которые подходят к атакуемому судну с разных бортов, либо к его корме. Затем один или несколько пиратов предпринимают попытку взобраться на палубу, используя для этой цели длинные лёгкие лестницы, либо шесты с укрепленными на них верёвками.

В ходе нападения пираты широко используют различные виды оружия. Если раньше дело ограничивалось холодным оружием, то в последнее время всё шире применяются автоматы и даже гранатомёты. Причём использование огнестрельного оружия зачастую не ограничивается психологическим воздействием, нередки случаи боевого применения, что ведёт к жертвам среди мореплавателей.

В случае успеха пиратского нападения захваченное судно берёт курс на побережье, где его укрывают на одной из пиратских баз, а нападавшие связываются с судовладельцами для последующих переговоров относительно выкупа за судно и членов его экипажа²⁵.

Другой важной причиной, способствовавшей подъёму современного морского пиратства, стало воздействие на него ключевых тенденций современного развития, в первую очередь глобализации и фрагментации современного мира, а также кардинальных изменений в сфере безопасности. Ввиду сложности и многоплановости этих процессов, а также незавершённости продолжающейся в отечественной и зарубежной академической среде дискуссии относительно их сущности представляется целесообразным указать только на те их стороны и аспекты, которые могут иметь прямое отношение к проблеме морского пиратства.

Большое, во многом определяющее значение в деле создания материальной базы нынешнего подъёма морского пиратства оказала *глобализация*, под которой, согласно одному из последних определений,

²³ Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 30 June 2012 / ICC International Maritime Bureau // International Harbour Masters' Association : website. London, 2012. July. P. 27. URL: http://www.harbourmaster.org/downloadfile.php?df=images/upload/files/news-maritime_news_file_237.pdf&dfn=MjAxMiBRMmVJTUlgUGlyYWN5IFJlcG9ydCBBOlJJREdFRm5 (дата обращения: 08.11.2012).

²⁴ BMP 4. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy. (Version 4 – August 2011). Suggested Planning and Operational Practices for Ship Operators and Masters of Ships Transiting the High Risk Area // Liberian Registry : website. Edinburgh, Scotland, 2011. August. P. 57–59. URL: <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/BMP4.pdf> (дата обращения: 07.10.2011).

²⁵ Ibid. P. 59.

предлагается понимать "возникновение новой системы мирового хозяйствования, заключающейся в слиянии национальных экономик в единую общемировую систему, основывающуюся на новой ступени либерализации движения товаров и капитала"²⁶.

Сегмент этого процесса, имеющий непосредственное отношение к формированию материальной базы пиратства, связан с международным разделением труда, всеобщим охватом производительных сил, закреплением производственных диспропорций в мировом масштабе – разделением на развитое технологическое ядро и территории, поставляющие ресурсы, и, как следствие, бурным развитием системы транспортировки товаров и материальных ценностей. По оценкам экспертов, с окончанием Второй мировой войны объём поставок морем "каждые десять лет удваивался" и в настоящее время составляет почти 6 млрд т. Почти 80 % мировой торговли осуществляется морским путём. В этом процессе занято около 93 тыс. морских торговых судов, 1 млн 250 тыс. моряков²⁷. Перемещение материальных ценностей в возрастающих объёмах, а также рост количества судов, их перевозящих, и числа моряков, занятых в этом бизнесе, в совокупности формируют потенциальную материальную основу, питающую развитие морского пиратства.

Другой важный фактор, повлиявший на подъём морского пиратства, связан с процессом *фрагментации* – распадом некоторых государственных образований, изменения традиционной (Вестфальской) системы взаимоотношений государств и трансформацией государственного суверенитета. Уместно вспомнить, что в результате распада колониальной системы западная идея суверенного государства, привнесённая в незападный мир в глобальных масштабах, не везде смогла соответствовать местной специфике. Результатом этого процесса стало то, что ряд государств смогли осуществлять властное верховенство лишь частично. В контексте проблемы морского пиратства это наглядно проявилось в политике Индонезии, власти которой длительное время не могли обуздать пиратов в своих территориальных водах. Похожие процессы происходят сегодня и в государствах Гвинейского залива, демонстрирующих неспособность поставить заслон развитию пиратства в этих водах.

Однако крайней формой проявления феномена утраты суверенитета, выражающейся в полном распаде государственности, стало появление так называемых "несостоявшихся государств". В контексте проблемы морского пиратства особое значение имело развитие ситуации в Сомали. Фактический "коллапс" этого государства в результате идущей здесь более четверти века гражданской войны поставил его 9-миллионное население на грань гуманитарной катастрофы. Тотальная безработица и наличие на руках большого количества оружия в условиях отсутствия признанной власти закономерно привели к тому, что на смену рыболовству пришёл морской разбойный промысел, который стал вынужденным способом существования этого государства. Из отмеченного выше общего количества

²⁶ Воскресенский А. Д. Концепции регионализации, региональных подсистем, региональных комплексов и региональных трансформаций в современных международных отношениях / А. Д. Воскресенский // Сравнительная политика. 2012. № 2 (8). С. 38.

²⁷ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 6.

нападений за 2012 г. на долю сомалийского преступного синдиката приходится 75, т.е. более трети²⁸.

Последние десятилетия ушедшего века и начало нового тысячелетия ознаменовались глубокими изменениями всей глобальной *сферы безопасности*. В результате того, что с окончанием "холодной войны" риск глобального столкновения был сведён к минимуму, на первый план вышли явления, которые до недавнего времени не воспринимались как серьёзный источник угрозы. Свою нишу в этом ряду "новых", или "нетрадиционных", аспектов безопасности заняла и проблема морского пиратства.

Объективную сложность для её анализа представляет недостаточная теоретическая разработанность самого понятия безопасности в отечественной и зарубежной исследовательской литературе и, как следствие, резкое расширение предметного поля безопасности, в которое включаются явления самого разного порядка. В связи с этим представляется важным определить место проблемы морского пиратства в сфере безопасности.

Принимая во внимание преступную сущность морского пиратства, его с достаточным основанием принято относить к группе угроз безопасности, в которую включают такие явления "теневой" части международной жизни, как производство и незаконный оборот наркотиков, нелегальную иммиграцию, торговлю людьми, хакерство, отмывание денег и другие проблемы криминального характера, относимые к уголовным преступлениям.

В качестве следующего шага представляется важным по возможности более точно определить место проблемы морского пиратства. В этом плане заслуживает внимания точка зрения германского эксперта У. Херманна, предложившего отнести его к проблематике "безопасности морских транспортных путей"²⁹. Как представляется, хотя подобная формулировка и включает проблему морского пиратства, однако в целом предполагает более широкий набор явлений безопасности и потому требует уточнения. Со своей стороны, для определения места морского пиратства в предметном поле глобальной безопасности предлагаем более узкое, но, на наш взгляд, более сфокусированное – "безопасность на морских путях".

Можно отметить, что при таком подходе проблема пиратства оказывается в одном ряду с проблемой *международного терроризма на море*. При этом некоторые отечественные и зарубежные исследователи склонны рассматривать их как равнозначные понятия. Д. Бэрнетт – один из авторитетных западных исследователей морского пиратства – формулирует этот вопрос следующим образом: "После атак на Всемирный торговый центр и Пентагон правительства всех стран мира наконец осознали, что война на море фактически велась [*террористами*. – Прим. авт.] задолго до 11 сентября. Поэтому мы не можем позволить себе игнорировать пиратство или отрицать его тесные связи с терроризмом. Это может обойтись нам слишком дорого"³⁰.

²⁸ См.: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January – 31 December 2012. P. 6.

²⁹ *Hermann W. A. Security in a Changing World / W. Hermann // Asia's Security Challenges / ed. by Wilfred A. Hermann. New York : Nova Science Publ., Inc., 1998. P. 7.*

³⁰ *Burnett J. S. Dangerous Waters: Modern Piracy and Terror on the High Seas / John S. Burnett. New York : Dutton, 2002. P. 284.*

Захват боевиками террористической организации "Фронт освобождения Палестины" итальянского круизного лайнера "Акилле Лауро" (1983 г.), чеченскими террористами – заложников на борту теплохода "Аврасия" в турецком порту Трабзон (1996 г.), диверсия против эсминца "Коул" ВМС США у берегов Йемена (2000 г.), взрыв французского танкера "Лимбург" в территориальных водах Йемена (2002 г.) наглядно свидетельствуют о том, что использование пиратских форм и методов борьбы всё шире входит в практику ряда террористических организаций.

Особенно показательна в этом плане деятельность террористической организации сепаратистского толка "Тигры освобождения Тамил Илама", которая длительное время вела вооружённую борьбу с правительством Шри-Ланки за создание независимого тамильского государства. Для достижения своих целей тамильские сепаратисты создали и широко использовали собственный флот в составе группы боевых кораблей и катеров различного класса, военно-транспортных и торговых судов, который признавался крупнейшим негосударственным флотом в мире.

Структура военно-морского крыла организации, которая получила название "Морские тигры", включала боевые морские подразделения, десантные группы, подводные диверсионные команды, команду смертников ("Чёрные тигры"), женскую диверсионную группу, разведгруппу, группу тылового обеспечения, инженерно-техническое подразделение, отряд радиолокации и телекоммуникаций, а также мореходную школу и рекрутское подразделение. Наряду с этим тамильские сепаратисты активно использовали военно-морской компонент своей организации для проведения в водах Индийского океана пиратских рейдов в целях пополнения казны своей организации.

В наши дни активно используют пиратские методы для сбора финансовых средств на продолжение своей деятельности и террористические организации исламистского толка из стран Юго-Восточной Азии – "Джамаа Исламия" (Индонезия), "Кумпулан Муджахеддин" (Малайзия), "Абу Сайяф" (Филиппины) и ряд других³¹.

В последнее время повышенное внимание обоснованно уделяется выявлению возможной связи морского пиратства с силами международного терроризма в районе Сомали. Хотя в настоящее время прямые свидетельства связей сомалийского пиратства с местной радикальной исламистской группировкой "Аль-Шабааб", либо "Аль-Каидой" отсутствуют, по мнению американских экспертов, это является "только вопросом времени", поскольку обстановка у берегов Сомали "благоприятствует проведению террористических актов"³².

Таким образом, можно отметить, что существующая между терроризмом и морским пиратством близость, внешне проявляющаяся в использовании схожих методов достижения целей, делает этот альянс возможным

³¹ Колдунова Е. В. Безопасность в Восточной Азии : новые вызовы / Е. В. Колдунова. М. : Навона, 2010. С. 118–119.

³² Task Force Report 2012. The Challenge of Piracy off Horn of Africa: U.S. Policy in Dealing with Criminal Elements and Dangerous Non-State Actors / University of Washington ; The Henry M. Jackson School of International Studies. University of Washington, 2012. P. 176. URL: https://portal.mmowgli.nps.edu/c/wiki/get_page_attachment?p_l_id=33393&nodeId=10773&title=Published+papers&fileName=Published+papers%2FTask+Force+Report+2012.pdf (дата обращения: 08.05.2012).

и потому весьма опасным. Вместе с тем между морским пиратством и терроризмом сохраняется принципиальное различие в стратегических установках: в то время как террористы преследуют свои идейно-политические цели, пираты – главным образом экономические.

В результате современное морское пиратство стало фактором, влияющим на положение дел на ряде участков *мировой экономики*.

Практика свидетельствует, что, несмотря на все изменения форм и методов пиратства, произошедшие в процессе его исторической эволюции, основное содержание "хозяйственной" деятельности этого преступного сообщества осталось, по существу, неизменным и связано с природой этого вида преступления, а именно – "материализацией" результатов преступной деятельности: получением выкупа за захваченные суда и членов их экипажей. Представляется уместным привести один из известных исторических примеров – захват киликийскими пиратами в 75 г. до н.э. будущего римского императора Юлия Цезаря, который провёл в плену более трёх месяцев и был освобождён только после уплаты за него выкупа в 50 талантов³³.

Анализ имеющейся информации свидетельствует, что получение выкупа остаётся главным содержанием и целью пиратской деятельности и в наши дни. При этом основные компоненты этого процесса демонстрируют устойчивую тенденцию к возрастанию.

Постоянно увеличиваются размеры выкупов. Если в 2005 г. средняя запрашиваемая сумма составляла около 150 тыс. дол., то в 2009 г. она возросла до 3,4 млн дол., а в 2010 г. достигла 4 млн³⁴. По данным за 2011 г., самый большой выкуп (13,5 млн дол.) был выплачен за греческий супертанкер "Ирэн СЛ". В целом общая сумма выкупов, уплаченных судовладельцами сомалийским пиратам по итогам 2011 г. за возвращение 31 судна, составила 159,62 млн дол., в итоге размер среднего выкупа вырос до рекордных 4,97 млн дол.³⁵

Отмеченное увеличение размеров запрашиваемых выкупов приводит к тому, что переговоры между представителями пиратов и судовладельцев относительно условий выплаты приобретают затяжной характер. Так, если в 2009 г. переговорный процесс длился в среднем 55 дней, то в апреле – июне 2010 г. он составлял 106 дней, а в конце того же года переговоры занимали уже около 150 дней³⁶. По итогам 2011 г. время, потребовавшееся для успешного завершения переговоров и освобождения судна и экипажа, составляло в среднем уже до шести месяцев³⁷. При этом следует учитывать, что многие экипажи пребывали в пиратском плену по году и более со всеми вытекающими отсюда негативными последствиями.

Морское пиратство оказывает определённое влияние на положение дел не только в "теневом", но и в реальных секторах мирового хозяйства. В качестве одной из негативных тенденций последнего времени особо отмечается возрастающая активность морских пиратов в такой жизненно важной сфере мировой экономики, как транспортировка энергоносителей

³³ Коустам Э. Указ. соч. С. 22–24.

³⁴ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 9.

³⁵ См.: The Economic Cost of Somali Piracy 2011. Working Paper. P. 11.

³⁶ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 25.

³⁷ См.: The Economic Cost of Somali Piracy 2011. Working Paper. P. 11.

морским путём. Так, два самых крупных выкупа по итогам 2010 г. были внесены за освобождение греческого супертанкера "Маран Сентаурус" и корейского "Самхо Дрим" и составили соответственно 7 и 9,5 млн дол.³⁸

Обращает на себя внимание и то, что в 2011 г. центр тяжести нападений сомалийских пиратов сместился в район Персидского залива, где пролегают важнейшие морские пути транспортировки углеводородов, имеющие мировое значение. По данным Энергетического агентства США, через Ормузский пролив и Оманский залив проходит треть мировых поставок нефтепродуктов, осуществляемых морским путём. В связи с тем, что, по прогнозам этого ведомства, в обозримой перспективе страны – члены Совета сотрудничества государств Персидского залива будут обеспечивать более четверти мировых потребностей в нефтепродуктах, опасность пиратской угрозы на этом участке возрастает многократно³⁹.

Заслуживают внимания попытки определить размеры совокупного экономического ущерба, который морское пиратство наносит международному сообществу. При этом обращает на себя внимание большой диапазон приводимых оценок: от 450 млн до 16 млрд дол. в год⁴⁰. Подобный разброс объясняется как нехваткой релевантной первичной информации, так и отсутствием апробированных методик подсчёта. В этом контексте важным направлением исследований пиратской проблематики закономерно стала разработка методологии оценки экономических параметров ущерба от морского пиратства.

Как представляется, наиболее универсальная и комплексная методика определения экономических аспектов пиратства на сегодняшний день предложена английской исследовательской организацией "One Earth Future". Её разработчики строят расчёты на базе двух групп данных. Блок "прямых показателей" включает общую сумму выплаченных выкупов, стоимость страховых полисов, расходы по *рерутингу* (перенаправлению судов по обходным маршрутам), издержки на содержание военно-морских сил различных государств, решающих задачи по борьбе с пиратством, расходы на оборудование торговых судов средствами защиты от пиратских нападений, расходы на оплату услуг охранных агентств, издержки на организацию и проведение судебных процессов над задержанными пиратами, бюджетные расходы международных и национальных антипиратских организаций.

Наряду с этим учитываются расходы макроэкономического характера. К ним предлагается относить торговые убытки, которые несут различные государства в результате пиратских нападений, ущерб рыболовной промышленности, убытки туристической отрасли, рост цен на продукты питания, ущерб от непоступления иностранных инвестиций в результате деятельности пиратов и т.п.

³⁸ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 9.

³⁹ The GCC in 2020: Outlook for the Gulf and the Global Economy. A report from the Economist Intelligence Unit Sponsored by the Qatar Financial Centre Authority // Economist Intelligence Unit : website. 2009. March. P. 23. URL: <http://graphics.eiu.com/marketing/pdf/Gulf2020.pdf> (дата обращения: 10.06.2010).

⁴⁰ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 3.

Общая стоимость ущерба мировой экономике в результате пиратской деятельности, рассчитанная по методике "One Earth Future", оценивается на уровне 7–12 млрд дол. в год, а ущерб от деятельности сомалийского пиратского синдиката в 2011 г. – от 6,6 до 6,9 млрд дол.⁴¹

Подъём морского пиратства на современном этапе со всей остротой поставил давнюю проблему безопасности моряков, всё чаще становящихся непосредственными жертвами пиратских нападений. Толчком для рассмотрения этой проблемы на уровне современных требований явилось концептуальное направление в исследованиях проблем безопасности, предложившее рассматривать человека в качестве нового референтного объекта. Этот подход, получивший название *human security* – безопасность человека, или личностная безопасность, получил обоснование и развитие в работах ряда зарубежных и отечественных исследователей. В связи с этим следует прежде всего упомянуть труд известного английского исследователя Б. Бузана, который первым предложил рассматривать личность как "наименьшую точку отсчёта для понятия "безопасность"⁴².

Применительно к проблеме морского пиратства рассмотрение индивида в качестве объекта безопасности расширило арсенал средств, используемых для обеспечения безопасности, за счёт включения в него блока вопросов обеспечения "физической безопасности личности – от применения пыток и угроз нападения вооружённого и уголовного характера"⁴³.

Однако практический анализ положения дел в этой сфере длительное время осложнялся нехваткой, а зачастую полным отсутствием достоверных сведений. Важным шагом по исправлению подобной ситуации стала реализация инициативы ММБ по "созданию надёжного источника информации для организаций, занимающихся оказанием помощи жертвам пиратских нападений"⁴⁴. В августе 2011 г. представители Либерии, Маршалловых островов и Панамы, под флагами которых ходит большинство торговых судов, на встрече в Вашингтоне подписали Декларацию осуждения актов насилия в отношении мореплавателей, в соответствии с которой они брали на себя обязательство предоставлять ММБ поступающую к ним информацию о мореплавателях, взятых в заложники⁴⁵. В марте 2012 г. к документу присоединилось Содружество Багамских островов.

⁴¹ См.: The Economic Cost of Maritime Piracy. One Earth Future Working Paper. P. 25; The Economic Cost of Somali Piracy 2011. Working Paper. P. 37.

⁴² Buzan B. People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era / Barry Buzan. Boulder : Lynne Rienner ; London : Harvester Wheatsheaf, 1991. P. 17.

⁴³ Amitav Acharya. Human Security: East Versus West : IDSS Working Paper 17 / Amitav Acharya ; Nanyang Technological University, Institute of Defence and Strategic Studies. Singapore, 2001. P. 17.

⁴⁴ The Human Cost of Somali Piracy 2011 / ICC International Maritime Bureau ; Oceans Beyond Piracy // Oceans Beyond Piracy : website. London, 2012. June 22. P. 25. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/hcop_2011.pdf (дата обращения: 20.10.2012).

⁴⁵ См.: Declaration Condemning Acts of Violence Against Seafarers // The Human Cost of Somali Piracy 2011. P. 25.

Результатом совместных усилий стал доклад о положении моряков, находящихся в плену у сомалийских пиратов⁴⁶. В документе отмечается, что хотя в последнее время общее число заложников несколько сократилось, в ходе пиратских нападений мореплаватели сталкиваются с высоким уровнем насилия и жестокости. В 2011 г. не менее 3863 моряков попадали под обстрел сомалийских пиратов, 968 имели непосредственный контакт с пиратами, высаживавшимися на борт их судов, 413 моряков были освобождены военными моряками других стран после того, как провели часы и даже дни в осаде в "цитаделях" на своих судах под угрозой быть захваченными пиратами. В 2011 г. сомалийскими пиратами удерживались не менее 1206 заложников. Из них 645 были захвачены ещё в 2010 г., 555 – в 2011 г., а также 6 туристов, захваченных на суше.

Как следует из доклада, в рассматриваемый период положение заложников ухудшилось по целому ряду показателей. Средний период пребывания в пиратском плену по сравнению с 2010 г. увеличился практически вдвое и превышал 8 месяцев.

Использовавшиеся в докладе показания заложников наглядно свидетельствуют, что в течение этого периода их права систематически нарушались, они подвергались психологическому и физическому насилию. Растёт и список непосредственных жертв пиратства. В 2011 г. зарегистрировано 35 погибших из числа заложников. Из них 8 человек были убиты в ходе пиратских нападений или после попадания в плен, 8 умерли от болезней и плохого обращения, 19 погибли под перекрёстным огнём, когда пираты выставляли их в качестве живого щита в ходе операций по освобождению. Помимо этого ещё три моряка умерли уже после освобождения по причинам, связанным с пребыванием в плену⁴⁷.

Директор ММБ Поттенгал Мукудан, комментируя выход в свет этого доклада, отметил, что проводившиеся до сих пор исследования различных аспектов сомалийского пиратства практически не содержали предметного анализа гуманитарных аспектов проблемы. Документ призван "восполнить пробел в этом важном вопросе и осветить шокирующие последствия преступлений в отношении моряков, ставших его невольными жертвами"⁴⁸.

* *
*

Таким образом, морское пиратство – одна из старейших проблем в истории человечества – не торопится уходить с исторической сцены. Под воздействием процессов мирового развития – глобализации, эволюции системы межгосударственных отношений и трансформации сферы безопасности – в наши дни оно переживает подъём и вновь бросает вызов мировому сообществу уже в качестве "новой" угрозы безопасности.

⁴⁶ См.: The Human Cost of Somali Piracy 2011. P. 25.

⁴⁷ Ibid. P. 4.

⁴⁸ Human Cost of Somali Piracy Updated Report Released : Press Release / ICC International Maritime Bureau ; Oceans Beyond Piracy // Oceans Beyond Piracy : website. 2012. June 22. P. 2. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/human_cost_of_somali_piracy_2011_press_release_2.pdf (дата обращения: 08.05.2012).

Преступное в своей основе морское пиратство заняло свою нишу в группе угроз, относимых к области "неполитического насилия" на направлении "безопасности на морских путях", где оказалось тесно связанным с международным терроризмом.

Рассмотрение основных проявлений морского пиратства позволяет говорить о том, что сегодня оно занимает определённый пространственный ареал, выступает активным субъектом "теневого" и деструктивным фактором реального секторов мировой экономики, представляет собой растущую угрозу физической безопасности мореплавателей.

Сохраняющиеся на опасном уровне масштабы проблемы морского пиратства на современном этапе делают актуальной задачу активизации усилий международного сообщества по искоренению этого преступного явления. Важную роль в этом процессе призвана сыграть и Россия, сообразуя свою "партию" с национальными интересами и возможностями.

Ключевые слова: *морское пиратство и разбой – угроза безопасности – морское пиратство в районах сомалийского побережья.*

Keywords: *maritime piracy – armed robbery – security challenge – piracy off the coast of Somalia.*