

DOI: 10.12731/2218-7405-2013-10-37

УДК 341.411.6

МЕЖДУНАРОДНЫЙ РАЗБОЙ – БИЗНЕС В ТУРБУЛЕНТНОМ ПРАВОВОМ МОРЕ

Жулидов С.Б.

Цель: Рассматриваются факты незаконного противостояния ведению бизнеса, торговли и туризма (терроризм, пиратство, захват заложников и т.п.) в акваториях прибрежных государств; их закономерности и специфика. Подчеркивается важность разработки эффективных методов борьбы с этим явлением в условиях отсутствия единых юридических и политических подходов к нему.

Методология: Анализируются правовые и политические особенности, характерные для различных стран применительно к борьбе с указанным видом преступлений. Дается предварительная оценка эффективности методов противостояния данным правонарушениям в плане выработки оптимального решения проблемы.

Результаты: Анализ приводимых примеров, взятых из текущей периодики, литературы и СМИ, свидетельствует об универсальных вненациональных закономерностях указанных преступлений, равно как и о недостаточности и национальной ограниченности принимаемых мер в целях их предотвращения.

Область применения результатов: Подчеркивается явно недостаточная эффективность мер для решения этой проблемы мировым сообществом в целом ввиду сохранившихся традиционных национально-ограниченных политико-правовых подходов. Приводятся современные способы противостояния пиратству на примере государств, достигших наиболее эффективных

результатов в этой борьбе. Предлагается оптимальный подход к решению проблемы путем достижения корреляции, соразмерности и унификации различных национальных законодательств.

Ключевые слова: юрисдикция; судоходство; разбой; умысел; терроризм; пиратство; коррупция; частная охранная фирма; административная некомпетентность; природно-географический; береговая линия.

INTERNATIONAL ROBBERY – BUSINESS IN A TURBULENT LEGAL SEA

Zhulidov S.B.

Purpose: Facts of unlawful confrontation with business, trade, and tourism (terrorism, piracy, taking hostages, etc) in water areas of coastal states as well as their regularities and specificity are considered. The importance of elaborating effective means to struggle against this type of crime, in the absence of unified legal and political approaches to it, is stressed.

Methodology: Legal and political peculiarities typical for various countries in their struggle with this kind of crime are analyzed. Effectiveness of various means aimed at fighting against this crime in order to elaborate the optimal solution of the problem is preliminarily evaluated.

Results: The analysis of the examples taken from current periodicals and mass media testifies to the existence of universal, extra-national regularities and coincidence of the crimes mentioned as well as to insufficiency and peculiar national limitations of measures aimed to prevent them.

Practical implications: The obvious inefficiency of measures aimed at solving the problem by the world community as a whole due to preservation of traditional nationally limited political and legal approaches to it is stressed. Modern means of struggle against piracy exemplified by the experience of the countries that have

achieved the most effective results are described. An optimal approach to solve the problem by means of correlation, adequacy, and unification of various national legislations is suggested.

Keywords: jurisdiction; shipping; robbery; intention; terrorism; piracy; corruption; private security company; administrative incompetence; natural and geographical; coast line.

Введение

Предметом исследования является изучение причин и последствий проблемы, которая препятствует межгосударственным деловым контактам с древнейших времен, проблемы, которая привлекает пристальное внимание многих государств, в том числе и применительно к торговле и туристическому бизнесу.

Проблема разбоя на морях или пиратства всегда беспокоила как местные, так и межнациональные предприятия, однако в последнее время она резко обострилась и стала волновать уже непосредственно конечного потребителя продукции (покупателя, клиента, туриста). Судоходные и туристические компании, которые в настоящее время испытывают трудности, типичные для всех прочих видов бизнеса, сталкиваются и еще с одной проблемой, требующей своего решения, а именно – пиратством.

Пиратство возродилось вновь – и не только в приключенческих голливудских фильмах (например, «Пираты Карибского моря» и др.), а и в портах и морях по всему миру. Порой бытует мнение, что в истории человечества мало какие преступления вызывают столь же яркие, цветистые и романтические ассоциации, как пиратство. Отчасти разделяя это мнение, мы попытаемся развеять подобные ассоциации, а также проследить причины пиратства и его последствия, равно как и современные способы борьбы с этим древнейшим видом преступлений.

К определению термина

Хотя, на первый взгляд, понятие «пиратство» и кажется простым, однако на самом деле его толкование сопряжено с немалыми сложностями. Так, по словам К. Химпендаля, разновидности и масштабы пиратства многообразны – от мелких атак на торговые суда до тщательно спланированных нападений на круизные лайнеры, а это – преступления, различия между которыми весьма велики. С другой стороны, нападения на крупные торговые суда могут осуществляться таким образом, что экипаж так ничего и не узнаёт об этом: пираты тайком проникают на борт с целью кражи денег и похищения находящегося на борту оборудования (так наз. пиратство наудачу). Вместе с тем пиратство может быть связано и с похищением людей и жестоким насилием, что приводит к человеческим жертвам и наносит потерпевшим глубокие психологические травмы.

Толковый словарь дает такое определение пиратства: «Акт совершения грабежа, похищения людей или насилия на море, особенно совершаемое одним судном против другого». Этого основополагающего определения, в принципе, достаточно, для понимания того, о чем идет речь. Однако дать юридическое определение всегда было значительно труднее.

В ООН выработано следующее рабочее определение, принимаемое многими: «Пиратство – это любое незаконное действие, связанное с насилием, захватом и удержанием экипажа или пассажиров частного судна или же самолета в воздушном пространстве в личных целях и проводимое: а) в открытом море против судна или самолета либо против людей или собственности, находящихся на борту; б) против судна, самолета, людей или собственности в акватории или воздушном пространстве, находящихся вне юрисдикции какого-либо государства». Именно это определение и взяла за основу Международная морская организация.

С другой стороны, Международное бюро судоходства исходит из следующего определения: «Пиратство – это акт проникновения или намерения

проникновения на судно с умыслом совершения кражи или иного преступления, а также с умыслом применения силы в ходе данного акта».

Как видим, это определение включает в себя нападение, либо намерение нападения на судно, находящееся в открытом море или стоящее на якоре, тогда как первое определение ограничивает пиратство нападением на судно только в открытом море.

Совершенно очевидно, что такое отсутствие единства в определениях вызывает множество трудностей юридического характера. Так, один и тот же акт может квалифицироваться как «вооруженное нападение», если он произошел в территориальных водах данного государства, и как «пиратство» – если он произошел всего лишь в нескольких метрах от этого места.

Как бы там ни было, проблема эта пока далека от разрешения, коль скоро как упомянутые международные организации, так и правительства разных стран не могут прийти к единому мнению на этот счет. В результате, международным организациям трудно сотрудничать с правительствами разных стран, а это ведет к ситуации, которая выгодна лишь одной-единственной группе лиц, а именно – самим правонарушителям, т.е. пиратам.

Причины явления

Установить причины пиратства столь же трудно, сколь и определить, что же такое преступление вообще. Это вызвано, главным образом тем, что сами формы пиратства многочисленны и меняются от эпохи к эпохе и от региона к региону. В основе пиратства лежат экономические, социальные и культурные мотивы, уровни насилия и его разновидности, типы жертв и *modus operandi*. Масштабы пиратства также различны. Так, водоизмещение судов, подвергшихся нападению в 2011 году, варьирует от каких-нибудь 100 до целых 70 000 тонн. Поэтому к вопросу определения понятия пиратства так или иначе приходится постоянно возвращаться.

Трудности с определением понятия переносятся и на законодательство. Так, Дзинг Су проводит различие между пиратством и морским терроризмом, считая, что само по себе пиратство не является политической акцией... а акция, которая направлена исключительно против государства или его граждан, не является, в свою очередь, пиратством. Дзинг Су утверждает, что между пиратством и морским терроризмом непременно следует проводить различие. Первое определяется в большей степени экономическими и социальными причинами, тогда как в основе второго лежат религиозные мотивы. Это прекрасно видно и из лежащих в их основе причин: пиратство определяется такими факторами, как бедность, коррупция и административная некомпетентность, в то время как терроризм представляет собой не столько средство, сколько цель: после нападения террористы отнюдь не стремятся любой ценой выжить, прихватив с собой добычу. Напротив, их цель – пойти на дно вместе с судном, привлекая к себе тем самым как можно больше внимания общественности.

Другие исследователи отмечают, что и в основе морского терроризма могут лежать различные причины. Так называемые «политические пираты» ставят своей целью добыть деньги для ведения политической борьбы, например, группа Gerakan Aceh Merdeka (GAM) и Moro Islamic Liberation Front (MILF). Иные цели ставит перед собой Abu Sayyaf Group (ASG), которая, как и MILF, откололась от повстанческой группы Moro National Liberation Front (MNLF). Однако группа ASG, рассматривается США как террористическая организация, которая использует пиратские методы для привлечения к себе внимания общественности. ASG, которая, как считают, связана с Аль-Каидой, взяла на себя ответственность за взрыв на пароме Superferry 14, в результате которого погибло более ста человек.

Когда речь заходит о крупных торговых судах, то к факторам, способствующим пиратству, можно отнести следующие: сокращение числа членов экипажа, учитывая, что у них более продолжительный рабочий день, в

результате чего их бдительность притупляется, а также уступчивость моряков, некоторые из которых прямо признают, что платят пиратам «дань».

Часто, однако, жертвами пиратов становятся не столько международные судовые компании, сколько местные жители, включая простых рыбаков и владельцев мелких суденышек, а также обитателей побережья. Такое пиратство распространено в ряде регионов (особенно в Индонезии и Малайзии). Пиратство – это попросту образ жизни (точнее, способ выживания) людей, у которых нет работы. Оно коренится в бедности, в отсутствии эффективной полиции, а также в культурных и природно-географических особенностях региона. Для таких стран, как Индонезия, патрулировать свою огромную береговую линию попросту экономически невыгодно: расходы на это значительно превысили бы убытки, причиняемые пиратами. Более того, эти расходы – сущие пустяки, по сравнению с прочими противозаконными деяниями, такими как незаконная рыбная ловля и контрабанда.

Суверенитет – как камень преткновения

Прибрежные и островные государства, такие как Индонезия, проявляют в этом вопросе более узкое мировоззрение, нежели морские державы, имеющие глобальные интересы. После Второй мировой войны прибрежные государства, ставшие независимыми, захотели увеличить свои территориальные воды с традиционных трех морских миль до шести, двенадцати, а порой даже и до двухсот миль. Объясняли они это как экономическими (природные ресурсы, рыболовство), так и политическими, военно-стратегическими причинами, а также соображениями безопасности судоходства. В этой связи сразу же возникли проблемы, и когда Индонезия и Малайзия самопровозгласили свой суверенитет над архипелагом, даже Малаккский пролив, ширина которого местами составляет всего лишь семь-восемь миль, перестал относиться к международным водам.

Это вызвало законное недовольство и возмущение ряда стран. Тогда для решения этой проблемы по требованию главных морских держав был введен «транзитный режим», официально узаконенный в 1982 году.

Однако дух обретения территориального суверенитета продолжает царить и поныне, что мешает борьбе с пиратством в его разных формах. Такие страны, как Индонезия и Малайзия, с подозрением относятся к планам иностранных государств патрулировать их воды. Они утверждают, что США и другие страны намеренно преувеличивают опасность пиратства, чтобы специально подвести к их берегам свои военные суда и сделать эти воды международными. Они видят бóльшую угрозу своей безопасности от иностранного присутствия в проливе, нежели от пиратов.

А вот Сингапур, напротив, охотно склонен принимать эту помощь, которую Индонезия именуется проявлением «американского империализма».

Столь различные подходы, естественно, препятствуют объединенной борьбе с пиратством. Но даже те страны, которые неохотно предоставляют свои территориальные воды для борьбы с ним, все же готовы присоединиться к конвенциям, ставящим такую борьбу своей целью.

Законодательство против пиратства

После Второй мировой войны стало очевидно, что доктрина «О свободе на морях», принятая в XVII веке, более недействительна. Так, когда в 1945 году Гарри Трумэн расширил юрисдикцию США на все природные ресурсы континентального шельфа, другие страны не преминули последовать этому примеру.

Впоследствии территориальные воды были ограничены 12 милями, в рамках которых прибрежное государство вправе осуществлять свое законодательство. Некоторые права стало возможно осуществлять в пределах 24 миль. А в пределах 200 миль стало возможно вести добычу природных ресурсов.

Что же касается борьбы с пиратством, то было установлено, что в морских водах, не находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, каждое судно, принадлежащее данному государству, вправе захватить пиратское судно... арестовать лиц на его борту и захватить все имущество. Суд государства, осуществившего захват, вправе решить вопрос о наказании данных лиц и о действии в отношении судна. Все это подтверждало традиционный юридический статус пиратов как *hostes humani generis*.

Важно и то, что создавалось право «преследования по горячим следам». Оно разрешалась в случаях, когда государство считало, что судно нарушило его законы. Если судно-нарушитель уходило за отметку 24 мили или в открытое море, то преследование разрешалось. Однако камнем преткновения стало то, что если судно входило в территориальные воды своего или третьего государства, то преследование его уже не разрешалось.

Ряд мер был принят и в связи с терактами в США 11 сентября 2001 г. Были введены дополнительные жесткие меры по борьбе с морским терроризмом. Согласно изменениям в кодексе, если возникал риск морского терроризма, то судам предоставлялись права по борьбе с ним. Вероятно, самым положительным фактором в борьбе против пиратства стала недавняя резолюция ООН, дающая иностранным морским судам право преследования по горячим следам в территориальных водах Сомали, лишая сомалийских пиратов безопасного убежища. Резолюция была принята единогласно после того, как правительство Сомали признало свою полную несостоятельность в сколь-либо эффективной борьбе с пиратством в своей стране.

Ввиду недостаточности вышеприведенных мер и нежелания некоторых государств допускать иностранные суда для патрулирования в своих водах возникло множество частных охранных фирм (ЧОФ). Они предлагают оценку возможных рисков, подготовку и обучение (экипажей, портовой администрации, правоохранительных агентств), услуги по безопасности,

вооруженное сопровождение, и обслуживание в случае кризисных ситуаций. Однако весьма часто деятельность ЧОФ входит в противоречие с рядом законодательств и становится сомнительной с юридической точки зрения. Более того, эта деятельность не является долгосрочным решением вопроса. Она может привести лишь к тому, что пираты просто будут лучше вооружаться и применять более жесткие виды насилия в целях противодействия ЧОФ.

Заключение

Волна пиратства все нарастает, и единственно, кто получает от этого выгоду это – ЧОФ и сами пираты. Неудивительно, что стоимость страхования резко возросла. Риск судовождения, особенно в территориальных водах Сомали, взмыл резко вверх. По оценке компании Ллойд в 2010 году, пиратские нападения стали приравняться скорее к военным действиям, нежели к обычному риску судовождения на морях. Это означает, что судовладельцы обязаны извещать своих страховщиков всякий раз, когда они намереваются войти в опасные территориальные воды (таких стран, как Индонезия, Сомали и Нигерия). Более того, судовладельцы обязаны принимать более дорогостоящие меры по предотвращению похищений и требований выкупа.

Такие последствия непосредственно влияют на модели бизнеса судовладельцев, фрахтователей, страховых и туристических компаний и, в конечном счете, производителей и потребителей – каждый из которых является важным элементом в сложном механизме международного бизнеса. Таким образом, расходы на перевозки неизбежно возрастают, а это означает, что их возмещение ложится на плечи потребителя. Любопытно отметить, что в момент подготовки этой статьи стоимость грузоперевозок являлась рекордно низкой. В результате мирового экономического спада сократился недавно еще высокий спрос на потребительские товары – спрос, который лежал в основе всей индустрии грузоперевозок.

Это малоприятное обстоятельство для этой индустрии в целом и в частности для таких регионов, как Сингапур, для которого торговля и туризм – основные источники доходов и рабочих мест. Если учесть, что 90% всех произведенных товаров в течение своего срока службы хотя бы один раз перевозятся по морю, то это давление (более низкий спрос на транспортные услуги, с одной стороны, и возрастающие доходы страховых компаний на фоне увеличивающихся затрат и рисков – с другой) тяжело сказывается на данных отраслях.

Любая попытка покончить с пиратством должна проводиться в мировом масштабе, согласно строгому плану и с невиданным доселе уровнем сотрудничества. Да, ценой этого отчасти станет угроза морскому суверенитету того или иного государства. Учитывая нынешний напряженный политический климат, вряд ли такая попытка увенчается успехом. В результате пираты просто будут вытеснены из одного морского региона в другой, где борьба с ними окажется не столь эффективной. В конечном счете, решение проблемы лежит, как и во многих сферах жизни, не столько в лечении, сколько в профилактике. Чтобы добиться этого, первое, что должно сделать мировое сообщество, – это четко определить, что же именно представляет собой пиратство. Из множества причин, вызывающих его, необходимо будет сосредоточиться на главных.

В заключение повторим, что предпринимательство и законодательство тесно переплетены и взаимосвязаны друг с другом: там, где отсутствует один из этих элементов, ущерб, соответственно, наносится другому. Это проявляется и в индустрии грузоперевозок: морское пиратство по-прежнему не поддается воздействию законодательных и государственных органов, в результате чего морской бизнес, лишенный юридической защиты, продолжает переживать взлеты и падения, равно как и подвергаться прочим превратностям судьбы.

Список литературы

1. Завадский М., Сумлённый С. Великий поход за опытом и технологиями // Эксперт. – 2010. – № 12.
2. Кондратьев В. Корпоративный сектор и государство в стратегии глобальной конкурентоспособности // Мировая экономика и международные отношения. – 2009. – № 3.
3. Материалы сайта www.forbes.ru
4. Материалы сайта www.expert.ru
5. Мозиас П. Китай в период мирового кризиса: бенефициар, жертва или виновник? // Вопросы экономики. – 2010. – № 9.
6. Пирогова Ю.К. Скрытые и явные сравнения // Реклама и жизнь. – 1998. – №5, <http://www.mamba.ru>
7. Социальная справедливость и экономическая эффективность: Опыт, проблемы, теория. Материалы научной конференции/под ред. М.И. Воейкова. М.: Ленанд, 2007.
8. Abhyankar J. 'Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea' in GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits // Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.
9. Eklöf S. Pirates in paradise: a modern history of Southeast Asia's maritime marauders // Studies in contemporary Asian History, NIAS Press, Copenhagen, 2006.
10. The Global Competitiveness Report 2007-2008 // World Economic Forum. Genève – 2007. – № 4.
11. Humpendahl K. Pirates Aboard: 40 Cases of Piracy Today and What Bluewater Cruisers Can do About It // Sheridan House, New York 2006.
12. Jing Xu. Piracy as a maritime offence: some public policy considerations // GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.
13. Trompenaars F. Riding the waves of culture: Understanding cultural diversity in business. London, 2005.

14. Valencia M. The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia // GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.

15. Woolf M. Pirates can claim UK asylum // Times Online. April 13, 2008.
<<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece>>

References

1. Zavadskiy M., Sumlyonnyi C. *Velikiy pokhod za opytom i tekhnologiyami* [A great quest in search for experience and technologies] // Expert. – 2010. – No 12.

2. Kondratyev V. *Korporativny sektor i gosudarstvo v strategii global'noi konkurentosposobnosti* [The corporative sector and the state in the strategy of the global competitiveness] // Mirovaya ekonomika i mejdunarodnye otnosheniya. – 2009. – No 3.

3. Materials of the site www.forbes.ru

4. Materials of the site www.expert.ru

5. Mozias P. *Kitay v period mirovogo krizisa: benefitsiar, zhertva ili vinovnik?* [China in the period of the world crisis: beneficiary, victim or culprit?] // Voprosy ekonomiki. – 2010. – No 9.

6. Pirogova Yu.K. *Skrytye i yavnye sravneniya* [Implicit and explicit comparisons] // Reklama i zhizn'. – 1998 – No 5. <http://www.mamba.ru>

7. *Sotsial'naya spravedlivost' i ekonomicheskaya effektivnost'* [Social justice and economic efficiency: Experience, problems, theory]. Materials of a research conference // M.I. Voyeykov (ed). Moscow: Lenand, 2007.

8. Abhyankar J. Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea // GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits // Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.

9. Eklöf S. Pirates in paradise: a modern history of Southeast Asia's maritime marauders // Studies in contemporary Asian History, NIAS Press, Copenhagen, 2006.

10. The Global Competitiveness Report 2007-2008 // World Economic Forum. Genève, – 2007 – No 4.
11. Hympendahl K. Pirates aboard: 40 Cases of piracy today and what bluewater cruisers can do about it // New York: Sheridan House, 2006.
12. Jing Xu. Piracy as a maritime offence: some public policy considerations // GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.
13. Trompenaars F. Riding the waves of culture: Understanding cultural diversity in business. London, 2005.
14. Valencia M. The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia // GG Ong-Webb (ed), Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IIAS/ISEAS, Singapore, 2006.
15. Woolf M. Pirates can claim UK asylum // Times Online. April 13, 2008. <<http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece>>.

ДАнные ОБ АВТОРЕ

Жулидов Сергей Борисович, профессор, кандидат филологических наук, профессор

*Нижегородский государственный университет имени Н.И. Лобачевского
пр. Гагарина, 23, Нижний Новгород, 603950, Россия
e-mail: zhulidovatatyana@mail.ru*

DATA ABOUT THE AUTHOR

Zhulidov Sergey Borisovich, professor, Ph.D. in Philology, professor

*Nizhny Novgorod State N.I. Lobachevsky University
23, prospekt Gagarina, Nizhny Novgorod, 603500, Russia
e-mail: zhulidovatatyana@mail.ru*

Рецензент:

Фомичева Е. Н., кандидат педагогических наук, доцент, заместитель декана по научной работе, Филиал ФГБОУ ВПО «Сочинский государственный университет» в г. Нижний Новгород