

Жулидов Сергей Борисович

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С СОВРЕМЕННЫМ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПИРАТСТВОМ

Рассматриваются факты незаконного противостояния ведению бизнеса, торговли и туризма (терроризм, пиратство, захват заложников и т.п.) в акваториях прибрежных государств; их закономерности и специфика. Анализируются правовые и политические особенности, характерные для различных стран применительно к борьбе с указанным видом преступлений. Подчеркивается явно недостаточная эффективность мер для решения этой проблемы. 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.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/14.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 6 (44): в 2-х ч. Ч. I. С. 63-66. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 341.411.6

Юридические науки

Рассматриваются факты незаконного противостояния ведению бизнеса, торговли и туризма (терроризм, пиратство, захват заложников и т.п.) в акваториях прибрежных государств; их закономерности и специфика. Анализируются правовые и политические особенности, характерные для различных стран применительно к борьбе с указанным видом преступлений. Подчеркивается явно недостаточная эффективность мер для решения этой проблемы. 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 и фразы: юрисдикция; судоходство; разбой; умысел; терроризм; пиратство; коррупция; частная охранная фирма; административная некомпетентность; *hostes humani generis*.

Жулидов Сергей Борисович, к. филол. н., профессор
Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского
zhulidovatyana@mail.ru

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БОРЬБЫ С СОВРЕМЕННЫМ МЕЖДУНАРОДНЫМ ПИРАТСТВОМ[©]**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 международные 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 голливудских приключенческих фильмах, 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. Химпендала, 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 [6, р. 92]. 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 называемое «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 определяет пиратство как 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» [5, р. 67]. 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» [4, р. 81].

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.

Масштабы пиратства также различны. Так, водоизмещение судов, подвергшихся нападению в 2011 году, варьирует от всего лишь 100 до целых 70 000 тонн. Поэтому к вопросу определения понятия пиратства так или иначе приходится постоянно возвращаться.

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*. 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... и, напротив, акция, которая направлена исключительно против государства или его граждан, в свою очередь, не является 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 и/или национальные мотивы [7, р. 54-55]. 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, скорее, их цель – даже 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 [9, р. 32-34].

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 и прочих правоохранительных органов, а также в культурных и природно-географических особенностях региона [3, с. 289-298]. 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 ущербом, наносимым прочими противозаконными деяниями, такими как незаконная рыбная ловля и контрабанда.

Суверенитет как камень преткновения

Прибрежные и островные государства, такие как Сингапур и Индонезия, демонстрируют 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 в одностороннем порядке провозгласили 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 царит 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 большую угрозу своей безопасности от иностранного присутствия в проливе, нежели от пиратов.

А вот Сингапур, напротив, охотно склонен принимать эту помощь, которую Индонезия именует 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 разрешалось 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 данной 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. Мозиас П. М. Китай в период мирового кризиса: бенефициар, жертва или виновник? // Вопросы экономики. 2010. № 9. С. 93-114.
2. Социальная справедливость и экономическая эффективность: опыт, проблемы, теория: мат-лы научной конференции / под ред. М. И. Воейкова. М.: Ленанд, 2007. 232 с.
3. Тромпенаарс Ф., Хэмпден-Тернер Ч. Национально-культурные различия в контексте глобального бизнеса. Мн.: Попурри, 2004. 528 с.
4. Abhyankar J. Piracy, Armed Robbery and Terrorism at Sea // Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IAS/ISEAS. Singapore, 2006.
5. Eklöf S. Pirates in Paradise: a Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders // Studies in Contemporary Asian History, NIAS Press. Copenhagen, 2006.
6. Humpendahl K. Pirates Aboard: 40 Cases of Piracy Today and What Bluewater Cruisers Can Do About it // Sheridan House. N. Y., 2006.
7. Jing Xu. Piracy as a Maritime Offence: Some Public Policy Considerations // Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IAS/ISEAS. Singapore, 2006.
8. Trompenaars F. Riding the Waves of Culture: Understanding Cultural Diversity in Business. London, 2005.
9. Valencia M. The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia // Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. Series on Maritime Issues and Piracy in Asia, IAS/ISEAS. Singapore, 2006.
10. Woolf M. Pirates Can Claim UK Asylum [Электронный ресурс] // The Sunday Times. URL: http://www.thesundaytimes.co.uk/sto/news/uk_news/article84478.ece (дата обращения: 21.04.2014).

LEGAL ASPECTS OF STRUGGLE AGAINST MODERN INTERNATIONAL PIRACY

Zhulidov Sergei Borisovich, Ph. D. in Philology, Professor
Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod
zhulidovatyana@mail.ru

In the article the facts of illegal opposition to the conduct of business, trade and tourism (terrorism, piracy, seizure of hostages etc.) in the water areas of coastal states, their regularities and specificity are considered. Legal and political peculiarities, which are typical for different countries with regard to struggle against the stated kind of crimes, are analyzed. The author emphasizes the obviously insufficient efficiency of measures to solve this problem, gives modern ways of opposition to piracy by the example of states that have achieved most effective results in this struggle and suggests an optimal approach towards the problem solution by means of the achievement of the correlation, proportionality and unification of various national legislations.

Key words and phrases: jurisdiction; navigation; robbery; intent; terrorism; piracy; corruption; private security firm; administrative incompetence; natural-geographical; *hostes humani generis*.

УДК 947

Исторические науки и археология

В статье рассматриваются процесс зарождения системы народного образования, возникновения самостоятельных крестьянских школ, инициатива удельного ведомства, благотворительные деяния отдельных помещиков и представителей духовенства. Автор сосредотачивает основное внимание на выяснении появления первых школ на территории Балашовского уезда Саратовской губернии, на содержании обучения, составе учителей и методах их педагогического мастерства.

Ключевые слова и фразы: Балашовский уезд; уровень образования населения; народная школа; Балашовское городское училище; Зубриловский пансион; школы уездного ведомства.

Захарова Татьяна Александровна, к.и.н., доцент
Саратовский социально-экономический институт (филиал)
Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова
seunprk@yandex.ru

НАРОДНАЯ ШКОЛА БАЛАШОВСКОГО УЕЗДА
САРАТОВСКОЙ ГУБЕРНИИ В 40-60-Е ГГ. XIX ВЕКА[©]

Роль земских структур в развитии народного образования общеизвестна. Определенный вклад в дело народного просвещения был сделан Саратовскими губернским и уездными земствами. Так, к началу XX столетия по числу земских школ Саратовская губерния занимала 16 место среди 34 земских губерний, а по затратам на нужды народного образования – 17 [8, с. 103].

Однако вне поля зрения историков остается народная школа предшествующей созданию земств эпохи. В 1844 году саратовский губернатор А. М. Фадеев указывал, что из 735874 ревизских душ, населявших