

УДК 341.362

Проблема разграничения понятий «морское пиратство» и «государственное пиратство»

Р.А. БРУНЕР,
кандидат юридических наук,
преподаватель кафедры административного права
Московского университета МВД России
bruner@zakon-adv.ru

Р.С. ГАЛИЕВ,
адъюнкт кафедры прав человека и международного права
Московского университета МВД России

Исследуется вопрос о разграничении понятий «морское пиратство» и «государственное пиратство». На сегодняшний день в международно-правовой доктрине не сложилось единого мнения о квалификации противоправных действий государственных судов против торгового судоходства. Проанализировав генезис рассматриваемого явления, авторы приходят к выводу о несостоятельности введения в международное право термина «государственное пиратство».

Ключевые слова: пиратство, морское пиратство, преступление, соглашение, агрессия.

The Problem of Distinguishing Concepts “Maritime Piracy” and “State Piracy”

Bruner R.

The question of the distinction between “maritime piracy” and “state piracy” Today in international legal doctrine consensus on the qualifications of illegal actions of state courts against merchant shipping has not been reached. After analyzing the genesis of this phenomenon, the authors come to the conclusion of insolvency administration in international law of the term “state piracy”.

Keywords: piracy, sea, crime, agreement, aggression.

Сравнительно-правовой анализ преступления «морское пиратство» с иными преступлениями, посягающими на безопасность морского судоходства, представляется необходимым и обусловленным проявляющимися в науке международного права тенденциями отождествления пиратства с этими преступлениями.

В рамках данной статьи рассмотрим проблему разграничения морского пиратства (каким оно понимается в Конвенции ООН по морскому праву 1982 года) и так называемого государственного пиратства (идентичного по объективной стороне преступления, совершенного с полномочиями государства).

Некоторые ученые предлагают квалифицировать неправомерные насильственные действия, совершенные государственными судами в открытом море, как государственное пиратство. К примеру, в одном из юридических словарей утверждается: «современному международно-правовому определению пиратства не будет противоречить квалификация в качестве такого совершаемых на море преступных дей-

ствий государств против иностранных судов. По Нионскому соглашению 1937 г. в качестве пиратских действий рассматривались нападения на торговые суда, совершаемые государственными военными кораблями»¹. По мнению таких исследователей, как М.И. Лазарев и П.Д. Барболи, «государственное пиратство — это совершение преступного насилия (незаконного захвата или грабежа) в открытом море иностранным, военным или государственным судном или летательным аппаратом против какого-либо судна или летательного аппарата другого государства или угроза этими действиями, независимо от того, совершаются ли они с личными целями или по приказу соответствующих государственных органов»².

Сторонники квалификации насильственных действий государственных судов в открытом море как государственного пиратства указывают на то, что одинаков характер пиратства и международно-правовые последствия (нарушение принципа свободы открытого моря, которым предусмотрен свободный и равноправный доступ всех государств к морским

¹ Большой юридический словарь. — М., 1997. С. 486.

² Лазарев М.И., Барболи П.Д. Государственное и частное пиратство // Морской сборник. 1967. № 5. С. 41.

пространствам) независимо от того, государственные или частновладельческие суда совершают противоправные действия.

Право на существование термина «государственное пиратство» профессор А.Л. Колодкин обосновывает тем, что отрицание данного тезиса «лишает морские суда, находящиеся в открытом море, права обороняться против пиратских нападений, военных или других государственных судов, а с другой стороны — поощряет современных морских разбойников безнаказанно совершать свои пиратские действия против незащитного торгового судна»¹.

Юрист-международник А.В. Лоу пишет по этому поводу: «Атаки регулярных сил государства не могут быть равнозначны пиратству. Сомнительно, что нападения, совершаемые частными лицами, преследующие политические цели, могут быть включены в сферу пиратства. Действия военных органов государства, проводящих государственную политику, без сомнения, не могут быть уподоблены пиратству»².

Предпосылкой для возникновения идеи о существовании государственного пиратства служат историческое развитие каперства³ как формы пиратства, совершаемого в интересах государства. Каперство официально было запрещено в 1856 году с принятием Парижской декларации о принципах морского международного права.

Первой попыткой нормативного закрепления термина «государственное пиратство» можно считать состоявшуюся в 1922 году Вашингтонскую конференцию по разоружению, в которой приняли участие представители США, Великобритании, Франции, Италии и Японии. На конференции, помимо вопросов разоружения, также рассматривались вопросы военного и торгового мореплавания в тихоокеанском и дальневосточном регионах. Среди широкого круга вопросов обсуждался запрет определенных форм ведения морской войны, в частности, пиратских действий. В резолюции, предложенной для подписания по данному вопросу, было сказано: «Державы, подписавшие договор, желая обеспечить выполнение гуманных правил существующего законодательства, признаваемое ими, ссылаясь на запрет использования подводных лодок в качестве оружия, признают, что любое лицо,

состоящее на службе любой из сторон, нарушивших любое из этих правил, вне зависимости от того, действует ли это лицо по приказу вышестоящих инстанций, считается нарушителем закона войны и подлежит суду и наказанию как за акт пиратства и может быть предано суду гражданских или военных властей любой из сторон, под юрисдикцию которой оно может подпасть. Однако в связи с отказом от ратификации со стороны Франции, договор так и не ступил в силу»⁴.

События гражданской войны в Испании (1936—1938 гг.) подтолкнули мировое сообщество на нормативное закрепление государственного пиратства. В 1936 году в Средиземном море военные корабли и преимущественно подводные лодки Италии и Германии без опознавательных знаков совершали неправомерные насильственные действия против торговых судов нейтральных государств, несколько десятков судов было потоплено. Эти атаки вызвали необходимость принятия мер по защите торгового судоходства. 14 сентября 1937 г. ряд средиземноморских и черноморских государств, заинтересованных в решении данного вопроса (СССР, Болгария, Греция, Египет, Румыния, Турция и Югославия), а также Великобритания подписали Нионское соглашение.

Сущность Нионского соглашения сводится к тому, что нападение подводных лодок на торговые суда, не принадлежавшие воюющим сторонам, является нарушением международного права и должно рассматриваться как акт пиратства со всеми вытекающими отсюда последствиями. В соответствии с этим устанавливалось право каждого государства самому принять необходимые меры для защиты своих торговых судов с разрешением на контратаку и, если это возможно, уничтожение нападающих. Одновременно предусматривалась система коллективных мер борьбы против пиратских нападений на торговые суда⁵.

Применение термина «пиратство» в Нионском соглашении обусловлено тем, что незадолго до испанских событий в Лондоне были подписаны Правила о действиях подводных лодок по отношению к торговым судам в военное время 1936 года⁶.

Данные правила были призваны подчинить действия подводных лодок требованиям меж-

¹ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. — М., 1961. С. 105.

² Лоу А.В. Самооборона на морских пространствах // Международное право: Советский и английский подходы. — М., 1989. С. 75.

³ Термином «каперство» характеризуются различные названия данного вида пиратства. В разное время с учетом исторического развития и территориального положения наравне с термином «капер», в отношении т. н. легализованного пиратства применялись такие термины, как «флибустьер», «буканьер», «корсар», «приватир».

⁴ Конте Э. Морское пиратство и международное право: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1990. С. 15—16.

⁵ См.: Внешняя политика СССР. — М., 1960. Т. 4. С. 229—301.

⁶ См.: Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. IX. — М., 1938. С. 497—498.

дународного права: нападать на торговые суда противника разрешалось только в том случае, если они следовали в пределах военных зон или под конвоем военных судов. Но Германия и Италия, поддерживая борьбу испанских фашистов против республиканцев, потопили ряд судов, выполнявших операции по доставке гуманитарных грузов и вывозу беженцев, не считаясь с достигнутой на международном уровне договоренностью.

Немного позже, 17 сентября 1937 г., в Женеве было подписано дополнительное соглашение, в котором все предписания о борьбе с пиратством, до этого времени относившиеся исключительно к подводным лодкам, были распространены на все корабли и самолеты¹.

В 1954 году сторонники китайского государственного деятеля Чан Кайши, так называемые чанкайшисты, совершали нападения на торговые суда иностранных государств, в частности, на суда СССР. По инициативе Советского Союза, Политическим комитетом ООН рассматривался вопрос об оценке преступных действий чанкайшистов. По итогам рассмотрения была принята резолюция, согласно которой дело было передано на рассмотрение Комиссии международного права ООН².

Комиссия пришла к выводу, что действия военных кораблей в открытом море нельзя квалифицировать как пиратство³.

На наш взгляд, положения Конвенции об открытом море 1958 года и Конвенции ООН по морскому праву 1982 года внесли ясность в решение вопроса о государственном пиратстве, установив, что акты пиратства совершаются экипажем или пассажирами лишь частновладельческого судна или летательного аппарата; пиратскими считаются действия, совершенные военным кораблем, государственным судном или государственным летательным аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблем, судном или летательным аппаратом. Очевидно, что после мятежных действий и захвата судна утрачивается связь судна с государством флага и последнее теряет контроль над этим судном и не несет ответственности за его действия.

В.Л. Михеев при рассмотрении субъектов Римской конвенции «О борьбе с незаконными

актами, направленными против безопасности морского судоходства» 1988 года указывает: «если совершено нападение на государственное (не военное) судно или частновладельческие суда со стороны вооруженных сил другого государства, то такое деяние не рассматривается в качестве агрессии»⁴.

Аргументирует он это следующим: «Из определения агрессии согласно резолюции, принятой XXIX сессией Генеральной Ассамблеи ООН 14 декабря 1974 г., совершенно четко следует, что акт агрессии имеет место только в том случае, когда вооруженные силы одного государства нападают на вооруженные силы (в том числе, военные корабли) другого государства»⁵. На наш взгляд, в данном случае автор слишком узко толковал понятие агрессии.

Согласно Резолюции 3314(XXIX) Генеральной Ассамблеи ООН от 14 декабря 1974 г. «агрессией является применение вооруженной силы государством против суверенитета, территориальной неприкосновенности или политической независимости другого государства или каким-либо другим образом, несовместимым с Уставом Организации Объединенных Наций, как это установлено в настоящем определении» (ст. 1)⁶.

«Любое из следующих действий, независимо от объявления войны, с учетом и в соответствии с положениями статьи 2, будет квалифицироваться в качестве акта агрессии:

a) вторжение или нападение вооруженных сил государства на территорию другого государства или любая военная оккупация, какой бы временный характер она ни носила, являющаяся результатом такого вторжения или нападения, или любая аннексия с применением силы территории другого государства или части ее;

b) бомбардировка вооруженными силами государства территории другого государства или применение любого оружия государством против территории другого государства;

c) блокада портов или берегов государства вооруженными силами другого государства;

d) нападение вооруженными силами государства на сухопутные, морские или воздушные силы или морские и воздушные флоты другого государства;

¹ См.: Колодкин А.Л., Смирнова Е.С. Правовое регулирование борьбы с морским пиратством на международном и национальных уровнях: состояние и перспективы в начале XXI века: 3-е изд., доп. — Тверь, 2012. С. 35.

² См.: Валентинов В.В. О нарушениях свободы мореплавания в районах Китайских морей // Советское государство и право. 1955. № 9. С. 115—116.

³ См.: Доклад Комиссии международного права о работе ее восьмой сессии 23 апреля — 4 июля 1956 г. — Нью-Йорк, 1956. С. 33.

⁴ Михеев В.Л. Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства: дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2003. С. 86.

⁵ Там же.

⁶ Резолюция ГА ООН 3314(XXIX) от 14 декабря 1974 г. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/aggression.shtml (дата обращения 14.11.2012 г.)

е) применение вооруженных сил одного государства, находящихся на территории другого государства по соглашению с принимающим государством, в нарушение условий, предусмотренных в соглашении, или любое продолжение их пребывания на такой территории по прекращению действия соглашения;

ф) действие государства, позволяющего, чтобы его территория, которую оно предоставило в распоряжение другого государства, использовалась этим другим государством для совершения акта агрессии против третьего государства;

г) засылка государством или от имени государства вооруженных банд, групп, иррегулярных сил или наемников, которые осуществляют акты применения вооруженной силы против другого государства, носящие столь серьезный характер, что это равносильно перечисленным выше актам, или его значительное участие в них» (ст. 3)¹.

«Вышеприведенный перечень актов не является исчерпывающим, и Совет Безопасности может определить, что другие акты представляют собой агрессию согласно положениям Устава»².

В вопросе относительно квалификации актов пиратства, совершенных государственным или военным судном, следует поддержать мнение Г.М. Мелкова: «Нападения военных кораблей и военных летательных аппаратов в открытом море на иностранные суда — это не государственное пиратство, а акт агрессии в соответствии с определением понятия «агрессия», принятым XXIX сессией Генеральной Ассамблеи ООН в 1974 г.»³.

Аналогичного мнения придерживается и Н.Л. Галенская: «Невозможно оспаривать противоправность нападений государственных судов и военных кораблей на суда других стран в открытом море. Однако бороться с такими действиями надо не путем подведения их под понятие пиратства, обычного уголовного преступления, а квалифицируя их как акты агрессии, то есть как опаснейшее международное преступление, чреватое угрозой миру и безопасности народов. Как и любые другие акты агрессии, нападения такого рода должны влечь за собой политическую и материальную ответственность государств и уголовную ответственность непосредственных исполнителей»⁴.

Необходимо отметить, что случай неправомерного акта насилия, задержания или любого грабежа, совершенного с личными целями в открытом море военным кораблем, капитан и экипаж которого действуют по собственному умыслу, без указаний со стороны своего государства или же противореча им, безусловно, следует квалифицировать как пиратство.

Обобщая изложенное, приходим к выводу, что введение в международное право термина «государственное пиратство» лишь на основании Нионского соглашения нам представляется несостоятельным. Это международное соглашение не является договором, рассчитанным на универсальное применение. Оно было принято рядом государств в конкретной исторической ситуации и поэтому не могло установить универсальное понятие «государственное пиратство» в общем международном праве. И нападения государственных судов на торговые суда должны квалифицироваться как агрессия.

¹ Резолюция ГА ООН 3314(XXIX).

² Там же.

³ Мелков Г.М. Военное мореплавание и безопасность России в XXI веке (международно-правовые и национальные проблемы). — М., 2010. Ч. 2. С. 5.

⁴ Галенская Н.Л. Международная борьба с преступностью. — М., 1972. С. 88.