



Генеральная Ассамблея

Distr.: General
4 March 2024
Russian
Original: French

Комиссия международного права

Семьдесят пятая сессия

Женева, 29 апреля — 31 мая и 1 июля — 2 августа 2024 года

Второй доклад о предупреждении и пресечении пиратства и вооруженного разбоя на море

Подготовлен Специальным докладчиком Якубой Сиссе*

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	3
II. Практика международных организаций, участвующих в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	5
A. Организация Объединенных Наций: Генеральная Ассамблея и Совет Безопасности	5
1. Генеральная Ассамблея	6
2. Совет Безопасности	9
B. Организация Объединенных Наций и ее специализированный орган по безопасности судоходства: Международная морская организация	16
C. Организация Североатлантического договора	17
III. Региональные и субрегиональные подходы к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	18
A. Африка и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	19
1. Джибутийский кодекс поведения	21
2. Яундский кодекс поведения и Яундская архитектура	24
3. Другие африканские соглашения, касающиеся безопасности на море в общем и пиратства в частности	30

* Специальный докладчик желает выразить свою искреннюю благодарность Жюли Миду из Шербрукского университета (Канада) и Университета Лазурного Берега в Ницце (Франция), Александре Девуж из Шербрукского университета и Бриттани ВандеБерг, доценту и штатному преподавателю кафедры Университета Алабамы.



В.	Азия и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	31
С.	Европа и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	34
Д.	Америка и Океания и их региональные подходы к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море	38
IV.	Двусторонняя практика борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море	39
V.	Заключение	40
VI.	Будущая работа	41
VII.	Проекты статей	41

I. Введение

1. Первый доклад Специального докладчика по теме «Предупреждение и пресечение пиратства и вооруженного разбоя на море»¹ был ограничен изучением законодательной и судебной практики государств в различных регионах мира, а именно в Африке, Азии, Америке и Карибском бассейне, Европе и Океании. Специальный докладчик пришел к выводу, что практика государств в этой области не отвечает условиям всеобщности, постоянства и единообразия, чтобы подготовить почву для кодификации.

2. Основная цель настоящего доклада — описать и проанализировать региональные подходы к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. После краткого обзора наиболее актуальных многосторонних правовых документов по данной теме рассматриваются рекомендации Генеральной Ассамблеи и резолюции Совета Безопасности по целому ряду вопросов, касающихся пиратства и вооруженного разбоя на море. В рамках настоящего доклада анализ будет в основном сосредоточен на вопросе сотрудничества в сфере предупреждения и пресечения рассматриваемых преступлений. Цель состоит в том, чтобы выявить то, как государства сотрудничают в соответствии со своими региональными, субрегиональными и многосторонними подходами в поиске средств правовой защиты от совершения актов пиратства и вооруженного разбоя на море.

3. Глава II посвящена практике международных организаций, участвующих в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море, таких как Организация Объединенных Наций, Международная морская организация (ИМО) и Организация Североатлантического договора (НАТО). В главе III исследуется практика региональных и субрегиональных организаций по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженного разбоя на море. В число соответствующих регионов входят Африка, Азия, Европа, Америка и Океания. В главе IV рассматривается и анализируется двусторонняя, многосторонняя или многонациональная практика, связанная с предупреждением и пресечением пиратства и вооруженного разбоя на море.

4. Международно-правовым документом для целей изучения остается Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года², которая служит отправной точкой для исследования, посвященного борьбе с морским пиратством. Кроме того, несколько международных соглашений, которые не касаются непосредственно морского пиратства или, в более общем смысле, безопасности на море, могут, в зависимости от обстоятельств, применяться для пресечения пиратства. К ним относятся Конвенция о международных правилах предупреждения столкновений в море 1972 года³, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (Конвенция СОЛАС)⁴ и связанный с ней Международный кодекс по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС)⁵, а также Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными

¹ [A/CN.4/758](#).

² Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Montego Bay, 10 décembre 1982), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1834, no 31363, p. 179 (вступление в силу: 16 ноября 1994 года).

³ Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Londres, 1er novembre 1974), *ibid.*, vol. 1185, no 18961, p. 196 (вступление в силу: 15 июля 1977 года).

⁴ Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Londres, 1er novembre 1974), *ibid.*, vol. 1185, no 18961, p. 196 (вступление в силу: 25 мая 1980 года).

⁵ Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Международный кодекс по охране судов и портовых средств) (Londres, 12 décembre 2002), Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, résolution 2 (вступление в силу: 1 июля 2004 года).

против безопасности морского судоходства 1988 года⁶, принятая после захвата итальянского судна “*Achille Lauro*” в 1985 году, который больше представлял собой проблему морского терроризма, чем морского пиратства, хотя общей чертой этих двух преступлений является то, что они направлены против безопасности судоходства. Эти правовые документы дополняются Конвенцией Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности (Палермская конвенция) 2000 года⁷. На региональном уровне были рассмотрены региональные соглашения, непосредственно касающиеся морского пиратства и вооруженного разбоя или, в более общем плане, безопасности на море. К ним относятся Соглашение КАРИКОМ о сотрудничестве в области безопасности воздушного и морского пространства 2008 года⁸, Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (РЕКААП) 2004 года⁹, Меморандум о взаимопонимании по созданию субрегиональной сети интегрированных функций береговой охраны в Западной и Центральной Африке 2008 года¹⁰, Кодекс поведения относительно пресечения пиратства, вооруженного разбоя против судов и незаконной деятельности на море в Западной и Центральной Африке (Яундский кодекс поведения) 2013 года¹¹, Кодекс поведения относительно пресечения пиратства и вооруженного разбоя против судов в западной части Индийского океана и Аденском заливе (Джибутийский кодекс поведения) 2009 года¹² и Хартия по охране и безопасности на море и развитию в Африке (Ломейская хартия) 2016 года¹³. Что касается международных организаций, играющих существенную роль в борьбе с пиратством, то в исследовании основное внимание уделялось инициативам, с одной стороны, Организации Объединенных Наций в лице ее главных органов — Генеральной Ассамблеи и Совета Безопасности, и, с другой стороны, ИМО как специализированного органа Организации Объединенных Наций, отвечающего за безопасность судоходства, и НАТО по практическим соображениям, то есть в связи с ее оперативными действиями на море, когда акты

⁶ Convention pour la répression d’actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, no 29004, p. 249 (вступление в силу: 1 марта 1992 года).

⁷ Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (New York, 15 novembre 2000), *ibid.*, vol. 2225, no 39574, p. 332 (вступление в силу: 29 сентября 2003 года).

⁸ Accord de coopération sur la sécurité de l’espace aérien et maritime de la CARICOM (4 juillet 2008), *Bulletin du droit de la mer*, no 68 (2008), p. 22 (вступление в силу: 2 декабря 2010 года).

⁹ Accord de coopération régionale contre la piraterie et les vols à main armée à l’encontre des navires en Asie (Tokyo, 11 novembre 2004), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2398, no 43302, p. 199 (вступление в силу: 4 сентября 2006 года).

¹⁰ Mémoire d’entente du Réseau sous-régional intégré de garde-côtes des États d’Afrique de l’Ouest et du Centre (Dakar, 31 juillet 2008), *Bulletin du droit de la mer*, no 68 (2008), p. 50 (Organisation maritime de l’Afrique de l’Ouest et du Centre, document MOWCA/XIII GA.08/8).

¹¹ Code de conduite relatif à la prévention et à la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l’encontre des navires et des activités maritimes illicites en Afrique de l’Ouest et du Centre (Yaoundé, 25 juin 2013), URL: https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-code_de_conduite.pdf (вступление в силу: 25 июня 2013 года).

¹² Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l’encontre des navires dans l’océan Indien occidental et le golfe d’Aden (Djibouti, 29 janvier 2009), OMI, document C102/14, annexe, document joint 1, annexe à la résolution 1, URL: <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx>.

¹³ Charte africaine sur la sûreté et la sécurité maritimes et le développement en Afrique (Lomé, 15 octobre 2016), URL: <https://au.int/fr/treaties/charte-africaine-sur-la-surete-et-la-securite-maritimes-et-le-developpement-en-afrique> (последнее подписание: 26 сентября 2019 года).

пиратства совершаются в морских регионах, сопряженных с риском для безопасности судоходства, как это было в Гвинейском заливе и у побережья Сомали.

II. Практика международных организаций, участвующих в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

5. В борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море государствами и различными международными организациями по всему миру были разработаны и приняты нормы и правила международного права, особенно в регионах, особенно подверженных этим двум формам преступности. Для борьбы с этими морскими правонарушениями были приняты многочисленные правовые документы. В то время как некоторые из них имеют универсальную сферу охвата, другие применяются на региональном или субрегиональном уровне. Так, Организация Объединенных Наций через посредство Совета Безопасности, Генеральной Ассамблеи и ИМО — специализированного органа Организации Объединенных Наций по безопасности судоходства — приняла многочисленные международные конвенции, протоколы, рекомендации, резолюции и решения в рамках их компетенции или под их эгидой по глобальному вопросу безопасности на море, но более конкретно — по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Эти различные правовые документы играют существенно важную роль в борьбе с этими преступлениями, устанавливая международные правила, поощряя сотрудничество между государствами и определяя общие рамки для предупреждения и пресечения этой незаконной деятельности, тем самым способствуя развитию сотрудничества в целях обеспечения безопасности судоходства. Статья 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву закрепляет принцип обязательства сотрудничать следующим образом: «Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства». Однако в Конвенции не уточняются ни материальное содержание, ни механизмы выполнения этого обязательства сотрудничать. Эта задача, как представляется, в первую очередь возлагается на государства в рамках региональных и субрегиональных организаций, а также на Организацию Объединенных Наций через ее органы, Генеральную Ассамблею и Совет Безопасности, с одной стороны, и через ее специализированный орган, ИМО — с другой.

A. Организация Объединенных Наций: Генеральная Ассамблея и Совет Безопасности

6. В своем первом докладе Специальный докладчик указал, что морское пиратство является глобальной проблемой, которая влияет на безопасность морей и океанов, а также на экономическую деятельность государств, и уточнил, что нормативно-правовой основой для решения этих проблем является Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву¹⁴, которая также известна как «Конвенция Монтего-Бей» и которая была принята в 1982 году и вступила в силу в 1994 году. В настоящее время Конвенция имеет практически повсеместное применение и является наиболее всеобъемлющим международным соглашением, в котором рассматриваются все вопросы, касающиеся статуса и правового режима, применимого к различным морским пространствам, разработке морских ресурсов, оказанию морских услуг, и, в более широком

¹⁴ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, ст. 100–107.

смысле, вопросы, касающиеся защищенности и безопасности на море, включая более конкретную проблему морского пиратства и вооруженного разбоя на море. Первый доклад Специального докладчика посвящен статье 101 Конвенции, содержащей определение пиратства, и статьям 100–107, 110 и 111, излагающим правила преследования и наказания за акты, составляющие это преступление. На этой основе можно сделать вывод о том, что некоторые элементы определения, содержащегося в статье 101, вызывают трудности при их применении и что необходимы некоторые уточнения, чтобы адаптировать традиционное определение пиратства к изменениям в морском праве и учесть влияние новых технологий на безопасность судоходства. Недавние нападения повстанцев хути на корабли Соединенных Штатов в Красном море придали новый импульс обсуждениям проблематики безопасности судоходства и, прежде всего, о самом определении пиратства, поскольку данные нападения были совершены с помощью беспилотников, а не судов.

7. Для обеспечения безопасности судоходства под эгидой Организации Объединенных Наций было принято несколько многосторонних конвенций, в которых государствам предлагается укреплять международное сотрудничество в борьбе с определенными формами преступлений на море. К ним относятся Палермская конвенция и дополняющий ее Протокол против незаконного ввоза мигрантов по суше, морю и воздуху¹⁵, которые также касаются пресечения морского пиратства как одной из форм транснациональной организованной преступности. Хотя Палермская конвенция в первую очередь посвящена транснациональной организованной преступности, в ней содержатся положения, которые могут иметь отношение к борьбе с морским пиратством. Так, в ней определяется транснациональная организованная преступность как преступная деятельность, включающая следующие три элемента: транснациональность (преступления, совершенные более чем в одной стране), организованность (структурированные преступные группы) и экономическая или финансовая цель (личные цели). Некоторые группы морских пиратов можно определить как транснациональные преступные организации, особенно когда их деятельность пересекает национальные границы. Как и статья 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, Палермская конвенция поощряет международное сотрудничество в борьбе с транснациональной организованной преступностью, включая морское пиратство. Если Палермская конвенция предусматривает механизмы судебного сотрудничества, выдачи и взаимной помощи по уголовным делам между государствами-участниками, то со статьей 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву дело обстоит иначе, поскольку, как уже отмечалось выше, концепция сотрудничества в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море не имеет ни материального, ни процедурного содержания, что значит, что эта задача возлагается на государства и международные, региональные и многосторонние организации.

1. Генеральная Ассамблея

8. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций неоднократно напоминала об основополагающей роли международного сотрудничества на многостороннем, региональном, субрегиональном и двустороннем уровнях в борьбе с угрозами для безопасности на море в общем и с актами пиратства и вооруженного разбоя на море¹⁶ в частности, и призывала государства в полной

¹⁵ Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (New York, 15 novembre 2000), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 2241, no 39574, p. 532.

¹⁶ Резолюция 63/111 Генеральной Ассамблеи от 5 декабря 2008 года, п. 61.

мере выполнять резолюции ИМО о пиратстве и вооруженном разбое¹⁷, включая резолюции о применении пересмотренных рекомендаций судовладельцам, компаниям, операторам судов, капитанам судов и экипажам в отношении предупреждения и пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов¹⁸, а также Кодекса практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов¹⁹, и об одобрении передовой практики управления для сдерживания пиратства²⁰.

9. Будучи пленарным органом Организации Объединенных Наций, Генеральная Ассамблея, состоящая из 193 членов, рассматривает ряд вопросов, касающихся международных морских дел, включая морское пиратство, вооруженный разбой на море и другие преступления, совершаемые на море. Так, уже в 1958 году под эгидой Организации Объединенных Наций Генеральная Ассамблея приняла Конвенцию об открытом море²¹ на Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву, проходившей в Женеве в 1958 году. В ней содержались определение актов пиратства и указания о том, как государства должны сотрудничать в их пресечении. Конвенция об открытом море стала одним из важных инструментов в борьбе с морским пиратством, установив правовые нормы и правила для пресечения этих преступных актов в открытом море. Она была дополнена и пересмотрена Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года, соответствующие положения которой почти дословно воспроизводят ее предшественницу.

10. В целях урегулирования кризисов, связанных с ростом числа актов пиратства и вооруженного разбоя у берегов Сомали и вдоль побережья африканских государств Гвинейского залива, Генеральная Ассамблея приняла ряд резолюций о предупреждении и пресечении этих двух форм преступлений. В 1998 году в рамках пункта своей повестки дня «Мировой океан и морское право» она выразила глубокую озабоченность угрозами, которые представляют для судоходства акты пиратства и вооруженного разбоя на море, подчеркнув с самого начала обязательство государств сотрудничать в целях предупреждения и пресечения таких актов. Она указала, что обязательство сотрудничать лежит на всех государствах, но в особенности на «прибрежных государствах, расположенных в затрагиваемых регионах», к которым был обращен настоятельный призыв «принимать все необходимые меры для предотвращения случаев пиратства и вооруженного разбоя на море и борьбы с ними, а также расследовать или сотрудничать в расследовании таких случаев, где бы они ни происходили, и привлекать предполагаемых виновных к ответственности»²². Для этого Генеральная Ассамблея обратилась к государствам с просьбой применять руководящие положения ИМО²³, касающиеся передовой практики в области безопасности на море, особенно сотрудничества в предупреждении актов пиратства и вооруженного разбоя на море. Она также определила ряд мер, для осуществления которых она призвала все государства и компетентные международные организации сотрудничать в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Эти меры предупреждения включают в себя, в частности, наращивание потенциала, сообщение об инцидентах и их расследование, возбуждение судебных разбирательств, обучение моряков, портового персонала, работников правоохранительных органов,

¹⁷ Там же, пп. 67 и 68.

¹⁸ OMI, document MSC.1/Circ.1334, annexe.

¹⁹ OMI, résolution A.1025(26) de l'Assemblée en date du 2 décembre 2009, annexe.

²⁰ A/CN.4/757, п. 348.

²¹ Convention sur la haute mer (Genève, 29 avril 1958), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 450, no 6465, p. 114.

²² Резолюция 53/32 Генеральной Ассамблеи от 24 ноября 1998 года, п. 22.

²³ Резолюция 54/31 Генеральной Ассамблеи от 24 ноября 1999 года, п. 21.

выделение соответствующего оборудования, а также недопущение мошенничества при регистрации судов²⁴. Главную ответственность за предупреждение и пресечение пиратства и вооруженного разбоя на море Генеральная Ассамблея возложила на соответствующие государства, а в случае Гвинейского залива, например, она признала, что эта ответственность лежит прежде всего на государствах региона, отвечающих за борьбу с их угрозой и устранение их основополагающих причин²⁵, и подчеркнула важность заключения государствами и региональными организациями специальных соглашений или договоренностей, в частности тех, которые позволяют сотрудникам службы безопасности подниматься на борт судов соответствующих государств для предупреждения совершения актов пиратства и вооруженного разбоя на море.

11. Помимо призыва к государствам и ИМО «укреплять международное сотрудничество» на региональном уровне путем разработки «общей стратегии»²⁶, Генеральная Ассамблея расширила круг акторов, участвующих в обеспечении безопасности на море и безопасности судоходства, подчеркнув роль, которую могут играть частные структуры, заинтересованные в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море, в сотрудничестве с государствами, а также с ИМО в части сообщения об инцидентах и применения руководящих принципов этой организации²⁷.

12. Расширив круг акторов, участвующих в обеспечении безопасности на море и безопасности судоходства, Генеральная Ассамблея также расширила сферу охвата определения безопасности судоходства, включив в него пиратство и вооруженный разбой на море, используя термин «защищенность и безопасность на море» или безопасность судоходства. Фактически, концепция безопасности судоходства распространяется на террористические акты, совершаемые на море²⁸, на роль, которую должно играть государство флага в этой области²⁹, и на необходимость того, чтобы государства «пропагандировали, заключали и осуществляли соглашения о сотрудничестве, в частности на региональном уровне и в районах высокого риска»³⁰. С этой целью Генеральная Ассамблея призвала государства стать участниками Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства³¹, и связанного с ней Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе³². Для эффективного осуществления международно-правовых документов, применимых к безопасности на море в целом и к пиратству в частности, государства обязуются принять соответствующее национальное законодательство³³, определяющее внутреннее право, применимое к задержанию и судебному преследованию тех, кто обвиняется в совершении актов пиратства³⁴, и обеспечить эффективное применение международного права, применимого к пиратству и

²⁴ Резолюция 56/12 Генеральной Ассамблеи от 28 ноября 2001 года, п. 29.

²⁵ Резолюция 68/70 Генеральной Ассамблеи от 9 декабря 2013 года, п. 114.

²⁶ Резолюция 56/12 Генеральной Ассамблеи, п. 30.

²⁷ Там же, п. 31.

²⁸ Резолюция 57/141 Генеральной Ассамблеи от 12 декабря 2002 года, п. 28.

²⁹ Резолюция 58/240 Генеральной Ассамблеи от 23 декабря 2003 года, пп. 36 и 37.

³⁰ Там же, п. 37.

³¹ Резолюция 59/24 Генеральной Ассамблеи от 17 ноября 2004 года, п. 50.

³² Protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, no 29004, p. 249.

³³ Резолюция 63/111 Генеральной Ассамблеи, п. 64.

³⁴ Там же, п. 63.

вооруженному разбою на море, включая другие документы, совместимые с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву³⁵.

13. Подчеркнув усилия судоходных компаний по сотрудничеству с государствами, борющимися с пиратством³⁶, Генеральная Ассамблея затронула спорный вопрос о законности действий частных охранных компаний на море в целях предупреждения и пресечения пиратства, отметив утверждение ИМО Пересмотренного временного руководства для судовладельцев, операторов и капитанов судов относительно использования частной вооруженной охраны на судах в особо опасном районе³⁷. Она также подчеркнула основополагающую роль Международной организации уголовной полиции (Интерпол), чья глобальная база данных о пиратстве предназначена для сбора информации о пиратстве и облегчения ее анализа с целью возбуждения разбирательств в национальных судах³⁸. Следует отметить, что в целом успех оперативного преследования на море лиц, занимающихся пиратством и вооруженным разбоем на море, а также результаты судебных разбирательств в национальных судах во многом зависят от сотрудничества между, с одной стороны, национальными властями, занимающимися вопросами безопасности на море, и, с другой стороны, региональными, субрегиональными и многосторонними учреждениями, отвечающими за вопросы защищенности и безопасности на море, включая борьбу с пиратством и вооруженным разбоем на море. Именно благодаря международному сотрудничеству в 2017 году Генеральная Ассамблея приветствовала успешные судебные процессы в 2016 году в Бельгии, Индии, на Маврикии и Сейшельских Островах, а также успешное сотрудничество между Китаем и Сомали в деле передачи подозреваемых в пиратстве³⁹. Как и Генеральная Ассамблея, Совет Безопасности, действуя на основании главы VII Устава Организации Объединенных Наций, уделял особое внимание обязанности сотрудничать в целях более эффективной борьбы с преступлениями пиратства и вооруженного разбоя на море в регионах, наиболее пострадавших от этих видов преступлений.

2. Совет Безопасности

14. Вопросы, касающиеся обязательства принимать законы, уголовного преследования, передачи подозреваемых в пиратстве лиц, их содержания под стражей, необходимости принятия национальных законов и заключения двусторонних или региональных соглашений⁴⁰, сохранности доказательств и проведения расследований, преследования и выдачи лиц, совершивших акты пиратства и вооруженного разбоя на море, — это юридические вопросы, которые в основном поднимаются Советом Безопасности, но которые не могут, однако, быть решены без сотрудничества между государствами.

15. 31 мая 2022 года на 9050-м заседании Совета Безопасности все его 15 членов единогласно приняли резолюцию 2634 (2022), в которой осуждались акты пиратства и вооруженного разбоя на море, включая убийства, похищения людей и захват заложников, в Гвинейском заливе, и содержался призыв к государствам сотрудничать в пресечении этих преступлений. В ней были затронуты такие вопросы, как влияние пиратства на безопасность в Сомали⁴¹, необходимость

³⁵ Резолюция 65/37 Генеральной Ассамблеи от 7 декабря 2010 года, п. 86.

³⁶ Резолюция 67/78 Генеральной Ассамблеи от 11 декабря 2012 года, п. 104.

³⁷ Там же, п. 103.

³⁸ Резолюция 63/111 Генеральной Ассамблеи, пп. 67 и 68.

³⁹ Резолюция 72/73 Генеральной Ассамблеи от 5 декабря 2017 года, п. 136.

⁴⁰ Резолюция Совета Безопасности 2015 (2011) от 24 октября 2011 года, п. 8.

⁴¹ Резолюция Совета Безопасности 1676 (2006) от 10 мая 2006 года, девятый пункт преамбулы.

защиты торгового судоходства для государств-членов, чьи корабли ВМС и военная авиация имеют право действовать в водах Сомали и в открытом море, а также важность понимания глубинных причин пиратства.

16. Совет Безопасности сыграл важную роль в противодействии актам морского пиратства и вооруженного разбоя на море, особенно в Аденском заливе, у побережья Сомали. Его роль, в отличие от роли Генеральной Ассамблеи, является решающей, поскольку в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций Совет Безопасности имеет право принимать резолюции, обязательные для исполнения государствами-членами. Так, в рамках противодействия актам пиратства и вооруженного разбоя на море в Гвинейском заливе и в Сомали Совет Безопасности принял — как будет показано в следующих пунктах — ряд резолюций на основании главы VII Устава Организации Объединенных Наций, создав специальную правовую и оперативную базу для борьбы с этими преступлениями у побережья Сомали. Таким образом, Совет Безопасности в порядке исключения разрешил государствам, сотрудничающим с Сомали, входить в территориальное море этой страны, используя все необходимые средства для пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя⁴². Однако Совет Безопасности особо уточнил, что все резолюции по сомалийскому пиратству не могут рассматриваться как устанавливающие нормы международного обычного права и что меры, принимаемые в этом контексте, должны соответствовать применимым нормам международного гуманитарного права и международным нормам и стандартам в области прав человека⁴³. Сотрудничающие государства — это государства, заинтересованные в безопасности морской деятельности и действующие в соответствии с международным правом, в частности в рамках Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву⁴⁴.

17. В своих резолюциях Совет Безопасности уполномочил государства-члены принимать принудительные меры по противодействию морскому пиратству, включая использование военных акций для пресечения совершения таких преступлений на море. Эти резолюции создали правовую базу, отступающую от Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, разрешив государствам входить в территориальные воды Сомали, пользуясь правом преследования по горячим следам. Первые резолюции, принятые Советом Безопасности, датируются 2008 годом. Речь идет о резолюциях [1814 \(2008\)](#) от 15 мая 2008 года, [1816 \(2008\)](#) от 2 июня 2008 года, [1838 \(2008\)](#) от 7 октября 2008 года, [1844 \(2008\)](#) от 20 ноября 2008 года, [1846 \(2008\)](#) от 2 декабря 2008 года и [1851 \(2008\)](#) от 16 декабря 2008 года. Впоследствии он также принял другие резолюции: [1897 \(2009\)](#) от 30 ноября 2009 года, [1918 \(2010\)](#) от 27 апреля 2010 года, [1950 \(2010\)](#) от 23 ноября 2010 года, [1976 \(2011\)](#) от 11 апреля 2011 года, [2015 \(2011\)](#) от 24 октября 2011 года, [2018 \(2011\)](#) от 31 октября 2011 года, [2020 \(2011\)](#) от 22 ноября 2011 года и [2039 \(2012\)](#) от 29 февраля 2012 года. Практически во всех этих резолюциях Совет Безопасности призывал государства, компетентные международные организации и судоходную отрасль противодействовать пиратству, вооруженному разбою на море и другим преступлениям на море в рамках регионального и многостороннего сотрудничества. В дополнение к этим резолюциям Председатель Совета Безопасности также неоднократно выступал с заявлениями в поддержку сотрудничества между государствами в борьбе с этими

⁴² Резолюция Совета Безопасности [1816 \(2008\)](#) от 2 июня 2008 года, п. 7.

⁴³ Резолюция Совета Безопасности [1851 \(2008\)](#) от 16 декабря 2008 года, п. 6.

⁴⁴ Резолюция Совета Безопасности [1838 \(2008\)](#) от 7 октября 2008 года, пп. 2 и 9.

неправомерными актами, в частности, 25 августа 2010 года⁴⁵, 25 апреля 2016 года⁴⁶ и 9 августа 2021 года⁴⁷.

18. Совет Безопасности рассмотрел вопрос о пиратстве и вооруженном разбое на море, подчеркнув необходимость поиска глобальных решений в рамках региональных подходов к борьбе с этими видами преступлений на море. Как мы помним, почти во всех своих резолюциях о пиратстве в Сомали и Гвинейском заливе Совет Безопасности прибегал к главе Устава Организации Объединенных Наций, разрешающей применение силы, то есть к главе VII, постоянно основывая свои резолюции на угрозах, которые пираты создают для региональной и международной безопасности. Среди предлагаемых решений Совет Безопасности подчеркнул необходимость разработки региональных и национальных стратегий обеспечения безопасности на море⁴⁸ путем «региональной координации и лидерства [...] в разработке комплексной стратегии для борьбы с угрозой»⁴⁹, которую представляет собой морское пиратство.

19. В контексте пиратства у побережья Сомали Совет Безопасности рассмотрел проблему в более глобальной перспективе, изучив ряд политических, правовых, оперативных, социальных и институциональных вопросов в увязке с предупреждением и пресечением пиратства и вооруженного разбоя на море⁵⁰, поскольку хорошо известно, что борьба с пиратством требует глобального подхода путем заключения «региональных соглашений, которые являются одним из существенно важных элементов любого комплексного подхода к борьбе с преступностью на море, и что такие соглашения эффективны только тогда, когда они осуществляются с учетом множества других мер и договоренностей»⁵¹, которые обязательно учитывают многоаспектный характер морского пиратства.

20. Совет Безопасности также установил связь между ростом числа актов пиратства и финансированием терроризма. Так, в своей резолюции 2383 (2017) от 7 ноября 2017 года он назвал терроризм третьим явлением, подпитываемым пиратством и преступной деятельностью⁵², организованной вооруженными группами⁵³, четко указав на связь между пиратством и финансированием терроризма⁵⁴, а также на связь между деятельностью на суше и пиратством⁵⁵.

21. Для решения этих проблем Совет Безопасности подчеркнул необходимость, с одной стороны, укрепления регионального сотрудничества с целью судебного преследования и задержания лиц, подозреваемых в совершении актов пиратства и вооруженного разбоя на море⁵⁶, и, с другой стороны, принятия глобальной стратегии борьбы с терроризмом и пиратством⁵⁷. Что касается судебного преследования, то оказалось необходимым региональное сотрудничество между государствами Гвинейского залива, государствами флага и государствами

⁴⁵ S/PRST/2010/16.

⁴⁶ S/PRST/2016/4.

⁴⁷ S/PRST/2021/15.

⁴⁸ Резолюция 2039 (2012) Совета Безопасности, пп. 3 и 5.

⁴⁹ A/CN.4/757, п. 226.

⁵⁰ Там же, п. 214.

⁵¹ Maximo Mejia, "Regional cooperation in combating piracy and armed robbery against ships: learning lessons from ReCAAP", в Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime: cadres juridiques nationaux et approches législatives régionales*, Berlin, Duncker & Humbolt, 2010, p. 125 à 137, à la page 133.

⁵² A/CN.4/757, п. 286.

⁵³ Резолюция 1844 (2008) Совета Безопасности, пятый пункт преамбулы.

⁵⁴ A/CN.4/757, п. 236, со ссылкой на S/PRST/2016/4.

⁵⁵ Резолюция 1976 (2011) Совета Безопасности, п. 4.

⁵⁶ A/CN.4/757, п. 222, со ссылкой на доклад Генерального секретаря (S/2010/394).

⁵⁷ A/CN.4/757, п. 224, со ссылкой на S/PRST/2011/6.

гражданства жертв и исполнителей актов пиратства или вооруженного разбоя на море⁵⁸. В связи с вопросом о передаче лиц, подозреваемых в пиратстве и вооруженном разбое на море, Совет Безопасности указал на необходимость регионального сотрудничества в рамках региональных соглашений между государствами в регионе или за его пределами⁵⁹, описав способы или механизмы «сотрудничества и координации»⁶⁰, которые могут включать в себя, в частности, организацию патрулирования, проведение операций по воздушному, морскому и наземному наблюдению и других операций⁶¹, как это имеет место в Гвинейском заливе, где были созданы национальные и трансрегиональные координационные центры по вопросам безопасности на море⁶². В рамках противодействия сомалийскому пиратству Совет Безопасности неоднократно делал отсылки на регион⁶³ и региональные власти и организации для целей пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя на море⁶⁴, рекомендуя «государствам и региональным организациям [...] оказывать Сомали содействие в укреплении ее потенциала береговой охраны, в частности за счет поддержки развития контроля за побережьем с суши и расширения их сотрудничества [...] с региональными властями Сомали»⁶⁵.

22. В своем исследовании о предупреждении и пресечении пиратства и вооруженного разбоя на море Секретариат признал, что одним из наиболее важных аспектов резолюций, принятых Советом Безопасности в рамках рассмотрения данной темы, является призыв к международному сотрудничеству и координации⁶⁶. Хотя в статье 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, как представляется, предусмотрено, что сотрудничество является обязательством, она точно не определяет содержание понятия сотрудничества и его правовую сферу⁶⁷, оставляя за государствами право определять содержание и методы имплементации. Так, Совет Безопасности использовал очень общую формулу, во-первых, призвав все государства сотрудничать друг с другом, с ИМО и, когда это необходимо, с региональными организациями, а также с судоходными и страховыми компаниями⁶⁸, но, во-вторых, подчеркнув важность обмена информацией на двустороннем уровне, а также на региональном уровне⁶⁹ путем установления механизма международного сотрудничества, который будет действовать в качестве общего контактного центра в отношениях между государствами и региональными и международными организациями⁷⁰. Совет Безопасности также призвал создать в регионе Индийского океана центр для координации информации, касающейся актов пиратства и вооруженного разбоя на море, а также расширить региональные возможности Управления Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) в целях заключения соглашений или договоренностей о судовых сопровождающих⁷¹,

⁵⁸ Резолюция 2018 (2011) Совета Безопасности, п. 5.

⁵⁹ Резолюция 2634 (2022) Совета Безопасности, п. 4.

⁶⁰ A/CN.4/757, п. 329.

⁶¹ Резолюция 2634 (2022) Совета Безопасности, п. 6.

⁶² Резолюция 2039 (2012) Совета Безопасности, п. 7.

⁶³ Резолюция 1851 (2008) Совета Безопасности, п. 3.

⁶⁴ Резолюция 1976 (2011) Совета Безопасности, п. 4.

⁶⁵ Там же, п. 10.

⁶⁶ A/CN.4/757, п. 244.

⁶⁷ См. Robert C. Beckman, "The piracy regime under UNCLOS: problems and prospects for cooperation", в Robert C. Beckman et J. Ashley Roach, dir. publ., *Piracy and International Maritime Crimes in ASEAN – Prospects for Cooperation*, Cheltenham, Edward Elgar, 2012, p. 17 à 37.

⁶⁸ Резолюция 1846 (2008) Совета Безопасности, п. 4.

⁶⁹ Там же, п. 7.

⁷⁰ Резолюция 1851 (2008) Совета Безопасности, п. 4.

⁷¹ A/CN.4/757, п. 244 f.

обмена доказательствами и информацией⁷² и содействия координации действий государств и международных организаций путем сотрудничества с ИМО, государствами флага и Переходным федеральным правительством Сомали⁷³ в борьбе с пиратством у побережья этой страны.

23. В то время как международное сотрудничество осуществляется на институциональном и правовом уровнях посредством двусторонних, региональных, субрегиональных и многосторонних соглашений и договоренностей, оно приобретает оперативное измерение на море благодаря вмешательству иностранных военно-морских сил в осуществление права на судебное преследование лиц, подозреваемых в пиратстве. Поэтому Совет Безопасности призвал государства, заинтересованные в обеспечении безопасности морских операций, развернуть в открытом море свои боевые корабли или авиацию⁷⁴, захватывать суда и другие плавсредства, а также соответствующее оборудование, в отношении которых существуют подозрения полагать, что они использовались при совершении актов пиратства и вооруженного разбоя у побережья Сомали, и задействовать все необходимые средства в открытом море или в своем воздушном пространстве и заходить в территориальные воды Сомали, и делать это в соответствии с международным правом⁷⁵. В то же время это разрешение ставит вопрос о законности права прохода судов, которым разрешено действовать в сомалийских водах и в открытом море в рамках борьбы с пиратством. В этой связи Совет Безопасности уточняет, что вопрос о праве мирного прохода судов третьих государств⁷⁶, когда разрешения выдаются вмешивающимся государствам в ходе военных операций, не может рассматриваться как вопрос международного обычного права⁷⁷.

24. Таким образом, военные операции на море, санкционированные Советом Безопасности, затрагивают всю проблематику осуществления государствами своего права на преследование по горячим следам. В этом вопросе Совет Безопасности распространил сферу компетенции на всех основных акторов в сфере обеспечения безопасности и защищенности на море, признав это право за всеми государствами, в частности за государствами флага, прибрежными государствами, государствами порта, государствами гражданства жертв, государствами гражданства лиц, совершивших акты пиратства или вооруженного разбоя на море, и государствами, юрисдикция которых вытекает из международного или внутреннего права. Совет Безопасности призвал всех этих акторов сотрудничать с целью определить, кто из них будет обладать юрисдикцией, и принять надлежащие меры для проведения расследований и судебного преследования лиц, совершивших акты пиратства и вооруженного разбоя у побережья Сомали, в соответствии с нормами международного права, включая международные нормы и стандарты в области прав человека, и оказывать помощь, в том числе путем обеспечения организационно-технической поддержки лиц под их юрисдикцией и контролем, таких как потерпевшие, свидетели и лица, задержанные в результате операций, проведенных на основании соответствующей резолюции⁷⁸. Совет Безопасности призвал государства обеспечивать привлечение к судебной ответственности пиратов, переданных судебным властям⁷⁹ после проведения

⁷² Резолюция 1976 (2011) Совета Безопасности, п. 19; резолюция 2020 (2011) Совета Безопасности, п. 21; и резолюция 2077 (2012) Совета Безопасности, п. 25.

⁷³ Резолюция 1897 (2009) Совета Безопасности, п. 4; и резолюция 1950 (2010) Совета Безопасности, п. 5.

⁷⁴ Резолюция 1838 (2008) Совета Безопасности, п. 2.

⁷⁵ См. резолюцию 1816 (2008) Совета Безопасности.

⁷⁶ Там же, п. 8.

⁷⁷ Там же, п. 9.

⁷⁸ Резолюция 1846 (2008) Совета Безопасности, п. 14.

⁷⁹ Резолюция 1897 (2009) Совета Безопасности, п. 12. См. также A/CN.4/757, п. 269.

расследования и преследования лиц, совершивших преступные акты пиратства и вооруженного разбоя на море, и их пособников⁸⁰. В качестве предварительного условия он требует от государств признать эти преступления уголовными правонарушениями путем принятия национальных уголовных законов. В этом отношении пример Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, может послужить источником вдохновения, поскольку она налагает на государства-участники обязательство признать преступлением захват судна или осуществление контроля над ним путем насилия, угрозы насилия или любой другой формы запугивания, устанавливая свою юрисдикцию над такими объектами инфраструктуры и соглашаться производить выдачу лиц, ответственных за такие акты или подозреваемых в их совершении. Согласно интерпретации позиции Анри Фуше, хорошо известно, что сотрудничество или координация между национальными военно-морскими силами может помочь решить сложный вопрос универсальной юрисдикции при судебном преследовании подозреваемых в пиратстве лиц⁸¹ и на практике устранить слабые стороны норм международного права, применимых к пиратству и вооруженному разбою на море или против судов, поскольку только сотрудничество представляется наиболее реалистичным, если не самым прагматичным, средством с учетом транснационального или трансграничного характера пиратства. Чтобы быть эффективным, такое сотрудничество должно быть всеохватным и максимально широким, с участием всех заинтересованных акторов, то есть государств и соответствующих международных организаций и структур, таких как к ИМО, УНП ООН, Интерпол, Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), и региональных организаций и частного морского сектора (морские перевозчики и страховщики). Например, в контексте противодействия пиратству и вооруженному разбою в Гвинейском заливе⁸² мы видели, как участие международного сообщества⁸³ имело решающее значение благодаря помощи, которая требовалась от таких организаций и структур, как УНП ООН и ПРООН, в плане их поддержки в разработке национальных законов, соглашений и механизмов судебного преследования, передачи и задержания⁸⁴. Сотрудничество также может осуществляться на двустороннем уровне и включать в себя специальные соглашения или договоренности, которые могут быть заключены между двумя государствами, т. е. между государством, захватившим пирата, и государством, под юрисдикцией которого находится пират, — иными словами, государством, которое преследует пирата в своих компетентных судах. Что касается двусторонних соглашений, то есть примеры соглашений между Кенией и европейскими странами.

25. В ряде своих резолюций Совет Безопасности поднимал вопрос о национальном законодательстве как непременном условии для принятия любых мер по пресечению пиратства и вооруженного разбоя на море. Другими словами, государство, в котором арестован пират, может законно осуществлять свою юрисдикцию только в том случае, если оно приняло закон о криминализации данного преступления, соблюдая тем самым принцип уголовного права *nullum crimen, nulla poena sine lege* (без закона нет ни преступления, ни наказания). Именно с учетом этого принципа уголовного права Совет Безопасности призвал

⁸⁰ Резолюция 1950 (2010) Совета Безопасности, п. 12.

⁸¹ Henri Fouché, “Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy”, в Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime* (см. сноску 56 выше), pp. 139–159, at 145.

⁸² A/CN.4/757, п. 329.

⁸³ Резолюция 2020 (2011) Совета Безопасности, пп. 1 и 9.

⁸⁴ Резолюция 2015 (2011) Совета Безопасности, п. 8.

все государства в регионе, то есть в Гвинейском заливе, признать акты пиратства и вооруженного разбоя на море уголовными преступлениями в соответствии со своим внутренним законодательством, а также расследовать дела и преследовать в судебном порядке или выдавать лиц, совершающих такие акты⁸⁵. В контексте пиратства у побережья Сомали был предложен вариант создания специализированного юрисдикционного органа для рассмотрения дел об актах пиратства. Для обеспечения функционирования такого органа было установлено, что по-прежнему необходимо пересмотреть сомалийские законы, чтобы обеспечить надлежащую уголовную и процессуальную основу для судебного преследования, и что «ключ к увеличению числа государств, способных осуществлять судебное преследование за акты пиратства, лежит в реализации на национальном уровне международно-правового режима, установленного Конвенцией [...] и международным обычным правом и дополненного рядом резолюций Совета»⁸⁶. Совет Безопасности рекомендовал государствам Гвинейского залива выработать всеобъемлющую стратегию, в том числе посредством: а) разработки там, где они отсутствуют, внутренних законов и нормативных актов, устанавливающих уголовную ответственность за пиратство и вооруженный разбой на море; б) создания региональной структуры по борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море, включая механизмы обмена информацией и оперативной координации в регионе; и с) разработки и усиления, при необходимости, национальных законов и нормативных актов для осуществления на практике соответствующих международных соглашений, касающихся защищенности и безопасности судоходства, в соответствии с международным правом⁸⁷.

26. Основываясь на этом прочно утвердившемся принципе уголовного права, Совет Безопасности в своей резолюции 1918 (2010) и в ряде других резолюций⁸⁸ призвал «все государства, включая государства региона» (т. е. Индийского океана и побережья Сомали), предусмотреть в своем внутреннем законодательстве уголовную ответственность за пиратство, а также за подстрекательство к совершению актов пиратства, оказание содействия в их совершении и попытку их совершить»⁸⁹. Основываясь на этом принципе уголовного права, африканские региональные экономические сообщества сыграли основополагающую роль в борьбе с пиратством, призвав государства-члены этих сообществ согласовать свои национальные законодательства по борьбе с пиратством и судебному преследованию пиратов. Однако было замечено, что региональные подходы к гармонизации законодательства эффективны, когда между государствами региона существует значительное сходство в правовых системах, социально-экономических и политических условиях.

27. Именно поэтому Совет Безопасности, чтобы улучшить применение этого принципа, предложил государствам, самостоятельно или в сотрудничестве с региональными организациями, УНП ООН и Интерполом, среди прочих, провести анализ своих внутренних правовых механизмов задержания на море подозреваемых в пиратстве лиц с целью обеспечить, чтобы в их законах предусматривались разумные процедуры, соответствующие применимым международно-правовым стандартам в области прав человека, и проанализировать внутренние процедуры обеспечения сохранности доказательств, которые могут использоваться в уголовных разбирательствах, чтобы гарантировать их допустимость⁹⁰. Этот призыв к применению регионального подхода в отношении судебного

⁸⁵ Резолюция 2634 (2022) Совета Безопасности, п. 3.

⁸⁶ A/CN.4/757, п. 300.

⁸⁷ Резолюция 2018 (2011) Совета Безопасности, п. 2; см. также A/CN.4/757, п. 314.

⁸⁸ A/CN.4/757, п. 281, в частности, сноска 570.

⁸⁹ Там же, п. 282.

⁹⁰ Резолюция 1976 (2011) Совета Безопасности, п. 16.

преследования и передачи подозреваемых в пиратстве лиц посредством помощи может обеспечить поддержку международных партнеров и организаций в регионе для укрепления потенциала соответствующих государств, особенно в области проведения регионального или двустороннего патрулирования⁹¹.

В. Организация Объединенных Наций и ее специализированный орган по безопасности судоходства: Международная морская организация

28. В связи с участвовавшими актами пиратства ИМО обратилась к Совету Безопасности с настоятельной просьбой «содействовать быстрому и скоординированному национальному и международному реагированию и призвать государства создать эффективную правовую юрисдикцию для привлечения предполагаемых исполнителей [актов пиратства] к ответственности»⁹².

29. Миссия ИМО как специализированного учреждения Организации Объединенных Наций заключается в обеспечении безопасности судоходства во всем мире. В целях регулирования и снижения угрозы безопасности на море она разрабатывает правила и рекомендации, а также международные нормы, направленные на регулирование международных морских перевозок, предотвращение загрязнения моря и предупреждение морского пиратства. В контексте борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море ИМО играет важную роль в принятии мер по защите судов и моряков. Организация также способствовала развитию регионального сотрудничества в борьбе с этими двумя формами преступлений, которые фигурируют в ее повестке дня с начала 1980-х годов. В конце 1990-х — начале 2000-х годов она сосредоточилась на пиратстве в Южно-Китайском море, Малаккском и Сингапурском проливах, которые являлись глобальными очагами пиратства. С 2005 года ИМО занимается вопросами пиратства у побережья Сомали, в Аденском заливе и во всем Индийском океане. Кроме того, она реализует стратегию повышения степени защищенности на море в Западной и Центральной Африке в соответствии с региональными соглашениями по вопросам защищенности на море. При поддержке и сотрудничестве со стороны судоходной отрасли ИМО разработала и приняла ряд антипиратских мер, способствующих уменьшению пагубных последствий пиратства во всем мире⁹³.

30. В 1988 году она приняла Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, и Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе⁹⁴. Конвенция направлена на борьбу с различными формами неправомерных актов на море, включая пиратство, нападения на суда, захват судов и другие преступные действия, совершаемые на море. В ней содержатся положения о предупреждении и пресечении этих актов и сотрудничестве в уголовном преследовании за них. 12 декабря 2002 года на заседании Комитета по безопасности на море ИМО был принят Кодекс ОСПС. Кодекс был разработан в ответ на растущую обеспокоенность по поводу безопасности на море после терактов в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, которые показали, что суда и портовые

⁹¹ A/CN.4/757, п. 324; и резолюция 2018 (2011) Совета Безопасности, п. 3.

⁹² A/CN.4/757, п. 217.

⁹³ OMI, “Sûreté maritime”, URL: <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Default.aspx>.

⁹⁴ Protocole pour la répression d’actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental (Rome, 10 mars 1988), Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 1678, no 29004, p. 249.

сооружения уязвимы для террористических актов. Кодекс ОСПС устанавливает стандарты и меры безопасности для предупреждения террористических актов и угроз безопасности на море и требует от государств — членов ИМО установления на национальном уровне режимов безопасности, согласующихся с Кодексом. Кодекс ОСПС способствовал укреплению безопасности в морском секторе, поскольку он устанавливал контрольные процедуры и предусматривал планы обеспечения безопасности и меры по обучению экипажей и портового персонала для предупреждения актов пиратства, террористических атак и других угроз безопасности судоходства. Хотя в Кодексе пиратство прямо не рассматривается, он косвенно связан с этим вопросом, поскольку его цель — обеспечить и укрепить общую безопасность судоходства в портах и на судах.

31. В декабре 2009 года в связи с участвовавшими случаями пиратства у побережья Сомали ИМО приняла резолюцию A.1025(26)⁹⁵ о Кодексе практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов. В нем было дано определение вооруженного разбоя против судов, которое Специальный докладчик принял, принципиально не изменив его сути, что позволило провести четкое различие в применимом международном праве между пиратством, которое совершается в открытом море, и вооруженным разбоем на море, который происходит в территориальных водах⁹⁶.

32. В рамках своей информационно-просветительской деятельности ИМО также публикует доклады об актах пиратства и вооруженного разбоя против судов, основанные на данных, предоставленных государствами-членами и соответствующими международными организациями⁹⁷. Первый из этих докладов был опубликован в 1982 году. С июля 2002 года в ежемесячных и ежегодных докладах ИМО о пиратстве и вооруженном разбое против судов проводится различие между актами пиратства или попытками их совершения (международные воды) и вооруженным разбоем против судов (территориальные воды). В этих ежемесячных докладах приводятся названия и описания судов, подвергшихся нападению; координаты, даты и время инцидентов; последствия для экипажа, судна или груза; и действия, предпринятые экипажем и властями прибрежных районов⁹⁸. В то время как ИМО рассматривается как орган, принимающий нормативные акты по вопросам безопасности судоходства, НАТО считается оперативной структурой, осуществляющей военные операции на море с задействованием военно-морских сил стран-членов.

C. Организация Североатлантического договора

33. НАТО — это межправительственный военный альянс, цель которого — гарантировать безопасность своих членов посредством коллективной обороны. Фактически, Североатлантический договор касается в основном вопросов коллективной безопасности и взаимной помощи в случае вооруженной агрессии. НАТО также играет важную роль в борьбе с морским пиратством и вооруженным разбоем на море⁹⁹.

⁹⁵ OMI, résolution A.1025(26) de l'Assemblée en date du 2 décembre 2009, URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/fr/OurWork/Security/Documents/1025.pdf>.

⁹⁶ См. первый доклад Специального докладчика (A/CN.4/758).

⁹⁷ OMI, "Rapports d'incidents sur la piraterie", URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports-Default.aspx>.

⁹⁸ Ibid.

⁹⁹ Laurie R. Blank, "The use of force against pirates", в Michael P. Scharf, Michael A. Newton et Milena Sterio, dir. publ., *Prosecuting Maritime Piracy – Domestic Solutions to International Crimes*, Cambridge University Press, 2015, p. 103 à 118, à la page 116.

34. С санкции Совета Безопасности, действующего на основании главы VII Устава Организации Объединенных Наций, НАТО участвует в борьбе с морским пиратством, особенно в Аденском заливе и прилегающем регионе у побережья Сомали. Морское пиратство в этом регионе является серьезной проблемой для международной морской торговли из-за нападений на торговые суда и похищений моряков пиратскими группировками. Именно в этих условиях в период с 2009 по 2016 год НАТО проводилась операция «Океанский щит»¹⁰⁰ по борьбе с пиратством в регионе, в рамках которой военные корабли ее стран-членов получили полномочия на активное патрулирование Аденского залива и прилегающих к нему вод для предупреждения нападений пиратов, сопровождения уязвимых торговых судов и координации усилий с другими международными военно-морскими силами, участвующими в противодействии пиратству. Эти операции оказали значительное влияние на уменьшение числа пиратских нападений в регионе.

35. Следует отметить, что практическая борьба с морским пиратством и вооруженным разбоем на море основывается на внутреннем праве государств, на международном праве, на сочетании внутреннего и международного права, на региональном или субрегиональном праве на основе соглашений о сотрудничестве между государствами региона или субрегиона в целях предупреждения и пресечения этих двух видов преступлений. Для достижения этой цели правительства организуют военно-морские патрули и направляют военные корабли для патрулирования зон, подверженных риску пиратства, в целях сдерживания пиратов от действий и быстрого реагирования на инциденты и сигналы тревоги. Аналогичным образом, некоторые государства обеспечили сопровождение уязвимых торговых судов военными кораблями или частными охранными структурами, чтобы удерживать пиратов от нападения. Государства также создали системы обмена информацией через координационные и информационные центры по вопросам борьбы с пиратством. Эти информационные центры по вопросам борьбы с пиратством являются структурами, играющими существенно важную роль в сборе, распространении и анализе информации о случаях морского пиратства и других неправомерных действиях на море. Эти центры помогают государствам отслеживать угрозы пиратства и реагировать на них в конкретных морских районах.

36. Несмотря на необходимость международного регулирования, целесообразно рассмотреть региональные подходы к решению некоторых вопросов, относящихся к категории глобальных проблем, таких как безопасность на море в целом и вызовы в области противодействия пиратству и вооруженному разбою на море в частности.

III. Региональные и субрегиональные подходы к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

37. Состояние законодательства на региональном уровне по вопросам борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море варьируется в зависимости от морских регионов мира. В некоторых регионах региональные и субрегиональные организации разработали в ходе переговоров и приняли соглашения, протоколы и механизмы сотрудничества для решения проблем безопасности на море в целом и для эффективной борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море в частности. В Африке, Азии, Америке, Европе и Океании региональные подходы к борьбе с различными формами морской преступности, включая

¹⁰⁰ OTAN, «Opérations de lutte contre la piraterie (2008–2016)», 19 mai 2022, URL: https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_48815.htm.

пиратство и вооруженный разбой на море, основываются на принципе сотрудничества, отраженном в статье 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, положения которой носят слишком общий характер и не могут предоставить государствам достаточно объективные ориентиры для эффективной и оперативной реализации концепции сотрудничества. Поэтому именно государства в различных морских регионах мира должны определять смысл, содержание и сферу предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море в материальном, концептуальном и оперативном планах. Иными словами, государства должны устранять недостатки или восполнять пробелы статьи 100 в рамках региональных и субрегиональных организаций посредством двусторонних соглашений и в контексте многосторонних подходов или инициатив.

А. Африка и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

38. За последние три десятилетия Африканский континент был регионом, наиболее пострадавшим от пиратства и вооруженного разбоя на море. Эти преступления совершались, в частности в Гвинейском заливе и в Индийском океане у побережья Сомали.

39. От пиратства и вооруженного разбоя на море страдают многие африканские страны. В нескольких регионах континента государства четко осознали необходимость сотрудничества в целях предупреждения и пресечения этих транснациональных преступных деяний, которые наносят ущерб безопасности судоходства, развитию экономики африканских государств, затронутых этими видами преступлений на море, а также социальной и политической стабильности этих государств. Совет Безопасности единогласно принял резолюцию [2039 \(2012\)](#), в которой призвал государства региона Гвинейского залива созвать встречу на высшем уровне для разработки региональной стратегии по борьбе с пиратством, а также разработать и осуществить морские стратегии, в том числе в целях установления правового режима для уголовного преследования лиц, занимающихся пиратством и вооруженным разбоем на море¹⁰¹. В 2014 году Африканский союз принял Комплексную африканскую стратегию для морей и океанов до 2050 года.

40. Столкнувшись с масштабными пагубными последствиями этих преступлений на море для стран, граничащих с Гвинейским заливом и Индийским океаном, особенно для Сомали, за последние пятнадцать лет, заинтересованные африканские страны решили принять меры по борьбе с этими бедствиями. Так, был принят ряд мер по предупреждению и пресечению сначала отдельными государствами путем принятия национального законодательства по пресечению пиратства и вооруженного разбоя на море, а затем на региональном уровне путем создания механизмов регионального сотрудничества для борьбы с различными формами преступности на море.

41. На континентальном уровне относительно недавним правовым документом, который еще не вступил в силу, является Ломейская хартия¹⁰². Хартия представляет собой не имеющий обязательной юридической силы документ, принятый на Чрезвычайном саммите Африканского союза по охране и безопасности на море и развитию в Африке, состоявшемся в Ломе в 2016 году. Ее цель — укрепить сотрудничество между африканскими государствами в области

¹⁰¹ Резолюция [2039 \(2012\)](#) Совета Безопасности, пп. 3 и 5.

¹⁰² См. сноску 13 выше.

защищенности и безопасности на море. В ней подтверждается приверженность африканских государств борьбе с морским пиратством и другими неправомерными актами на море, которые представляют собой угрозу безопасности на море в регионе, и поощряется сотрудничество между африканскими государствами и между этими государствами и международным сообществом в борьбе с пиратством и другими формами преступлений на море. В Хартии подчеркивается важность сотрудничества путем обмена информацией, координации усилий и взаимодействия с соответствующими региональными и международными организациями. В ней также признается необходимость укрепления потенциала африканских государств в области морского наблюдения, патрулирования морских пространств и побережий, а также предупреждения и пресечения пиратства и других форм преступлений на море. В ней также поощряется создание региональных центров обмена информацией для облегчения координации. В Хартии также содержится призыв к гармонизации национального законодательства африканских государств по вопросам пиратства и им рекомендуется принимать соответствующие законы и постановления для борьбы с пиратством и другими неправомерными действиями на море, а также выполнять соответствующие международные документы. Она способствует развитию «голубой экономики» и направлена на устойчивое освоение ресурсов морских и прибрежных районов в Африке, что может содействовать дестимуляции пиратства, предлагая экономические альтернативы местному населению, которое склонно заниматься пиратством из-за безработицы и отсутствия дохода.

42. Следует напомнить, что до принятия Ломейской хартии на Африканском континенте было принято несколько правовых документов, касающихся безопасности на море, в том числе Хартия морского транспорта¹⁰³, принятая в Дурбане на второй Конференции министров морского транспорта стран Африканского союза, и резолюция о защищенности и безопасности на море и защите морской среды¹⁰⁴. Эта хартия, хотя еще и не вступила в силу, определяет общие рамки сотрудничества, поскольку направлена на установление «гармоничной политики правовых и институциональных рамок для морского сектора в Африке»¹⁰⁵, а также содержит призыв к принятию эффективных мер по борьбе с пиратством и другими незаконными актами против судоходства путем сотрудничества с другими международными организациями¹⁰⁶.

43. Помимо Экономического сообщества западноафриканских государств (ЭКОВАС) и Экономического сообщества центральноафриканских государств (ЭСЦАГ), которые создали институты для борьбы с различными формами преступности на море, включая пиратство и вооруженный разбой на море, было создано еще несколько региональных или субрегиональных организаций. В их число входит Сообщество по вопросам развития стран юга Африки (САДК), которое призвало секретариат Региональной организации по сотрудничеству начальников полиции стран юга Африки провести через юридический подкомитет исследование законов государств-членов региона об экстрадиции и вынести

¹⁰³ Union africaine, African Maritime Transport Charter, document AU/MT/MIN/1 (II), 16 octobre 2009.

¹⁰⁴ Union africaine, Durban resolution on maritime safety, maritime security and protection of the marine environment in Africa, document AU/MT/MIN/DRAFT/Res. (II), 16 octobre 2009.

¹⁰⁵ Paul Musili Wambua, "The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya: review of the jurisdictional and procedural challenges and the institutional capacity", в Anna Petrig, dir. publ., *Droit de la piraterie maritime* (см. сноску 56 выше), p. 1 à 37, à la page 11.

¹⁰⁶ Ibid., citant l'article 26 (par. 2) du projet de charte africaine des transports maritimes.

рекомендации по устранению препятствий для экстрадиции лиц, виновных в актах пиратства в регионе¹⁰⁷.

44. То же самое можно сказать и о Восточноафриканском сообществе, куда входят Кения, Уганда и Объединенная Республика Танзания, которые занялись проблемой пиратства и осознали необходимость гармонизации своего законодательства в этой области. Например, региональное отделение Интерпола для Восточноафриканского сообщества сделало борьбу с пиратством у побережья Сомали своей приоритетной задачей и подняло вопрос о создании гармонизированной правовой базы для прибрежных государств Восточной Африки¹⁰⁸. Межправительственный орган по развитию (МОВР) — региональное экономическое сообщество, в которое входят Джибути, Эритрея, Эфиопия, Кения, Сомали, Судан, Южный Судан и Уганда. Что касается борьбы с пиратством в Сомали, то государства-члены считают важным согласовывать свое законодательство о борьбе с пиратством¹⁰⁹. Государства-члены Союза арабского Магриба (Алжир, Ливия, Марокко, Мавритания и Тунис) также обратили внимание на важнейший вопрос гармонизации законодательства¹¹⁰. В рамках настоящего доклада мы рассмотрим только основные правовые документы, а именно Джибутийский кодекс поведения и Яундский кодекс поведения, которые в основном касаются безопасности на море, включая борьбу с пиратством и вооруженным разбоем на море.

1. Джибутийский кодекс поведения

45. Помимо Ломейской хартии, которая на сегодняшний день представляет собой не имеющий обязательной юридической силы документ, существуют и другие региональные документы по борьбе с пиратством, в частности Джибутийский кодекс поведения¹¹¹. Кодекс — это международное соглашение, принятое в 2009 году для борьбы с морским пиратством у берегов Африканского Рога, в частности в Аденском заливе и западной части Индийского океана. Географически он охватывает прибрежные государства не только Индийского океана и Аденского залива, но и Красного моря. Кодекс подписали 20 государств, в основном из Восточной Африки и Ближнего Востока: Южная Африка, Саудовская Аравия, Коморские Острова, Джибути, Египет, Объединенные Арабские Эмираты, Эритрея, Эфиопия, Иордания, Кения, Мадагаскар, Мальдивские Острова, Маврикий, Мозамбик, Оман, Объединенная Республика Танзания, Сейшельские Острова, Сомали, Судан и Йемен¹¹². Впоследствии эти государства создали межведомственные и многопрофильные национальные комитеты по защищенности на море и упрощению формальностей, а также аналогичные механизмы на уровне портов для разработки планов действий и внедрения эффективных процедур обеспечения защищенности. Как следует из его названия (кодекс поведения), Кодекс не является юридически обязывающим документом.

46. Джибутийский кодекс поведения играет решающую роль в пресечении актов пиратства и вооруженного разбоя против судов в Аденском заливе и западной части Индийского океана. Кроме того, сфера его действия была расширена, чтобы охватить другие виды неправомерной деятельности на море, такие как торговля людьми и незаконный, несообщаемый и нерегулируемый рыбный

¹⁰⁷ Fouché, « Harmonized legal framework for Africa as an instrument to combat sea piracy » (см. сноску 86 выше), p. 154.

¹⁰⁸ Ibid., p.155.

¹⁰⁹ Ibid., p.156.

¹¹⁰ Ibid.

¹¹¹ См. сноску 12 выше.

¹¹² OMI, “Contenu et évolution du Code de conduite de Djibouti”, URL: <https://www.imo.org/fr/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>.

промысел. В рамках совещания на высоком уровне, состоявшемся в январе 2017 года в Джидде (Саудовская Аравия), стороны, подписавшие Джибутийский кодекс поведения, приняли пересмотренный Кодекс поведения, получивший название «Джиддская поправка к Джибутийскому кодексу поведения»¹¹³. Государства-участники этого кодекса договорились сотрудничать при поддержке ИМО и других заинтересованных сторон в целях укрепления своих национальных и региональных потенциалов и решения других вопросов защищенности на море. Джиддская поправка к Джибутийскому кодексу поведения призвана сдерживать акты пиратства, вооруженного разбоя против судов и другие виды неправомерной морской деятельности, а также преступления в сфере рыболовства в западной части Индийского океана и Аденского залива. В этом документе содержится призыв к подписавшим его государствам в максимально возможной степени сотрудничать в борьбе с транснациональной организованной преступностью на море. Кроме того, Джиддская поправка к Джибутийскому кодексу поведения требует от подписавших ее государств сотрудничать в целях уведомления и обмена соответствующей информацией; перехвата судов и/или летательных аппаратов, подозреваемых в использовании при совершении таких преступлений; задержания и привлечения к ответственности лиц, совершающих или пытающихся совершить неправомерные акты на море; и упрощения порядка обслуживания, лечения и репатриации моряков, рыбаков, членов судового экипажа и пассажиров, ставших жертвами неправомерных актов на море¹¹⁴, при учете правовых вопросов, связанных с проведением расследований, арестов, судебного преследования и совместных военно-морских операций.

47. Поэтому в ряде положений Джибутийского кодекса поведения особое внимание уделяется сотрудничеству в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море в регионе. Так, статья 4 (п. 7) Кодекса содержит положения о сотрудничестве, в частности о консультациях в случае захвата или ареста пирата между государством, осуществляющим захват или арест, и другими структурами. Ссылка на «другие структуры» может означать, что сотрудничество требуется не только между государствами-участниками, осуществляющими свою юрисдикцию, но и между государствами и негосударственными структурами. Сотрудничество между различными структурами, участвующими в борьбе с этими двумя видами преступлений на море, осуществляется при должном уважении принципа государственного суверенитета, когда пиратство происходит в территориальном море государства — участника Кодекса¹¹⁵, который требует от государств-участников принять законодательство, устанавливающее уголовную ответственность за пиратство и вооруженный разбой против судов, и установить свою юрисдикцию в отношении судебного преследования или выдачи лиц, совершивших такие преступления.

48. Соглашения о так называемых «судовых сопровождающих» также являются частью этого подхода к регионализации задержания, ареста, содержания под стражей и суда над пиратами и в определенной степени решают проблему коллизии юрисдикции, учитывая транснациональный характер преступлений, совершаемых на море, особенно пиратства и вооруженного разбоя на море. Совет Безопасности хорошо знал об этой проблеме, когда предложил всем государствам и региональным организациям, борющимся с пиратством у побережья

¹¹³ Code de conduite révisé concernant la répression des actes de piraterie, des vols à main armée à l'encontre des navires et des activités maritimes illicites dans la zone de l'océan Indien occidental et du golfe d'Aden, URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A2%20Revised%20Code%20Of%20Conduct%20Concerning%20The%20Repression%20Of%20Piracy%20Armed%20Robbery%20Against%20Ships%20Secretariat.pdf>.

¹¹⁴ Ibid., art. 2, par. 1.

¹¹⁵ Code de conduite de Djibouti (см. сноску 12 выше), art. 4 (par. 8) et 5 (par. 2).

Сомали, заключать специальные соглашения или договоренности со странами, готовыми содержать пиратов под стражей, с тем чтобы принимать на борт сотрудников правоохранительных органов («судовых сопровождающих») из этих стран, особенно стран региона, с целью содействия проведению расследований и судебного преследования лиц за акты пиратства и вооруженного разбоя у побережья Сомали¹¹⁶. Он также подчеркнул роль «зон, где царит беззаконие и где осуществляется связанная с пиратством деятельность на суше»¹¹⁷.

49. Однако следует отметить, что Джибутийский кодекс поведения не является юридически обязывающим документом, о чем свидетельствуют его различные положения¹¹⁸. Хотя Кодекс не является юридически обязывающим, его цель — укрепить сотрудничество между военно-морскими силами государств-членов, когда им приходится преследовать пиратов. Так, Кодекс допускает возможность для государств-участников принимать вооруженных агентов на борт патрульных судов или летательных аппаратов другого государства-участника с единственной целью — содействовать судебному преследованию и одновременно разрешать коллизии юрисдикции во время преследования, арестов и судебных разбирательств¹¹⁹. Такое положение не может быть реализовано без реальной готовности к сотрудничеству между государствами — участниками Кодекса, поскольку это сотрудничество имеет решающее значение для возбуждения национальными судами судебных разбирательств в отношении лиц, предположительно совершивших акты пиратства или вооруженного разбоя против судов. Осуществление юрисдикции в отношении оперативного и судебного преследования пиратов предполагает предварительное наличие правовой и институциональной базы для регионального сотрудничества, которое может быть эффективным и действенным только в случае принятия и согласования с другими законодательства, т. е. обеспечения того, чтобы оно было практически на одном уровне нормативности, позволяющем осуществлять на в полном объеме законных основаниях судебное преследование и наказание лиц, подозреваемых в пиратстве и вооруженном разбое на море.

50. Анализ Джибутийского кодекса поведения в части осуществления юрисдикции государствами-участниками позволяет сделать по меньшей мере три замечания. Во-первых, необходимо установить законодательную базу для противодействия пиратству в тех случаях, когда в государстве отсутствуют соответствующие национальные законы. Во-вторых, если такие национальные законы существуют, следует убедиться, что они согласуются с определением пиратства по статье 101 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву и определением вооруженного разбоя на море по резолюции ИМО А.1025(26) или соответствуют им. В-третьих, национальное законодательство должно быть приведено в соответствие с положениями Джибутийского кодекса поведения, особенно в части криминализации и пресечения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, а также с Меморандумом о взаимопонимании по созданию субрегиональной сети интегрированных функций береговой охраны в Западной и Центральной Африке и руководствами, определяющими положения об осуществлении юрисдикции, проведении расследований дел и преследовании лиц, подозреваемых в совершении преступлений¹²⁰.

¹¹⁶ Резолюция 1851 (2008) Совета Безопасности, п. 3.

¹¹⁷ Резолюция 1976 (2011) Совета Безопасности, п. 4.

¹¹⁸ Code de conduite de Djibouti (см. сноску 12 выше), article 15, al. a.

¹¹⁹ Ibid., art. 7.

¹²⁰ Ibid., art. 11.

51. Действительно, в этом региональном контексте национальное законодательство, которое включает в себя положения Джибутийского кодекса поведения и директивы Меморандума о взаимопонимании по созданию субрегиональной сети интегрированных функций береговой охраны в Западной и Центральной Африке, сохраняет легитимность после ратификации Кодекса государством-участником. Тогда этот кодекс станет частью внутреннего законодательства страны и, следовательно, будет применяться как закон в надлежащей форме, позволяя ей на законных основаниях осуществлять свою судебную и правовую юрисдикцию так же, как это делала Кения¹²¹ в рассмотренных ею делах о пиратстве.

52. Что касается обязательства сотрудничать, то следует отметить, что оно хорошо отражено в Джибутийском кодексе поведения, который требует от государств заключать договоренности или соглашения о судебном преследовании или выдаче лиц, совершивших акты пиратства и вооруженного разбоя на море¹²². Использование официальных агентов на борту судов для ареста пиратов¹²³ — еще один пример сотрудничества, особенно в ситуациях, когда существует коллизия юрисдикций между государствами-участниками, которые могут, в зависимости от обстоятельств, заявить о своей юрисдикции осуществлять преследование или о своей юрисдикции предавать суду¹²⁴. Как и Джибутийский кодекс поведения, Яундский кодекс поведения все еще остается не имеющим юридически обязательной силы документом, однако он свидетельствует в пользу консолидации сотрудничества на море посредством четырехуровневой институциональной и оперативной архитектуры для ведения борьбы с пиратством и различными формами преступлений на море.

2. Яундский кодекс поведения и Яундская архитектура

53. Яундский кодекс поведения — это совокупность нескольких соглашений и протоколов, принятых на совещаниях высокого уровня стран региона Западной и Центральной Африки¹²⁵. В его общие задачи входит борьба с пиратством, незаконным рыбным промыслом, загрязнением моря и другими морскими угрозами. Кодекс устанавливает общие рамки сотрудничества между странами-участницами в предупреждении и пресечении актов пиратства, вооруженного разбоя против судов и незаконной морской деятельности в Западной и Центральной Африке. Его основой является Яундская архитектура, предшественницей которой была созданная в 1975 году Морская организация Западной и Центральной Африки, которая смогла «создать интегрированную сеть береговой охраны и [...] содействовать региональной координации» в области морского транспорта и портов¹²⁶.

54. Яундский кодекс поведения является инструментом для осуществления регионального сотрудничества в области предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море. Его действие распространяется на государства Западной и Центральной Африки, граничащие с Гвинейским заливом. Кодекс применяется двумя основными субрегиональными организациями — ЭКОВАС

¹²¹ Musili Wambua, “The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya” (сноска 113 выше), p. 10 et 11.

¹²² Code de conduite de Djibouti (см. сноску 12 выше), art. 2 (par. 1) et 4 (par. 3 a, 6 et 7).

¹²³ Ibid., art. 7.

¹²⁴ Musili Wambua, “The legal framework for adjudication of piracy cases in Kenya” (см. сноску 113 выше), p. 13.

¹²⁵ См. сноску 11 выше.

¹²⁶ Antonin Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée: l’architecture de Yaoundé: dix ans après, au milieu du gué”, Institut de recherche stratégique de l’école militaire, étude no 104, mars 2023, p. 19.

и ЭСЦАГ. В рамках этих двух организаций специальные соглашения позволяют государствам-участникам сотрудничать в целях содействия судебному преследованию и наказанию лиц, совершивших акты пиратства и вооруженного разбоя на море. Как и Джибутийский кодекс поведения, Яундский кодекс поведения остается не имеющим обязательной юридической силы документом для государств-участников, основная цель которого — укрепление сотрудничества между подписавшими его государствами в целях борьбы со всеми преступлениями на море, включая пиратство в Гвинейском заливе.

55. Политические и юридические инициативы по этим вопросам начали активно реализовываться в 2013 году. Так, с учетом серьезности актов пиратства, вооруженного разбоя на море и других форм преступлений на море, совершенных в предшествующие годы у африканских берегов Гвинейского залива и Индийского океана в водах Сомали, главы государств и правительств государств Западной и Центральной Африки собрались 23 июня 2013 года в Яунде, чтобы активизировать сотрудничество в борьбе с неправомерной деятельностью в Гвинейском заливе. Осознавая транснациональный характер морского пиратства и его пагубные последствия для их экономики, африканские государства поняли, что для управления морским пространством становится насущно необходимым сотрудничество, которому они согласились придать содержание или смысл в институциональном, правовом, политическом и оперативном планах. В результате этого миссии трех основных существующих институций были адаптированы и расширены с учетом появления и возрождения различных форм преступлений на море, в основном актов пиратства и вооруженного разбоя на море, совершаемых вдоль африканского побережья. Этими институциями являются ЭКОВАС, ЭСЦАГ и Комиссия Гвинейского залива (КГЗ).

56. В конкретном контексте Гвинейского залива именно эти структуры представляют собой так называемую Яундскую архитектуру, которая призвана наполнить понятие сотрудничества в области обеспечения безопасности на море подлинно функциональным содержанием. Концепция сотрудничества реализуется на практике путем создания региональных центров по обеспечению безопасности на море. Это Межрегиональный координационный центр (МКЦ) в Яунде, Региональный центр по обеспечению безопасности на море в Центральной Африке (РЦБМЦА) в Пуэнт-Нуаре (Конго), Региональный центр по обеспечению безопасности на море в Западной Африке (РЦБМЗА) в Абиджане, а также многонациональные морские координационные центры. В дополнение к этим региональным координационным центрам каждое прибрежное государство в регионе Гвинейского залива отвечает за создание национального справочного центра¹²⁷ по вопросам безопасности на море.

57. В состав ЭКОВАС входят следующие государства: Бенин, Буркина-Фасо, Кабо-Верде, Кот-д'Ивуар, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Либерия, Мали, Нигер, Нигерия, Сьерра-Леоне, Сенегал и Того. Изначально задуманная как экономическая организация, она стала все активнее участвовать в деятельности в сфере безопасности и мира. Вовлеченность этой субрегиональной организации находит свое отражение в конкретной сфере безопасности и защищенности на море, поскольку она призывает свои государства-члены основывать свою морскую политику на глобальных и комплексных подходах, учитывающих объединение ресурсов и коллективную ответственность за безопасность на море¹²⁸ в регионе.

¹²⁷ Ibid., p.11.

¹²⁸ Ibid., p.20.

58. С момента создания в 2001 году в состав КГЗ входят следующие государства: Ангола, Камерун, Конго, Габон, Экваториальная Гвинея, Нигерия, Демократическая Республика Конго и Сан-Томе и Принсипи. Ее задача — способствовать «гармонизации политики государств-членов в области безопасности и мира, управления нефтью и природными ресурсами, транспорта и свободного перемещения людей и товаров»¹²⁹, и она остается открытой для других государств Гвинейского залива, расположенных на побережье Атлантического океана.

59. В состав ЭСЦАГ входят следующие государства: Ангола, Бурунди, Габон, Демократическая Республика Конго, Камерун, Конго, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея. Его основная миссия — способствовать «общему будущему его членов в условиях мира, безопасности и стабильности, обеспечиваемых устойчивым развитием, благим управлением, растущим улучшением условий жизни граждан, свободой и справедливостью»¹³⁰.

60. В ответ на усиление опасности на море в Центральной Африке в 2009 году был принят Протокол о стратегии обеспечения жизненно важных интересов государств ЭСЦАГ на море в Гвинейском заливе, который реализуется РЦБМЦА¹³¹. Перед этим центром, институциональной опорой которого является ЭСЦАГ, поставлены следующие шесть задач по обеспечению региональной безопасности на море: 1) обмен и управление информацией; 2) совместное наблюдение за морскими районами путем внедрения совместных оперативных процедур и соответствующих ресурсов для взаимодействия; 3) правовая и институциональная гармонизация действий государств на море; 4) введение морского налога Сообщества; 5) приобретение и обслуживание основного оборудования; и 6) институционализация регулярной морской конференции.

61. Помимо политических институтов, участвующих в управлении морскими ресурсами в Гвинейском заливе, были созданы региональные координационные центры для предупреждения и пресечения пиратства, вооруженного разбоя на море и других преступлений, совершаемых в регионе. К таким центрам относятся многонациональные морские координационные центры, которые планируют и контролируют операции в заранее определенных морских районах, в которых прибрежные государства взяли на себя обязательства, подписав соглашения о морском наблюдении и совместном патрулировании, под оперативным командованием соответствующего центра¹³². Многонациональные морские координационные центры в Западной Африке сотрудничают с РЦБМЗА, а центры в Центральной Африке — с РЦБМЦА. Многонациональные морские координационные центры устанавливают свою юрисдикцию над несколькими морскими зонами, определенными вдоль Гвинейского залива. Речь идет о следующих зонах: зона А (Ангола, Конго и Демократическая Республика Конго); зона D (Камерун, Габон, Экваториальная Гвинея и Сан-Томе и Принсипи); зона E (Бенин, Нигер, Нигерия и Того); зона F (Буркина-Фасо, Кот-д'Ивуар, Гана, Гвинея, Либерия и Сьерра-Леоне); зона G (Кабо-Верде, Гамбия, Гвинея-Бисау, Мали и Сенегал).

¹²⁹ Ibid., p.21.

¹³⁰ СЕЕАС, “La СЕЕАС en bref”, 28 mai 2023, URL: <https://ceeac-eccas.org/2023/05/28/la-ceeac-en-bref/>.

¹³¹ Protocole relatif à la stratégie de sécurisation des intérêts vitaux en mer des États de la СЕААС du golfe de Guinée (Kinshasa, 24 octobre 2009), URL: https://au.int/sites/default/files/documents/30854-doc-eccas_protocol_0.pdf.

¹³² Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (см. сноски 135), p. 22.

62. Основная цель Яундской архитектуры — способствовать налаживанию и укреплению сотрудничества между африканскими государствами в Гвинейском заливе в деле предупреждения и пресечения морского пиратства, вооруженного разбоя на море и других преступлений, совершаемых у берегов соответствующих государств. Эта архитектура характеризуется четырьмя уровнями реализации, указанными ниже.

63. Политический уровень (1-й уровень) является субрегиональным и включает в себя такие субрегиональные институты, как ЭКОВАС, ЭСЦАГ и КГЗ, роли и миссии которых уже были представлены. Эти институты осуществляют «политический надзор за Яундской архитектурой и управление ею»¹³³. Для имплементации Яундского кодекса поведения два экономических сообщества, ЭКОВАС и ЭСЦАГ, подписали с КГЗ меморандум о взаимопонимании¹³⁴. Роль КГЗ заключается в создании основы для сотрудничества между тремя структурами в ряде областей, включая проведение совместных мероприятий, а также мониторинг и оценку регионального сотрудничества¹³⁵.

64. Стратегический уровень (2-й уровень) касается сотрудничества между прибрежными государствами Западной и Центральной Африки в рамках МКЦ, который обеспечивает межрегиональную координацию посредством «стратегического надзора» за выполнением Яундского кодекса поведения. МКЦ выступает в качестве связующего звена между двумя региональными центрами — РЦБМЗА для стран — членов ЭКОВАС в Западной Африке и РЦБМЦА для стран — членов ЭСЦАГ в Центральной Африке. МКЦ отвечает за координацию действий с многонациональными морскими координационными центрами, координацию обменов с международными партнерами в своей зоне ответственности и реализацию двух региональных морских стратегий¹³⁶. На МКЦ возложен ряд задач, включая подготовку и организацию совещаний высокопоставленных лиц, пропаганду единых стратегических рамок, поддержку внешних партнерств и укрепление связей между двумя региональными пространствами, гармонизацию правовых рамок и стандартов подготовки и обучения, сбор и обмен морской информацией, продвижение интересов государств и мониторинг вопросов, связанных с морскими границами¹³⁷. Перед ним также стоят задачи укрепления правового и судебного потенциала государств-членов в области защищенности и безопасности на море, повышения профессионального уровня морских правоохранительных органов, содействия обмену информацией по обеспечению безопасности морского пространства, содействия идентификации, делимитации и демаркации морских границ и мирному разрешению конфликтов¹³⁸.

65. Оперативный уровень (3-й уровень) касается эффективной реализации двух региональных морских стратегий посредством сотрудничества между региональными центрами безопасности на море — РЦБМЗА для Западной Африки и РЦБМЦА для Центральной Африки — и многонациональными морскими координационными центрами. Таким образом, региональные центры безопасности на море «потенциально играют оперативную роль в плане

¹³³ Ibid., p.30.

¹³⁴ Mémorandum d'entente entre la CEEAC, la CEDEAO et la CGG sur la sûreté et la sécurité dans l'espace maritime de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Ouest (Yaoundé, 25 juin 2013), URL: https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum_dentente_-_gulf_of_guinea_summit.pdf.

¹³⁵ Tisseron, "Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée" (см. сноску 135 выше), p. 30.

¹³⁶ Ibid.

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Ibid., p.34.

координации на региональном уровне [...] чтобы обеспечить более быстрый обмен информацией»¹³⁹.

66. Национальный уровень (4-й уровень) предусматривает признание компетенции каждого прибрежного государства Гвинейского залива создавать национальный справочный центр для согласования своей политики, стратегии и операций со стандартами регионального и межрегионального сотрудничества в области безопасности на море с целью эффективной координации действий по предупреждению и пресечению всех форм преступности на море, включая морское пиратство и вооруженный разбой на море. Национальные справочные центры выступают в качестве координационных центров для «содействия скоординированному, эффективному и быстрому обмену информацией между подписавшими кодекс сторонами»¹⁴⁰. Они могут быть размещены в центрах морских операций национальных ВМС¹⁴¹.

67. При введении в действие Яундской архитектуры было отмечено, что сотрудничество в основном связано с проблематикой обмена морской информацией, сопряженного с некоторыми трудностями при его осуществлении. Так, было установлено, что потенциал национальных справочных центров «сильно различается в разных странах и [ч]то они не в состоянии обмениваться информацией о безопасности на море или анализировать ее друг с другом или с соответствующими многонациональными морскими координационными центрами»¹⁴². Кроме того, было установлено, что этот обмен информацией, который лежит в основе предупреждения, не учитывает другие управленческие структуры, участвующие в акциях государства на море¹⁴³. Выяснилось также, что сотрудничество теряет свою эффективность в отсутствие законодательных актов, криминализирующих пиратство, а если такие акты существуют, то они отличаются друг от друга определениями пиратства и, прежде всего, репрессивными мерами, определенными соответствующими государствами в одном и том же регионе. Кроме того, тот факт, что Ломейская хартия не вступила в силу, представляется дополнительным препятствием для успешного сотрудничества на региональном уровне, тем более что только 3 государства ратифицировали Хартию из 15, необходимых для ее вступления в силу. Последствия этого заключаются в том, что в региональном контексте борьбы с этими формами преступности государствам становится трудным осуществлять свою юрисдикцию и преследовать пиратов за пределами 12 морских миль, обозначающих границу их территориальных вод. Для заполнения этих пробелов используется законодательство Сообщества, которое заменяет различные законы, когда последние не могут быть реализованы в полном объеме из-за того, что не был ратифицирован международный договор, как в случае с Конвенцией Организации Объединенных Наций по морскому праву. Именно в этом контексте ЭКОВАС после Конференции глав государств и правительств 3 июля 2022 года приняло Дополнительный акт об условиях передачи лиц, подозреваемых в совершении актов пиратства, и их связанного с этим имущества и/или доказательств¹⁴⁴. Такой акт позволяет захватившему государству, в котором нет законодательства о пиратстве, передать предполагаемого пирата другому государству, в котором есть соответствующее

¹³⁹ Ibid., p.62.

¹⁴⁰ Ibid., p.36.

¹⁴¹ Ibid.

¹⁴² Ibid., со ссылкой на Ifesinachi Okafor-Yarwood et Maisie Pigeon, *Stables Seas: Gulf of Guinea*, mars 2020, p. 78.

¹⁴³ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (см. сноску 135 выше), p. 36.

¹⁴⁴ Ibid, p. 39, со ссылкой на доклад Генерального секретаря о положении дел с пиратством и вооруженным разбоем на море в Гвинейском заливе и их глубинных причинах (S/2022/818), п. 22.

законодательство. Способствуя передаче подозреваемых в пиратстве, Дополнительный акт в рамках законодательства Сообщества предусматривает гарантии, в частности соблюдение судебных процедур и международно-правовых стандартов в области прав человека¹⁴⁵.

68. Сотрудничество в укреплении потенциала в области морского наблюдения осуществляется посредством совместных операций между различными морскими зонами, находящимися под контролем РЦБМЗА и РЦБМЦА, а также совместного патрулирования национальных ВМС государств Гвинейского залива.

69. Двустороннее сотрудничество между государствами Гвинейского залива, с одной стороны, и международными партнерами в Европе и других неевропейских государствах, с другой стороны, позволило укрепить оперативный потенциал соответствующих африканских государств за счет приобретения новых морских¹⁴⁶ и авиационных средств для более эффективной борьбы с пиратством и всеми преступлениями, совершаемыми на море. Эти средства включают в себя морские и воздушные платформы, патрульные катера, надувные лодки с жестким корпусом, беспилотники, радары, вертолеты, самолеты морской разведки, десантные плавсредства, камеры и электрооптические системы. Однако ряд препятствий¹⁴⁷ подрывает эффективность регионального сотрудничества в Африке, особенно в Гвинейском заливе, который на протяжении последних трех десятилетий является излюбленным прибежищем пиратов. Первое серьезное препятствие заключается в том, что Яундский кодекс поведения пока не является юридически обязательным документом. В то время как Дополнительный акт ЭКО-ВАС об условиях передачи лиц, подозреваемых в совершении актов пиратства, и их связанного с этим имущества и/или доказательств превратил Яундский кодекс поведения в обязательный правовой документ для государств-членов этой западноафриканской региональной организации, то же самое нельзя сказать о регионе Центральной Африки, где до сих пор ЭСЦАГ не принят акт аналогичной юридической силы. Поскольку Дополнительный акт является актом права Сообщества, он предназначен для прямого применения в правовой системе государств-членов этой региональной организации без необходимости осуществления ими конституционных процедур ратификации, установленных в каждом государстве с целью имплементации такого акта, который характеризуется как имеющий прямое применение во внутреннем праве (*самоисполнимый*).

70. Второе препятствие — продолжающиеся пограничные споры на море между несколькими государствами в Гвинейском заливе, что мешает динамичному развитию сотрудничества¹⁴⁸. Действительно, неопределенные морские юрисдикции, которые также используются в качестве мест совершения актов пиратства, могут стать препятствием для государства, осуществляющего свою юрисдикцию и правоприменительные полномочия против лиц, совершивших акты пиратства или вооруженного разбоя на море, когда оно не имеет точных сведений о параметрах своих морских границ. Третье препятствие — отсутствие в нескольких государствах Гвинейского залива законов, устанавливающих уголовную ответственность за пиратство. Даже там, где законы существуют, они далеко не всегда согласуются друг с другом. Кроме того, неопределенность

¹⁴⁵ Katja Lindskov Jacobsen, François Morizur et Tarila Marclint Ebiede, "Pirates of the Niger Delta II: An update on piracy trends and legal finish in the Gulf of Guinea", Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime de l'ONUUDC et Ministère des affaires étrangères du Danemark, p. 39.

¹⁴⁶ Tisseron, "Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée" (см. сноску 135 выше), p. 40 et 41.

¹⁴⁷ Ibid., pp. 47 à 52.

¹⁴⁸ Ibid., p.47.

параметров морских границ между государствами в Гвинейском заливе не способствует сотрудничеству в области общего морского управления, особенно в том, что касается предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море в этом регионе. С учетом транснационального характера этих двух форм преступности на море одним из средств защиты может стать «укрепление безопасности на море на основе большей мобилизации государственных ведомств и административных органов, введения эффективного постоянного наблюдения за морскими пространствами, улучшения внутренней координации соответствующих административных органов и постоянного обзора национальных правовых рамок»¹⁴⁹.

71. Наконец, один из наиболее ярких примеров укрепления сотрудничества между государствами, подписавшими Яундский кодекс поведения, касается статьи 9 о «размещаемых на борту должностных лицах», в которой говорится, что

[п]ри наличии надлежащего разрешения/мандата такие должностные лица могут:

а) высаживаться на борт выполняющих правоохранительные функции судов или летательных аппаратов любой стороны, подписавшей кодекс;

б) применять законы назначающей стороны, подписавшей кодекс, для пресечения актов транснациональной организованной преступности на море, актов морского терроризма, [незаконного, несообщаемого и нерегулируемого] рыбного промысла и другой неправомерной деятельности на море в водах назначающей стороны, подписавшей кодекс, или за их пределами при осуществлении права на преследование по горячим следам или в ином порядке, соответствующем международному праву;

с) разрешать выполняющим правоохранительные функции судам, на борту которых они находятся, заходить в воды назначающей стороны, подписавшей кодекс, и плавать в них;

д) разрешать выполняющим правоохранительные функции судам, на борту которых они находятся, осуществлять патрулирование в водах назначающей стороны, подписавшей кодекс¹⁵⁰[.]

Эти четыре пункта статьи 9 представляют собой оперативные элементы на море, которые, в случае их эффективного осуществления при наличии четкой политической воли со стороны государств, могут только укрепить региональное сотрудничество в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Однако юридическая сфера действия этой статьи остается очень слабой, учитывая весьма факультативную оговорку, которую она вводит, используя выражение, что подписавшие ее государства «могут», а не «должны» действовать таким-то и таким-то образом.

3. Другие африканские соглашения, касающиеся безопасности на море в общем и пиратства в частности

72. В Африке также существуют Абиджанский межрегиональный институт по проблемам безопасности на море и межрегиональные центры по вопросам защищенности и безопасности на море. Некоторые африканские государства также недавно создали структуру морского сотрудничества для Гвинейского залива — механизм под названием «Инициатива в области взаимного

¹⁴⁹ Ibid., p.70.

¹⁵⁰ Code de conduite de Yaoundé (см. сноску 11 выше), art. 9, par. 5 a à d.

информирования и разрядки конфликтных ситуаций»¹⁵¹. Этот механизм представляет собой международный форум по обмену информацией и координации действий в целях борьбы с морским пиратством в Аденском заливе и у восточного побережья Африки. Созданный в 2008 году в ответ на участвовавшие акты пиратства в регионе, он призван улучшить координацию между региональными и международными акторами в борьбе с морским пиратством. Он позволяет в режиме реального времени обмениваться информацией об акциях пиратов, передвижении военных кораблей, сопровождении морских конвоев и других событиях, связанных с обеспечением безопасности на море. Он объединяет различных заинтересованных акторов, включая национальные военно-морские силы, международные организации, судоходные компании, государственные учреждения и другие стороны, участвующие в обеспечении безопасности на море в регионе. Участники механизма взаимного информирования и разрядки конфликтных ситуаций обмениваются информацией о движении судов, инцидентах, связанных с пиратством, военно-морском патрулировании, спасательных операциях и других мероприятиях по обеспечению безопасности на море. Эти центры играют важнейшую роль в сборе и распространении информации, координации мер реагирования на инциденты и обеспечении безопасности на море в своих регионах. Они вносят вклад в международную борьбу с морским пиратством, улучшая наблюдение и реагирование на угрозы на море. Деятельность этого механизма направлена на укрепление потенциала стран региона в области морского наблюдения и охраны правопорядка. Региональные организации Гвинейского залива — ЭСЦАГ, ЭКОВАС и КГЗ — выступили с инициативами по укреплению защищенности и безопасности на море путем наращивания своего потенциала.

В. Азия и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

73. Региональное соглашение о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем против судов в Азии (РЕКААП) — это международное соглашение, подписанное в 2004 году 16 азиатскими странами с целью укрепления регионального сотрудничества в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море в азиатском регионе¹⁵². В отличие от Джибутийского и Яундского кодексов поведения, РЕКААП является юридически обязывающим соглашением в силу своего названия («Соглашение») и того факта, что оно требует от государств-членов принятия мер по искоренению актов пиратства и вооруженного разбоя против судов посредством обмена информацией и оказания взаимной правовой помощи. Основной целью РЕКААП является содействие обеспечению безопасности на море в азиатском регионе путем пресечения морского пиратства и вооруженного разбоя против судов. Его цель — координация усилий стран-участниц по предупреждению неправомерной деятельности на море и реагированию на нее, в случае необходимости. К РЕКААП присоединились многие азиатские страны, включая прибрежные государства региона, а также другие акторы, заинтересованные в безопасности на море в Азии. Связанный с этим соглашением Центр обмена информацией, расположенный в Сингапуре, служит региональным координационным центром по сбору и обмену информацией о пиратстве и вооруженном разбое на море. Центр содействует развитию

¹⁵¹ См. Indo-Pacific Defense Forum, “Shared Awareness and Deconfliction Initiative”, 23 février 2016, URL: <https://ipdefenseforum.com/2016/02/shared-awareness-and-deconfliction-initiative/>.

¹⁵² См. сноску 9 выше.

сотрудничества между странами-участницами по вопросам обеспечения безопасности на море.

74. Одним из ключевых элементов РЕКААП является обмен в режиме реального времени информацией об инцидентах, связанных с пиратством и вооруженным разбоем на море. Страны-участницы вносят вклад в базу данных Центра обмена информацией, что позволяет быстро реагировать на инциденты. В рамках этого соглашения также организуются инструктажи, учения и семинары для наращивания потенциала стран-участниц в борьбе с морским пиратством. Это включает в себя инструктажи для сотрудников служб безопасности на море и членов экипажей судов. Оно поощряет региональную координацию в Азии в борьбе с морским пиратством и предусматривает тесное сотрудничество с другими международными и региональными организациями, такими как ИМО и Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Это соглашение является примером регионального сотрудничества, направленного на укрепление безопасности на море в Азии путем борьбы с морским пиратством и вооруженным разбоем на море.

75. После проведения ряда совещаний, принятия нескольких коммюнике, деклараций и рекомендаций это региональное соглашение было окончательно принято 11 ноября 2004 года и вступило в силу 4 сентября 2006 года. Хотя РЕКААП охватывает Азиатский регион, оно открыто для присоединения других неазиатских государств¹⁵³. В рамках общих обязательств Соглашение требует, чтобы государства-участники принимали эффективные меры по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженного разбоя против судов, арестовывали лиц, совершивших акты пиратства и вооруженного разбоя, захватывали суда, используемые лицами, совершающими акты пиратства и вооруженного разбоя, и оказывали помощь лицам и судам, ставшим жертвами пиратства и вооруженного разбоя на море¹⁵⁴. В связи с этим следует отметить, что в РЕКААП предусмотрено, что при выполнении своих общих обязательств, изложенных в статье 3, ничто не препятствует государствам-участникам принимать дополнительные меры на своей национальной территории¹⁵⁵.

76. Борьба с морским пиратством в Азии представляет собой серьезный вызов из-за большого количества проливов и морских зон в регионе, которые интенсивно используются торговыми судами. Несколько азиатских стран и региональных организаций приступили к реализации инициатив по борьбе с морским пиратством и повышению степени безопасности на море, а также создали информационные центры по борьбе с пиратством для предупреждения пиратских действий и обмена информацией об угрозах с другими странами региона. Одним из примеров является Центр ММБ (Международного морского бюро) по приему сообщений о пиратстве, расположенный в Куала-Лумпур.

77. Азиатские страны также заключили региональные соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством. Например, для содействия региональной координации в борьбе с пиратством был принят Кодекс поведения АСЕАН по борьбе с пиратством¹⁵⁶. Кроме того, несколько азиатских стран направили свои военноморские силы для патрулирования зон, подверженных риску пиратства, включая Малаккский пролив, Аденский залив и воды у побережья Сомали. Международные усилия по улучшению сотрудничества были предприняты и для защиты торговых судов. Некоторые азиатские страны также получили международную

¹⁵³ РеСААП, art. 18.

¹⁵⁴ Ibid., art. 3, par. 1.

¹⁵⁵ Ibid., par. 2.

¹⁵⁶ См. Éric Frécon, "Géopolitique de la piraterie au Sud-Est asiatique : conflit de représentations", *Outre-terre*, vol. 25 et 26 (2010), p. 101 à 123.

помощь для укрепления своего потенциала в борьбе с пиратством. Она включает в себя подготовку сил безопасности, совершенствование портовой инфраструктуры и разработку национальных стратегий обеспечения безопасности на море. Азиатские страны тесно сотрудничают с другими международными акторами, в частности с ИМО и Организацией Объединенных Наций. Борьба с морским пиратством в Азии основана на региональном и международном сотрудничестве, отслеживании деятельности пиратов, развертывании военно-морских сил, укреплении национального потенциала и защите судов и экипажей.

78. Некоторые азиатские страны выпустили руководства по защите судов и экипажей от пиратства. Эти руководства включают в себя рекомендации относительно мер безопасности на борту судов. Кроме того, были предприняты инициативы и меры по борьбе с морским пиратством и вооруженным разбоем на море. Это особенно касается Сингапурских диалогов по безопасности на море — серии международных совещаний, посвященных вопросам безопасности на море. В этих диалогах принимают участие представители правительств, международных организаций, морской отрасли и других заинтересованных сторон для обсуждения идей по вопросам, связанным с безопасностью на море в Азиатско-Тихоокеанском регионе и за его пределами, и обмена ими. Основная цель этих диалогов — содействие обеспечению безопасности на море и обсуждение вызовов и угроз в водах Азиатско-Тихоокеанского региона, включая морское пиратство, незаконный рыбный промысел, безопасность морского транспорта и защиту морской среды. Диалоги подчеркивают необходимость регионального и международного сотрудничества для решения проблем безопасности на море. Они способствуют обмену информацией, координации операций и созданию эффективных механизмов реагирования.

79. Появились и другие инициативы, в частности Военно-морской симпозиум Индийского океана (ВМСИО) (также известный под английским названием “Indian Ocean Naval Symposium, IONS”). ВМСИО был создан для развития морского сотрудничества между странами региона Индийского океана, повышения степени безопасности на море, укрепления взаимного доверия и сотрудничества в области обеспечения безопасности в регионе. В его состав входят военно-морские силы стран Индийского океана, как прибрежных, так и островных. Он открыт для всех стран региона Индийского океана, и некоторые из них являются его членами. В структуру ВМСИО входят различные органы и рабочие группы, в том числе Комитет начальников штабов вооруженных сил, который регулярно собирается для обсуждения вопросов безопасности на море и координации деятельности. В его рамках регулярно организуются совместные морские учения, семинары, учебные курсы и другие мероприятия, направленные на укрепление сотрудничества между военно-морскими силами стран-членов. Эти мероприятия могут включать в себя антипиратские учения, учения по спасанию на море и другие сценарии обеспечения безопасности на море. В рамках ВМСИО поддерживаются партнерские отношения с другими региональными и национальными организациями.

80. Для обеспечения эффективности сотрудничества или его реализации между государствами-участниками требуется обмен информацией, и поэтому был создан Центр обмена информацией, который собирает и анализирует информацию и статистику о пиратстве и вооруженном разбое против судов. Центр также способствует укреплению сотрудничества посредством мероприятий по наращиванию потенциала и помощи государствам-членам, программ обучения, а также обмена опытом и передовой практикой¹⁵⁷. Как представляется, РЕКААП предусматривает обязательство сотрудничать, когда в нем говорится, что

¹⁵⁷ ReCAAP, art. 14, par. 3.

«каждая Договаривающаяся сторона стремится к максимально возможному сотрудничеству с другими Договаривающимися сторонами, которые просят о сотрудничестве или помощи»¹⁵⁸.

81. В заключение следует отметить, что сотрудничество в рамках азиатского региона укрепляется благодаря коммуникации, в частности обмену информацией и передовым опытом, наращиванию потенциала, а также привлечению внешней помощи¹⁵⁹. РЕКААП является инклюзивной региональной структурой, поскольку оно открыто для государств, которые географически не входят в нее, тогда как Джибутийский кодекс остается эксклюзивной региональной структурой, так как членство в ней закрыто для государств, которые географически не входят в этот регион. Если в РЕКААП и есть области для улучшения, то они касаются наращивания потенциала в области выдачи и судебной помощи¹⁶⁰.

С. Европа и ее региональный подход к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

82. Европа позиционирует себя в качестве «одного из глобальных акторов в области безопасности на море»¹⁶¹ на мировом уровне благодаря своей стратегии обеспечения защищенности на море, принятой в 2014 году, а также ее последующему плану действий 2018 года¹⁶². Хотя европейские воды не кишат пиратами, торговые суда под флагами европейских государств становились жертвами актов пиратства или вооруженного разбоя на море в морских зонах, считающихся опасными с точки зрения безопасности судоходства и торгового мореплавания. За последние три десятилетия Европа обозначила свое присутствие в водах у берегов Африки, особенно в Гвинейском заливе и в Индийском океане у побережья Сомали. Государства все активнее разрабатывают двусторонние, региональные, субрегиональные и многосторонние стратегии сотрудничества. На многостороннем уровне, например, именно благодаря «сочетанию международных военно-морских патрулей, частных охранников и реформ региональных судебных систем»¹⁶³ значительно сократилось число актов пиратства и вооруженного разбоя на море. Важную роль в этих событиях играет расположенный в Бресте (Франция) Центр морского информационного сотрудничества и осведомленности (Центр МИСО), который отвечает за сбор данных и статистики об актах пиратства и вооруженного разбоя на море, происходящих на всех морях и океанах мира, через систему добровольного морского сотрудничества судоходной отрасли. Этот центр состоит из нескольких подразделений: Центра морского сотрудничества, который отвечает за осуществление добровольного морского сотрудничества; структуры «Информированность о морской территории при осуществлении перевозок — Гвинейский залив» (ИМТП-ГЗ), франко-британский виртуальный механизм отчетности; группы морского контроля; и Центра морской безопасности Африканского Рога. Международная нацеленность Центра

¹⁵⁸ Ibid., par. 1.

¹⁵⁹ Mejia, “Regional cooperation in combating piracy and armed robbery against ships” (выше, сноска 56), p. 134.

¹⁶⁰ Ibid., p. 136.

¹⁶¹ См. Marianne Péron-Doise, “Les espaces maritimes, nouveaux territoires de la sécurité internationale”, *Diplomatie, Les grands dossiers* no 68 (juin-juillet 2022), *Géopolitique des mers et des océans : tensions sur les mers du globe*, p. 30.

¹⁶² Ibid.

¹⁶³ Ibid., p. 31.

МИСО проявляется в сотрудничестве с зарубежными центрами безопасности на море, такими как центры в Сингапуре, Нью-Дели, Мадагаскаре и Перу¹⁶⁴.

83. Для борьбы с актами пиратства в Африке и во имя международного сотрудничества Европа приняла ряд мер предупреждения в Гвинейском заливе. Речь идет, среди прочего, о механизме «ИМТП-ГЗ», который выступает в качестве связующего звена между торговыми судами, плавающими в водах Гвинейского залива, и руководством судоходных компаний. Основанный на обмене морской информацией, этот механизм позволяет судам идентифицировать себя перед заходом в порт и предупреждает их об инцидентах, происходящих в данной морской зоне. Он способствует установлению стабильной морской обстановки в морских зонах Западной и Центральной Африки, связывая региональные оперативные центры и военно-морские силы, находящиеся¹⁶⁵ в той или иной зоне, например в Гвинейском заливе.

84. Помимо механизма «ИМТП-ГЗ», существует еще один инструмент для предупреждения морской преступности в Гвинейском заливе: Командующий для Атлантического морского района (КАМР). Этот институт является элементом более глобальных усилий по борьбе с отсутствием безопасности на море во всех его формах, включая не только пиратство, но и такие преступления, как незаконный рыбный промысел, наркоторговля и нелегальная иммиграция. Так, КАМР играет роль оперативного контролера воздушно-морских ресурсов в Гвинейском заливе в рамках военно-морской операции «Коремб», который организует военные учения военно-морских сил государств этого региона и мобилизацию внерегиональных боевых кораблей прибрежной зоны. Третий инструмент — механизм «Инициатива в области взаимного информирования и разрядки конфликтных ситуаций в Гвинейском заливе», который был создан в 2021 году после принятия Декларации судоходной отрасли о пиратстве и призван поддерживать меры государств Гвинейского залива по содействию применению *ППУ-ЗА*¹⁶⁶, то есть применению передовой практики управления в Западной Африке, в частности принятию мер по предупреждению пиратства и вооруженного разбоя на море.

85. Европейский регламент по борьбе с морским пиратством в основном выполняется государствами — членами Европейского союза в координации с другими международными и региональными организациями. Европейские акции на море осуществлялись в основном в рамках развертывания Военно-морского соединения Европейского союза (ЕВНАВФОР)¹⁶⁷ и осуществления Общей политики безопасности и обороны, в частности операции «Атланта»¹⁶⁸, и играли ключевую роль в координации и поддержке действий государств-членов в борьбе с морским пиратством в тесном сотрудничестве с другими организациями и государствами в деле противодействия пиратству в международном масштабе. Это включает в себя сотрудничество с ИМО, Организацией Объединенных Наций и другими региональными акторами. Европейский союз также поддерживает программы по наращиванию потенциала в странах, уязвимых для пиратства, и принимает различные меры и регламенты по борьбе с пиратством,

¹⁶⁴ См. MICA Center, *Bilan annuel 2021: sûreté des espaces maritimes*.

¹⁶⁵ Ibid., sect. 2.1, p. 21.

¹⁶⁶ BIMCO et al., *BMP West Africa: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*, mars 2020.

¹⁶⁷ См. EUNAVFOR opération ATALANTA, URL: <https://eunavfor.eu/>.

¹⁶⁸ Conseil de l'Union européenne, "EU NAVFOR opération Atalanta: nomination du nouveau commandant d'opération", communiqué de presse, 20 avril 2021, URL: <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2021/04/20/eu-navfor-operation-atalanta-new-operation-commander-appointed/>.

вооруженным разбоем на море и многими другими формами преступлений на море.

86. Так, Европейский союз смог принять ряд регламентов по борьбе с пиратством, включая положения о безопасности на море, защите судов и экипажей и сотрудничестве с другими международными акторами. Эти регламенты направлены на укрепление безопасности на море в европейских водах и обеспечение защиты судов, плавающих под флагом стран — членов Европейского союза. В 2008 году Европейский союз также начал операцию «Аталанта»¹⁶⁹ — военно-морскую операцию по борьбе с пиратством у побережья Сомали. Эта операция проводилась в рамках Общей политики безопасности и обороны Европейского союза и помогла значительно сократить число пиратских нападений в регионе.

87. Операция «Аталанта» направлена на борьбу с морским пиратством в районе Африканского Рога, в частности в Аденском заливе, вдоль побережья Сомали и в западной части Индийского океана. Она началась в декабре 2008 года в ответ на участвовавшие акты пиратства в этом регионе. Как уже отмечалось ранее, это один из наиболее пострадавших от морского пиратства районов в мире. Несколько стран Европейского союза внесли свой вклад в операцию «Аталанта», направив военные корабли и авиацию для морского патрулирования. Другие страны, не входящие в Европейский союз, также принимали участие в операции, предоставляя ресурсы и сотрудничая с европейскими силами. Операция «Аталанта» тесно сотрудничает с другими международными акторами, участвующими в борьбе с пиратством, включая военно-морские силы США, силы международной коалиции, НАТО и других региональных акторов. Эта операция также играет роль в обучении экипажей торговых судов передовым методам уклонения от пиратских нападений и самозащиты в случае нападения.

88. Кроме того, Европейский союз через посредство Европейского агентства по безопасности на море (ЕАБМ) играет ключевую роль в обмене информацией для борьбы с пиратством. ЕАБМ содействует обмену информацией и реагированию на инциденты на море. Европейский союз также ввел в действие регламент по усилению безопасности европейских портов, помогающий бороться с пиратством путем предупреждения несанкционированного доступа к судам и портовым сооружениям. Основными задачами ЕАБМ являются поддержка государств — членов Европейского союза в соблюдении морского законодательства Европейского союза, повышении степени безопасности судоходства и защите морской среды. Это включает в себя предотвращение загрязнения, наблюдение за судами, координацию мер реагирования на инциденты, связанные с загрязнением, и сбор данных о безопасности судоходства. Для достижения своих целей ЕАБМ выполняет целый ряд задач и мероприятий, включая мониторинг движения судов, предоставление информации о движении судов, инспектирование судов, координацию мер по ликвидации загрязнения, обучение команд по ликвидации загрязнения и сбор данных о безопасности на море. Оно собирает и анализирует данные о безопасности на море, загрязнении морской среды и других аспектах, связанных с морем, а также готовит доклады и аналитические материалы для компетентных органов Европейского союза. Оно тесно сотрудничает с другими агентствами Европейского союза, такими как Европейское агентство по окружающей среде и Европейское агентство по авиационной безопасности, чтобы обеспечить согласованность и скоординированность действий в соответствующих областях. В дополнение к военно-морским силам ЕВНАВФОР, созданным в 2008 году, Европейский союз создал Сеть морского наблюдения

¹⁶⁹ См. Ministère français des armées, «ATALANTE», URL: <https://www.defense.gouv.fr/operations/operations/atalante#:~:text=L'op%C3%A9ration%20ATALANTE%20est%20une,pirates%20partant%20des%20c%C3%B4tes%20somaliennees>.

«МАРСУР», в которой участвуют национальные ВМС государств-членов через различные центры морского наблюдения.

89. Европейский регламент по борьбе с пиратством включает в себя комплекс мер, направленных на повышение степени безопасности и защищенности на море в европейских водах и содействие борьбе с пиратством на международном уровне, особенно в таких критически важных зонах, как Аденский залив.

90. В рамках международной коалиции по борьбе с пиратством в 2014 году Европейский союз принял свою стратегию для Гвинейского залива, а также разрешил двусторонние контакты европейских государств с африканскими государствами, морские пространства которых сопряжены с риском для безопасности морского судоходства. Речь идет об инициативе «Скоординированное морское присутствие»¹⁷⁰, цель которой — обеспечить координацию действий европейских ВМС в зонах Гвинейского залива и северо-западной части Индийского океана.

91. Помимо Европейского союза, о международном масштабе сотрудничества в борьбе с пиратством свидетельствует политическая приверженность наиболее промышленно развитых стран, объединенных в рамках «большой семерки» в Группу друзей Гвинейского залива, которая была создана в 2013 году под председательством Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии и целью которой является оказание помощи Яундской архитектуре. Помимо стран «большой семерки» (Германия, Канада, Соединенные Штаты, Италия, Япония, Соединенное Королевство и Франция), в группу входят Бельгия, Бразилия, Республика Корея, Дания, Испания, Индия, Марокко, Норвегия, Королевство Нидерландов, Португалия, Швейцария, Европейский союз, УНП ООН, Интерпол, ЭКОВАС и ЭСЦАГ¹⁷¹. Если мандат ИМО заключается в обеспечении безопасности судоходства путем разработки и принятия резолюций, то миссия УНП ООН заключается в реализации глобальной программы по борьбе с преступлениями на море при уделении особого внимания созданию правовой базы и содействию гармонизации законодательства соответствующих государств, а также наращиванию потенциала акторов, участвующих в борьбе с морским пиратством и всеми преступлениями на море.

92. Двустороннее сотрудничество между африканскими государствами Гвинейского залива и европейскими государствами заслуживает особого внимания, поскольку оно помогает укрепить оперативный потенциал африканских государств в борьбе с пиратством. В качестве примера можно привести двусторонние инициативы в отношениях между Францией и некоторыми африканскими государствами, в частности африканские учения «НМО» (военно-морские учения по морским операциям), проводимые под руководством Франции¹⁷². Чтобы защитить свои берега и морское судоходство от актов пиратства и вооруженного разбоя на море, несколько государств Гвинейского залива (Бенин, Гана, Экваториальная Гвинея, Нигерия и Того) прибегли к услугам частных охранных компаний для сопровождения торговых судов.

¹⁷⁰ Tisseron, “Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée” (см. сноску 135 выше), p. 53 et 54.

¹⁷¹ Ibid., p.54.

¹⁷² Ibid., p.53.

D. Америка и Океания и их региональные подходы к борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море

93. Америка в общем и Латинская Америка в частности не сталкиваются с такими проблемами, связанными с актами морского пиратства, как регионы Юго-Восточной Азии, Восточной и Западной Африки. Однако в разных частях Америки существуют определенные опасения по поводу безопасности судоходства. Например, Карибский бассейн исторически связан с проблемой пиратства, хотя характер этого пиратства сильно отличается от того, что наблюдается в других частях мира. Сегодня пиратство в Карибском бассейне обычно связано с вооруженным разбоем на море, ограблением небольших прогулочных или рыболовецких судов и незаконной торговлей. Государства региона сотрудничают в борьбе с этими угрозами. Аналогичным образом, в некоторых частях побережья Южной Америки и Центральной Америки, особенно в Мексиканском заливе, были зафиксированы случаи пиратства и правонарушений на море, часто связанных с хищением грузов или топлива. Страны региона предприняли шаги по укреплению безопасности на море и усилению наблюдения за своими водами. В Северной Америке, в Соединенных Штатах и Канаде, действуют нормативные акты и агентства, отвечающие за безопасность на море, а именно: Служба береговой охраны Соединенных Штатов и Служба береговой охраны Канады. Эти службы отвечают за наблюдение за территориальными водами и безопасность морских операций. Кроме того, существует несколько инициатив в области регионального сотрудничества, направленных на укрепление безопасности на море в Америке. Эти инициативы направлены на координацию действий между странами региона. Существует также Соглашение КАРИКОМ о сотрудничестве в области безопасности воздушного и морского пространства¹⁷³ 2008 года, которое в Америке и Карибском бассейне является обязательным к исполнению соглашением, обеспечивающим основу для сотрудничества в борьбе с пиратством, с упором на обмен информацией и с учетом других форм сотрудничества. В дополнение к этому соглашению государства региона создали Оперативную сеть регионального сотрудничества между морскими ведомствами американских государств для борьбы с различными формами преступности на море, включая пиратство.

94. В общем, хотя морское пиратство не является такой серьезной проблемой в Америке, как в других регионах, безопасность на море по-прежнему вызывает серьезную озабоченность у многих стран континента, которые вводят в действие правила и меры по защите своих вод и содействию устойчивому использованию морских ресурсов.

95. Что касается Океании, то она остается весьма обширным и разнообразным географическим регионом, включающим в себя множество островов и островных государств, каждое из которых имеет свои собственные проблемы и озабоченности в области безопасности на море. Хотя морское пиратство в Океании, как правило, не так распространено, как в других частях мира, здесь существуют специфические проблемы безопасности на море и нормативные акты, направленные на их решение. Так, в некоторых районах Океании, особенно в южной части Тихого океана, имели место случаи пиратства и вооруженного разбоя на море, как правило, связанные с преступными актами в отношении небольших рыболовецких и маломерных судов.

¹⁷³ См. сноску 8 выше.

96. Островные государства и региональные организации совместно борются с этими угрозами. Из-за особенностей географии Океании с ее многочисленными разбросанными островами и островками обеспечение безопасности морского судоходства является одной из главных задач. Для обеспечения безопасности судов, работающих в регионе, действуют регламенты и навигационные средства. Несколько региональных организаций, таких как Форум тихоокеанских островов и Тихоокеанское сообщество, работают над координацией в области обеспечения безопасности на море и управления морскими ресурсами в Океании. В целом, безопасность на море в Океании — это сложный вопрос, включающий в себя проблемы, связанные с пиратством, управлением морскими ресурсами, безопасностью судоходства и последствиями изменения климата. Островные государства региона совместно работают над решением этих проблем и содействуют устойчивому использованию обширных водных пространств, которые их окружают.

IV. Двусторонняя практика борьбы с пиратством и вооруженным разбоем на море

97. В настоящем разделе представлены различные соглашения о выдаче, существующие между государствами, и порядок их реализации. В ней также освещается практика, связанная с двусторонними соглашениями. Борьба с морским пиратством и вооруженным разбоем на море требует тесного международного сотрудничества, которое может принимать форму многосторонних и двусторонних соглашений. Так, некоторые государства разрабатывают двусторонние соглашения для укрепления сотрудничества в области безопасности на море. Эти соглашения могут включать положения о совместном патрулировании территориальных вод, обмене информацией о подозрительной деятельности на море, преследовании подозреваемых в пиратстве лиц и их выдаче для судебного преследования.

98. Двусторонние соглашения заключаются для того, чтобы государства могли сотрудничать в предупреждении и пресечении актов пиратства на море, а также в регулировании мер по борьбе с ними. Так, Соединенные Штаты подписали несколько двусторонних соглашений с африканскими странами, включая Гану, Кению и Сейшельские Острова, чтобы облегчить передачу и судебное преследование пиратов, захваченных военно-морскими силами США в регионе Индийского океана. Эти соглашения позволяли задерживать, судить и осуждать предполагаемых пиратов. В частности, между Соединенными Штатами и Кенией заключено двустороннее соглашение о задержании, судебном преследовании и передаче пиратов, захваченных в регионе Аденского залива и Индийского океана. Это соглашение позволяет Соединенным Штатам передавать пиратов кенийским властям для суда¹⁷⁴. Франция и Сейшельские Острова также подписали двустороннее соглашение о судебном преследовании пиратов, захваченных в этом регионе. Это соглашение привело к созданию на Сейшельских Островах специализированного суда для рассмотрения дел пиратов. Между Индией и Шри-Ланкой также было подписано двустороннее соглашение об укреплении сотрудничества в области обеспечения безопасности на море и борьбы с пиратством. Это соглашение предусматривает обмен информацией, координацию морского патрулирования и другие меры сотрудничества. Япония и Филиппины подписали двустороннее соглашение о борьбе с морским пиратством. Оно направлено на укрепление сотрудничества в области безопасности на море,

¹⁷⁴ См. Marianne Péron-Doise, “Piraterie et insécurité maritime dans l’ouest de l’océan Indien: quelles perspectives régionales ?”, *Revue Défense Nationale*, no 792 (été 2016), p. 99 à 104.

включая наблюдение за акваторией и координацию мер реагирования на случаи пиратства. В 1992 году Сингапур и Индонезия заключили соглашение о борьбе с актами пиратства в Сингапурском проливе в порядке укрепления сотрудничества посредством прямой связи между их соответствующими ВМС и совместного патрулирования¹⁷⁵. Между Индонезией и Малайзией также было заключено соглашение о планировании морских операций в рамках морского сотрудничества в Малаккском проливе¹⁷⁶. Германия заключила двустороннее соглашение с Кенией о задержании, судебном преследовании и передаче пиратов, захваченных в регионе Аденского залива и Индийского океана. Это соглашение позволило Германии передавать пиратов кенийским властям для суда. Эти примеры показывают, как государства могут заключать двусторонние соглашения для содействия сотрудничеству в борьбе с морским пиратством и обеспечения судебного преследования захваченных пиратов. Эти соглашения способствуют координации деятельности по наблюдению, патрулированию и пресечению преступлений на море, а также обмену информацией и судебному преследованию лиц, подозреваемых в пиратстве. На самом деле государства и морские ведомства регулярно обмениваются информацией о потенциальных угрозах, подозрительной деятельности и инцидентах, связанных с пиратством, через механизмы обмена информацией. Это может включать в себя соглашения об обмене информацией в режиме реального времени, например, с Центром ММБ по приему сообщений о пиратстве.

V. Заключение

99. Будь то Африка, Азия, Европа, Америка или Океания, сотрудничество по смыслу статьи 100 Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву может принимать различные формы. Так, это сотрудничество может быть двусторонним, трехсторонним, региональным, субрегиональным, многосторонним или многонациональным. Специальный докладчик отмечает, что сотрудничество в его различных формах позволило значительно сократить число актов пиратства и вооруженного разбоя на море и что региональные нормативные акты абсолютно необходимы для укрепления сотрудничества на море и более эффективной борьбы с этими двумя видами преступлений на море. Однако Специальный докладчик отметил, что эффективность и результативность любого сотрудничества в области предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя во многом зависят от национальных уголовных законов, которые должны быть гармонизированы и соответствовать нормам применимого общего международного права и правилам, принятым государствами-членами региональных организаций по борьбе со всеми формами морской преступности, в особенности с пиратством и вооруженным разбоем на море. В действительности, именно региональные, субрегиональные и многонациональные виды практики или подходы позволяют наполнить содержанием или смыслом сотрудничество между государствами в том или ином регионе в целях более эффективного предупреждения и пресечения пиратства и вооруженного разбоя на море. В Африке — регионе, наиболее пострадавшем от актов пиратства и вооруженного разбоя на море, — государства Западной и Центральной Африки, а также государства Восточной Африки решили принять не имеющие обязательной юридической силы кодексы поведения, реализация которых проблематична, поскольку эти документы еще не вступили в силу. Положения о сотрудничестве носят исключительно амбициозный характер. Вместе с тем азиатские государства,

¹⁷⁵ Robert C. Beckman, Carl Grundy-War et Vivian L. Forbes, "Acts of piracy in the Malacca and Singapore Straits", *Maritime Briefing*, vol. 1, no 4 (1994), p. 15.

¹⁷⁶ Ibid.

пострадавшие от тех же форм преступности, приняли подлинное соглашение, которое имеет обязательную юридическую силу для государств и помогает укреплять региональное сотрудничество в борьбе с пиратством и вооруженным разбоем на море. Страны Европы, Соединенные Штаты и многие другие развитые страны не являются местами совершения актов пиратства и вооруженного разбоя на море, но делятся своим оперативным потенциалом, опытом, финансовыми и людскими ресурсами с регионами, пострадавшими от таких преступлений, тем самым помогая значительно сократить число случаев морского пиратства.

VI. Будущая работа

100. В своей будущей работе Специальный докладчик проведет углубленное исследование доктрины по различным вопросам, связанным с предупреждением и пресечением пиратства и вооруженного разбоя на море. Цель — рассмотреть доктринальные позиции по ряду аспектов, касающихся определения пиратства, вопросов предупреждения и пресечения, регионального и международного сотрудничества, проблем, связанных с национальной юрисдикцией и универсальной юрисдикцией государств при преследовании и судебном разбирательстве дел подозреваемых в пиратстве, а также вопросов, касающихся двусторонних или региональных соглашений. В исследовании также будут рассмотрены вопросы передачи подозреваемых или осужденных пиратов, их выдачи или судебного преследования, а также правовой помощи. В число других вопросов, подлежащих рассмотрению, входят вопросы, касающиеся предоставления или допустимости доказательств в судах, применения санкций, соблюдения международно-правовых стандартов в области прав человека в контексте судебных разбирательств в отношении предполагаемых исполнителей актов пиратства и вооруженного разбоя на море, компетентных юрисдикций, мер принудительного исполнения, положений об ответственности и возмещении ущерба.

VII. Проекты статей

Статья 4

Общие обязательства

1. Каждое государство несет обязательство сотрудничать в максимально возможной степени в предупреждении и пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства.
2. Каждое государство обязуется предупреждать и пресекать пиратство и вооруженный разбой на море, которые являются преступлениями по международному праву, независимо от того, совершены они во время вооруженного конфликта или нет.
3. Никакие обстоятельства какого бы рода они ни были не могут служить оправданием пиратства и вооруженного разбоя на море.

Статья 5

Обязательство предупреждения

Каждое государство обязуется предупреждать и пресекать пиратство и вооруженный разбой на море в соответствии с международным правом посредством:

а) эффективных законодательных, административных, судебных или других надлежащих мер предупреждения на любой территории под его юрисдикцией и в открытом море; и

б) сотрудничества с другими государствами, компетентными межправительственными организациями, а также, в соответствующих случаях, другими организациями или негосударственными акторами, заинтересованными в безопасности морского судоходства.

Статья 6

Криминализация по национальному законодательству

1. Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы пиратство и вооруженный разбой на море квалифицировались в качестве уголовных правонарушений.

2. Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы нижеследующие акты квалифицировались в качестве уголовных правонарушений:

а) совершение актов пиратства и вооруженного разбоя на море;

б) покушение на совершение таких преступлений; и

в) отдача приказа, поощрение, побуждение, пособничество, подстрекательство или иное содействие либо способствование совершению или покушению на совершение таких преступлений.

3. Каждое государство также принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы финансисты, спонсоры, начальники или другие лица, отдающие приказы, несли уголовную ответственность за акты пиратства и вооруженного разбоя на море, совершенные их подчиненными.

4. Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы по его уголовному законодательству тот факт, что правонарушение, указанное в настоящем проекте статьи, было совершено по приказу правительства, будь то военного или гражданского, не являлся основанием для исключения уголовной ответственности подчиненного.

5. Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы по его уголовному законодательству тот факт, что правонарушение, указанное в настоящем проекте статьи, было совершено лицом, выполняющим официальные функции, не являлся основанием для исключения уголовной ответственности.

6. Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы по его уголовному законодательству к правонарушениям, указанным в настоящем проекте статьи, не применялся никакой срок давности и чтобы они наказывались надлежащими санкциями, учитывающими их тяжкий характер.

Статья 7

Установление национальной юрисдикции

1. Каждое государство принимает меры, необходимые для установления своей юрисдикции над правонарушениями, охватываемыми настоящими проектами статей, в следующих случаях:

а) когда правонарушение совершено на территории, находящейся под его юрисдикцией, или на борту судна или летательного аппарата, зарегистрированного в данном государстве;

б) когда предполагаемый правонарушитель является гражданином данного государства или, если это государство считает это целесообразным, лицом без гражданства, обычно проживающим на территории данного государства;

с) когда жертва является гражданином данного государства и если данное государство считает это целесообразным.

2. Каждое государство принимает необходимые меры для установления своей юрисдикции над правонарушениями, охватываемыми настоящими проектами статей, также в случаях, когда предполагаемый правонарушитель присутствует на любой территории под его юрисдикцией и оно не выдает и не передает это лицо в соответствии с настоящими проектами статей.

3. Настоящие проекты статей не исключают осуществления любой уголовной юрисдикции, установленной государством в соответствии с его национальным законодательством.
