

УДК 343.71

Е.В. Опалич

## ПРОБЛЕМЫ ИМПЛЕМЕНТАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ НОРМ ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА ПИРАТСТВО В НАЦИОНАЛЬНОМ УГОЛОВНОМ ПРАВЕ

*В области совершенствования международных и национально-правовых норм о запрете пиратства можно выделить следующие проблемы: во-первых, определение пиратства, содержащееся в ст. 101 Конвенции по морскому праву, имеет ряд недостатков. Во-вторых, национальное уголовное право государств либо не учитывает международно-правовое определение пиратства, либо вообще не включает специальную норму о его запрете. В-третьих, проблемой является неопределенность юрисдикции государств по борьбе с этим преступлением. В-четвертых, ст. 227 УК РФ о пиратстве требует доработки.*

Ключевые слова: *пиратство, уголовная ответственность.*

Уголовная ответственность за пиратство первоначально появилась в национальном уголовном праве. Международно-правовое определение пиратства сформулировано относительно недавно в ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Пиратством в силу Конвенции является любое из перечисленных ниже действий:

а) любой неправомерный акт насилия, задержания или любой грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

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

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

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

с) любое деяние, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряваемого в подпункте «а» или «b» [1].

Международно-правовое определение пиратства не соответствует реальным признакам этого деяния и имеет два существенных недостатка. Во-первых, в настоящее время существует два вида пиратства: индонезийское, когда пираты нападают на судно с целью грабежа, и сомалийское, когда судно захватывается вместе с экипажем с целью выкупа. К сожалению, сомалийский вариант в конвенционном определении пиратства не учтен, поскольку ст. 101 Конвенции по морскому праву не включает в качестве самостоятель-

ного деяния захват экипажа как заложников с целью получения выкупа. Во-вторых, конвенционное определение пиратства на практике сложно разграничить с угоном судна, на котором находится экипаж. Угон с применением насилия, так же как пиратство, осуществляется «с личными целями».

Национально-правовые определения пиратства не соответствуют международно-правовому. Например, ст. 227 УК РФ рассматривает пиратство как нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения [2]. Статья 381 Уголовного кодекса Нидерландов квалифицирует пиратство таким образом: «Лицо, которое поступает на службу или служит капитаном судна, зная, что оно предназначено или используется для совершения актов насилия по отношению к другим судам в открытом море или к людям или к собственности, находящимся на борту этих судов, не имея таких полномочий от державы, ведущей военные действия, и если судно не относится к военно-морскому флоту признанной державы, виновно в пиратстве» [3].

Статья 446 Криминального кодекса Украины рассматривает пиратство как преступление, посягающее на международную безопасность: «Пиратство, то есть использование с целью получения материального вознаграждения или иной личной выгоды вооруженного либо невооруженного судна для захвата другого морского или речного судна, применения насилия, ограбления или иных враждебных действий в отношении экипажа либо пассажиров такого судна» [4]. Статья 110 Пенитенциарного кодекса Эстонии аналогично Криминальному кодексу Украины относит пиратство к международным преступлениям и формулирует его признаки следующим образом: «Нападение на судно в открытом море или в месте, находившемся вне юрисдикции какого-либо государства, захват или уничтожение такого судна, посягательство на жизнь и физическую неприкосновенность людей, находящихся на борту судна, их задержание либо захват или уничтожение находящихся на борту судна имущества, совершенные с применением насилия» [5]. Многие государства не имеют специального запрета пиратства в своих уголовных кодексах, ограничиваясь нормами более общего характера. Не содержит запрета пиратства УК Германии (§ 316с «Посягательство на воздушное или морское сообще-ние»): «Лишением свободы на срок не менее пяти лет наказывается тот, кто

1. применяет насилие или посягает на свободу лица в принятии решения или предпринимает иные подобные действия для того, чтобы завладеть

а) воздушным судном, используемым в гражданском воздушном сообще-нии и находящимся в полете, или

б) морским судном, используемым в гражданском морском сообщении, или воздействовать на управление ими» [6].

Уголовный кодекс КНР также не содержит специального запрета пиратства, устанавливая в ст. 122 следующую норму: «Захват и удержание морского, речного судна или автомобиля с применением угроз, насилия или иных способов» [7].

При конструировании понятия пиратства в большинстве уголовных кодексов используются два признака: объективный – насильственный захват судна и субъективный – корыстный умысел. Специальный признак объективной стороны – нападение на судно в открытом море, содержащийся в кон-

венционной норме, в большинстве случаев национальным уголовным правом не учитывается. Это приводит к тому, что в таком виде пиратство невозможно отличить от морского разбоя, совершаемого в территориальных водах.

Конкретизация места совершения преступления имеет принципиальное значение. Если нападение на судно совершается в территориальных водах, деяние должно быть квалифицировано как разбой. Привлечь к ответственности лиц, совершивших нападение, может только то государство, на территории которого совершено преступление. Если деяние совершено в открытом море, пресечь пиратское нападение может военный корабль любого государства. Только ст. 110 Пенитенциарного кодекса Эстонии 2001 г. и ст. 381 УК Нидерландов учитывают конструктивный признак пиратства, предусмотренный в Конвенции, – нападение в открытом море. Конвенционное определение пиратства конструирует субъективную сторону этого преступления более широко, чем национальное уголовное право, относя к пиратству нападение на судно не с корыстными, а с любыми личными целями. Ни в одном уголовном кодексе о личных целях при совершении пиратства не говорится, возможно, по причине того, что термин «личные цели» на язык уголовного права перевести достаточно сложно.

Состояние национального уголовного права различных государств указывает, что взаимодействие между национальным и международным правом в области регламентации уголовной ответственности за пиратство практически отсутствует, международно-правовое понятие пиратства в национальных правовых системах учитывается недостаточно либо не учитывается вообще. Из этого несоответствия следуют два негативных вывода. Во-первых, настолько различные конструкции национально-правовых норм о запрете пиратства не способствуют выработке единой стратегии и совершенствованию правоприменительной практики по борьбе с этим преступлением. Во-вторых, различное понимание пиратства международным и национальным правом приводит еще к одному отрицательному последствию, заключающемуся в следующем. Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов [8] предусматривает проведение расследования инцидента государством флага судна с привлечением заинтересованных государств. По итогам расследования морского инцидента должен быть подготовлен доклад, который подлежит обнародованию. Если международное право и национальные правовые системы трактуют пиратство неодинаково, то возникает вопрос: а может ли итоговый документ расследования морского инцидента являться доказательством по уголовному делу о нападении на судно?

В соответствии с Конвенцией по морскому праву государство, военный корабль которого захватил пиратское судно, может распространить в отношении его свою юрисдикцию. Пираты будут привлечены к ответственности на основании уголовного закона государства, военный корабль которого осуществил захват. Уникальной особенностью пиратства является то, что юрисдикция государства, задержавшего пиратов, в отношении пиратского судна ограничена во времени. Судно становится пиратским в тот момент, когда пираты получили над ним контроль. Но Конвенция не конкретизирует юридический факт, в связи с которым судно перестает быть пиратским (это могло бы быть постановление суда, акт полиции). Можно предположить, что

таким моментом является освобождение судна или захват пиратов. После того, как пираты покинули судно, оно не может считаться пиратским. Государство, корабль ВМФ которого осуществил захват, утрачивает юрисдикцию в отношении освобожденного судна. Следовательно, дальнейшее удержание этого судна и совершение в отношении его обыска или ареста невозможны, поскольку уголовно-процессуальные нормы государства флага корабля, осуществившего захват, не могут применяться на судне, имеющем флаг другого государства. Если после того, как судно освобождено, на нем будут осуществлены следственные действия, то собранные при этом доказательства не могут быть положены в основу приговора, как полученные с нарушением закона.

Если захват судна будет первоначально квалифицирован как пиратское нападение, но в ходе следствия или судебного рассмотрения уголовного дела обвинение будет переквалифицировано по статье об угоне либо как морской разбой, возникнет вопрос о законности самого следствия и судебного процесса. Конвенция предоставляет возможность осуществить захват пиратского судна и распространить юрисдикцию государства флага военного корабля, осуществившего захват, в отношении судна только в том случае, если имело место пиратство. Но такие смежные составы, как угон и морской разбой, в Конвенции не упомянуты. Если в процессе следствия выяснится, что имел место угон или морской разбой, Конвенция по морскому праву не применяется со всеми вытекающими последствиями: военный корабль, имеющий флаг иного государства, не имеет права осуществить задержание и освобождение захваченного судна, а также задержать лиц, совершивших захват. То есть до того, как провести захват пиратского судна, необходимо убедиться, что имело место именно пиратство, а не иное преступление, что возможно далеко не всегда.

Статья 105 Конвенции по морскому праву содержит норму, которая затрудняет проведение предварительного следствия по делам о пиратстве. В этой статье сказано следующее: «Судебные учреждения того государства, которое совершило захват, могут выносить постановления о наложении наказаний и определять, какие меры должны быть приняты в отношении таких судов, летательных аппаратов или имущества, не нарушая прав добросовестных третьих лиц». Для проведения следственных действий в открытом море необходимо достаточно много времени. Командир военного корабля не может проводить предварительное расследование. Для его проведения требуется прибытие следственной группы из государства, флаг которого имеет военный корабль, осуществивший захват. В условиях Мирового океана на это уходит много времени. Проведение следствия не может не вести к задержке, которая безусловно нарушает права таких третьих лиц, как грузополучатели и пассажиры. Следовательно, в соответствии с Конвенцией освобожденное судно не может задерживаться, предварительное следствие на нем проводиться также не может, а государство, военный корабль которого осуществил захват судна, не имеет права распространять в отношении его свою юрисдикцию. Конвенция защищает интересы третьих лиц, но не обеспечивает интересы проведения предварительного расследования и привлечения пиратов к ответственности. Исходя из вышеперечисленных особенностей Конвенции, можно утверждать, что конвенционные нормы о запрете пиратства не могут

быть эффективно имплементированы ни в одной национально-правовой системе. Проблему территориальной юрисдикции можно решить путем создания международного трибунала по пиратству, который бы привлекал к ответственности всех пиратов вне зависимости от национальности захваченных судов. Основное препятствие для создания такого трибунала заключается в том, что до настоящего времени все международные трибуналы создавались не для борьбы с общеуголовными преступлениями, а для решения задач устранения определенных политических режимов. Опыт создания международных трибуналов для борьбы с общеуголовными преступлениями, не затрагивающими отношения между государствами, у мирового сообщества отсутствует.

Проблемы возникают также при применении правоохранительными органами РФ ст. 227 УК РФ о запрете пиратства. Единственное дело в РФ по ст. 227 УК РФ было возбуждено по факту пиратского захвата мальтийского судна «Arctic Sea» 24 июля 2009 г. в двух морских милях от территориальных вод Швеции (открытое море). Этот захват был первоначально квалифицирован СКП РФ по ст. 227 (пиратство) и 126 (похищение человека). В открытом море нельзя захватить судно без экипажа. Таким образом, каждый факт пиратства должен быть квалифицирован не по одной, а по двум статьям: ст. 227 и 126 УК РФ. При пиратском захвате умысел направлен на завладение судном, а экипаж похищается с косвенным умыслом, что противоречит смыслу ст. 126 УК РФ. Для целей конкретизации уголовно-правовой нормы ст. 227 УК РФ следует дополнить еще одним квалифицированным составом, предусмотрев повышенную ответственность пиратов в том случае, если захват судна был связан с удержанием экипажа или пассажиров в качестве заложников.

Существует еще две теоретические проблемы, связанные с конкретизацией объекта пиратства. Пиратство в широком смысле рассматривается исследователями как морской разбой [9. С. 884]. С точки зрения международного морского права единственное отличие пиратства от разбоя заключается в совершении нападения в открытом море. Но разбой отнесен в УК РФ к преступлениям против собственности, а пиратство относится к преступлениям, посягающим на общественную безопасность. Исходя из того, что пиратство и разбой имеют больше общих признаков, чем различий, было бы правильно включить статью о пиратстве в главу УК РФ о преступлениях против собственности.

Как было сказано выше, уголовное законодательство двух стран – Украины и Эстонии – относит пиратство к международным преступлениям. Общий признак международных преступлений заключается в том, что они создают угрозу ухудшения межгосударственных отношений. Пиратский захват объективно не имеет таких целей и последствий. Если предположить, что пиратство – это международное преступление, то почему к международным преступлениям нельзя отнести такие смежные составы, как угон морского судна и морской разбой? Тем не менее можно утверждать, что пиратство может иметь некоторую связь с преступлениями против мира и безопасности человечества, но весьма опосредованную. Основной способ борьбы с пиратами – это использование вооруженной силы. Известны случаи нападения военных кораблей на рыбацкие суда по подозрению в пиратстве, а также факты об-

стрела прибрежных населенных пунктов. Выработка норм, устанавливающих, что выбор средств и методов ведения борьбы с пиратством не является неограниченным, могла бы явиться особым направлением в развитии международного гуманитарного права. Нарушение установленных ограничений в выборе методов по борьбе с пиратством можно будет рассматривать как военное преступление, направленное против международной безопасности. Связь пиратства и преступлений против мира и безопасности человечества может проявляться только в этом.

Этим перечнем вопросов сложности уголовно-правовой борьбы с пиратством не исчерпываются. Необходимо отметить, что за всю историю борьбы с пиратством эта проблема никогда еще не решалась исключительно правовыми мерами. Борьба с пиратами имела серьезный эффект только при применении вооруженной силы. Эксперты отмечают, что патрулирование военными судами Аденского залива и части Индийского океана, являющихся зонами высокого риска пиратских нападений, дает слабый эффект. Более эффективно применение вооруженной охраны судов. Но, к сожалению, российское законодательство не предусматривает возможности осуществления частной охранной деятельности российскими организациями за рубежом. В международном праве нет ни одной конвенции, которая бы регламентировала частную охранную деятельность. Такая конвенция разрабатывается в рамках ООН начиная с 1989 г., но в ближайшее время она вряд ли будет принята. В связи с неопределенностью правового регулирования в области международно-правовой регламентации охраны судов уголовно-правовые меры по борьбе с пиратством сохраняют свою актуальность, хотя могут иметь только дополнительный характер. Тем не менее нормы о запрете пиратства в уголовных кодексах государств являются действующими и требуют значительной доработки.

### Литература

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (LTNCLOS). Заключена в Монтего-Бее 10 декабря 1982 г. // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. № 48. Ст. 5493.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.
3. Уголовный кодекс Нидерландов [Электронный ресурс] // Юридическая Россия: федеральный правовой портал. Электрон. дан. М., 2012. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242430&subID=100100457,100100459,100100500,100100612#text>. Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).
4. Уголовный кодекс Украины [Электронный ресурс] // Meget: информационно-аналитический портал. Электрон. дан. Киев, 2012. URL: <http://meget.kiev.ua/kodek5/ugolovniv-kodeks>. Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).
5. Пенитенциарный кодекс Эстонии [Электронный ресурс] // Портал Республики Эстония. – Электрон. дан. Таллин, 2012. URL: [http://estonia.news-city.info/docs/sistems/dok\\_iegdab/page4.htm](http://estonia.news-city.info/docs/sistems/dok_iegdab/page4.htm). Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).
6. Уголовный кодекс Германии [Электронный ресурс] // Юридическая Россия: федеральный правовой портал. Электрон. дан. М., 2012. URL: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1242733&subID=100102942,100102944,100103640,100104078#text>. Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).
7. Уголовный кодекс Китайской Народной Республики [Электронный ресурс] // Юридическая Россия: федеральный правовой портал. Электрон. дан. М., 2012. URL: <http://>

law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1247252&subID=100110722,100110731,100110738,100112076#text. Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).

8. *Кодекс* по расследованию морских аварий и инцидентов [Электронный ресурс]// RiSE: база данных Международной морской организации (ИМО). Электрон. дан. Одесса, 2012. URL: [http://www.imodocs.com/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=133](http://www.imodocs.com/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=133). Режим доступа: свободный (дата обращения: 20.04.2012).

9. *Комментарий* к Уголовному кодексу Российской Федерации (постатейный) / под ред. А.В. Бриллиантова. М.: Проспект, 2010. 1392 с.