

Для широкого внедрения в учебный процесс ВГАВТ современных информационных технологий необходимо соответствующее оборудование аудиторного фонда ВГАВТ: аудиторий для потоковых лекций проекторами и проекционными экранами, небольших аудиторий для проведения семинарских и практических занятий плазменными панелями.

О.Ю. Гусева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ В БОРЬБЕ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ

Тема пиратства на море всегда являлась излюбленной для писателей, историков и кинематографистов. Принято считать, что пираты – это морские бандиты, но если попытаться заглянуть в историю мореплавания, то можно увидеть, что почти каждый моряк в прошлом был в то же время и пиратом, и купцом. Три эти профессии рассматривались как одинаково необходимые и полезные. Однако постепенно понятие «пират» отделилось от понятий «моряк» и «купец». Появилось не только береговое и морское пиратство, но и такая категория, как пираты – наемники, а затем и каперы (корсары), то есть в основном те же пираты, но получившие разрешение на разбойный промысел от королей и иных властителей. Первая попытка регламентации каперства законодательным путем относится к 1282 году, когда испанский король Альфонс X Мудрый издал указ об утверждении устава, в котором каперам предписывалось брать патенты и вносить залог в обеспечение того, что они не будут грабить суда своих сограждан, нападать на неприятеля во время перемирий и в нейтральных портах. [1]

Из истории известны случаи создания целых групп пиратских государств (берберские государства Северной Африки, например, Мавритания, Марокко, Алжир, Тунис, Ливия; Малабарский берег в Индии; государства викингов в VIII–IX вв.).

Особый расцвет пиратства пришелся на XVI–XVIII вв., когда начались массовый захват чернокожих жителей Африки и доставка их в Америку в качестве рабов.

В 1 ½ XX в., вследствие 2-х мировых войн и ряда локальных конфликтов, традиционное морское пиратство вынужденно пошло на спад. Но, начиная с 60-х годов XX в. и в наши дни, оно вновь активизировалось. Ежегодно регистрируются сотни случаев нападения пиратов на торговые суда, захвата и исчезновения людей. [2] Приведем современные примеры актов пиратства на море.

02.02.2013: 04:30 по местному времени; точка 03:55,6 с. ш. – 098:48,6 в. д., якорная стоянка порта Белаван (Индонезия). Шесть вооружённых ножами грабителей на деревянной моторной лодке подошли к стоявшему на якорю танкеру-химовозу. Один из них попытался забраться на судно. Вахтенный матрос заметил грабителей и дал знать о них помощнику капитана, который поднял экипаж по тревоге. Услышав сигнал тревоги, грабители прекратили попытки проникновения на борт и ушли прочь. 03.02.2013: 06:59 по местному времени; точка 04:07,38 с. ш. – 003:54,42 з. д., в 70 милях к югу от порта Абиджан (Кот-д’Ивуар). 12 хорошо вооруженных пиратов забрались на проходивший танкер и захватили его. Они ушли на танкере в район побережья Нигерии, где похитили груз (нефтепродукты), судовое имущество и ценные вещи членов экипажа. Преступники покинули судно 05.02.2013, освободив всех 17 членов экипажа. Два моряка во время пребывания в плену получили ранения.

10.02.2013: 18:30 по местному времени; точка 03:33,35 с. ш. – 006:35,39 в. д., примерно в 45 милях от устья реки Бонни (Нигерия). Преступники приблизились на лодке к проходившему судну снабжения, обстреляли его и забрались на борт. Преступ-

ники схватили и похитили главного механика и капитана, а также, уходя с судна, забрали судовую кассу и имущество, личные вещи и деньги членов экипажа.

24.02.2013: 23:45 по местному времени; точка 10:18,13 с. ш. – 075:31,16 з. д., якорная стоянка «А» порта Картахена (Колумбия). Грабителя забрались на стоявший на якоре танкер-газовоз. Они схватили и связали вахтенного матроса. Затем взломали замок кладовой на баке, забрали хранившиеся там судовые запасы и сбежали.

Борьба с пиратством началась лишь на этапе перехода от феодализма к капитализму, с появлением национальных государств и развитием морской торговли, потребностью в которой была вызвана ростом промышленного производства, великими географическими открытиями. В современном международном праве пиратство — это преступление международного характера, состоящее в незаконном захвате, ограблении или потоплении торговых или гражданских судов, совершённое в открытом море. К пиратству приравнивается нападение во время войны кораблей, подводных лодок и военных самолётов на торговые суда нейтральных стран. Пиратские суда, летательные аппараты и их экипажи не должны пользоваться защитой какого-либо государства. Независимо от флага пиратские суда могут быть захвачены кораблями или летательными аппаратами, состоящими на службе какой-либо страны и уполномоченными для этой цели. Действующая международно-правовая система защиты торговых судов от нападений пиратов осуществляется на основе Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, Международного кодекса по охране судов от пиратов и террористов, вступившего в силу 1.07.2004 г., Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г. — они образуют международную структуру, с помощью которой суда и портовые средства могут сотрудничать с целью обнаружения и предотвращения актов, угрожающих обеспечению охраны на морском транспорте.

В ст. 100 Конвенции 1982 г. провозглашены принципы сотрудничества, указывается, что все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства. Но, в настоящий момент ст. 100 Конвенции 1982 года, по сути, декларативны. Государства официально от этого не отказываются, но на практике, как правило, исходят из своих интересов и возможностей.

Если акт пиратства осуществлен в пределах района, на который распространяется суверенитет государства, например в архипелажных водах, то другие государства не могут принять какие-либо меры против пиратов. Это же касается международных проливов, если они находятся в зоне территориальных вод государств, право мирного прохода не дает возможности вести борьбу с пиратством, не предполагается возможности оказания помощи судам, подвергающимся нападению пиратов, и задержания пиратов с использованием оружия. Военный корабль обязан лишь проинформировать власти прибрежного государства о происшествии. Пираты пользуются данным обстоятельством, часто меняя районы своей деятельности, зачастую даже скрываясь от преследования в чужих территориальных водах. Однако, осенью 2008 г. военные корабли различных стран мира, преимущественно стран НАТО, стали патрулировать береговую линию Сомали. Это стало возможным после того, как ситуация с пиратством у берегов Сомали была рассмотрена на заседании Совета Безопасности ООН. При решении вопроса пиратства в Сомали Советом Безопасности ООН было принято решение разрешить иностранным кораблям, правда, при согласии правительства Сомали, преследовать пиратов в сомалийских водах. Другая резолюция Совбеза ООН (1851 (2008)), принятая в середине декабря 2008 г., дала военным право проводить против пиратов наземные операции.[3]

В целях реализации статьи 100 Конвенции 1982 г., государства имеют возможность организовывать определенные коллективные действия, чтобы бороться с пиратством. Однако конкретный механизм совместных действий государств в случае исчезновения судов должного отражения в международном праве еще не нашел. [4]

На международном уровне возможны следующие пути преодоления проблем борьбы с морским пиратством:

1) создание нового универсального договора, который бы четко закрепил направления и формы взаимодействия государств в борьбе с данным преступлением, предусматривал бы мероприятия, проводимые государствами в целях пресечения, предотвращения и профилактики пиратских актов. В рамках соглашения можно было бы предусмотреть объединение финансовых усилий государств, чтобы обеспечить финансирование программ, предусмотренных соглашением;

2) учреждение международной системы контроля в рамках ВТО. Государства – члены ВТО осуществляют целый спектр услуг непосредственно связанных с морем, включая морские грузовые и пассажирские перевозки, услуги по страхованию и др. Морское пиратство негативно сказывается на международной торговле. И это важный аргумент для участников ВТО для того, чтобы рассмотреть проблему контроля над пиратством;

3) наиболее активно должен развиваться договорный процесс на двустороннем уровне. Международные договоры такого уровня могли бы регулировать отношения между государствами при осуществлении ими совместных мероприятий с привлечением военно-морских сил, судов морских сил, специально уполномоченных для борьбы с пиратством (пограничных морских сил, сил береговой охраны, полицейских морских сил и т.д.);

4) создание эффективной системы оповещения о совершенных нападениях. В частности, использовать систему ИНМАРСАТ и другие коммуникационные методы, предусмотренные Глобальной морской системой связи при бедствии, и для обеспечения безопасности; [5]

5) меры профилактики и предупреждения совершения актов пиратства. Нельзя не учитывать, что пиратство обусловлено, во многом, социальным и экономическим развитием государств, другими процессами, происходящими в пределах территории государств, прилегающей к их морскому побережью. Этот вопрос входит в содержание проблем уголовной политики. Так, в Каракасской декларации, принятой VI Конгрессом ООН в 1980 году, поддержанной Ген. Ассамблеей ООН в ее резолюции 35/171 от 15 декабря 1980 года, подтверждается необходимость рассмотрения уголовной политики в контексте экономического развития, политических систем, социальных преобразований и подчеркивается прямая зависимость между успешным предотвращением преступности и решением других проблем человечества, особенно социальными условиями и качеством жизни.

6) создания международного суда для привлечения пиратов к уголовной ответственности (по типу международных уголовных трибуналов). Основная цель такой предполагаемой судебной практики – это обеспечить неотвратимость привлечения пиратов к уголовной ответственности.

Список литературы:

- [1] Рогожинский Ж. Энциклопедия пиратов. - М.: Вече. – 2009. – С. 453
- [2] По данным Международной морской организации (ИМО) в 2012 г. в мире было совершено 297 нападений на суда, было захвачено 28 судов и 585 членов экипажа, что на 10 % меньше, чем в 2011 г. Уменьшение числа нападений обеспечено снижением уровня пиратской активности в районе Сомали, однако акватории у берегов Восточной и Западной Африки остаются самыми пиратоопасными – 150 нападений на суда в 2012 г.
- [3] Беспрецедентный рост случаев захвата судов [Электронный ресурс] // SeaNews: информационно-аналитическое агентство. 2009.18 март. URL: <http://www.seanews.ru/news/news.asp?newsID=1002891> (дата обращения 15.03.2010).
- [4] Баскаков А., Кацман Ф. Борьба с морским пиратством – актуальная задача современности [Электронный ресурс] // Морской флот: информационно аналитический электрон. журнал 2005.14 июл. URL: <http://www.morflot.su/article.php?id=893> (дата обращения 25.10.2009).

[5] О создании и функционировании Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности : постановление Правительства РФ от 03 июля 1997 № 813: в ред. постановления Правительства от 22.09.1999 // СЗ РФ. 1997. №27. Ст. 3247.; СЗ РФ. 1999. №29. Ст. 3767.

С.Н. Кожевников, Ф.С. Сосенков
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

К ВОПРОСУ О НОРМАТИВНО-ПРАВОВОМ ОБЕСПЕЧЕНИИ МОДЕРНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Необходимость реформирования основных сфер российского общества, политической системы была обозначена с объявлением курса на модернизацию (2009 г.). В посланиях Президента Федеральному Собранию РФ, в выступлениях Премьер-министра последовательно говорилось о социальной потребности в модернизации экономики, политической системы и иных сфер. Следовательно можно утверждать, что курс страны на модернизацию не кратковременный и узконаправленный. Ему свойственны два исходных показателя: универсальность и перспективность. Эти показатели играют отправную роль в определении стратегического развития модернизационного процесса в России.

Данная проблема порождает множество вопросов, требующих ответа на них. В их числе: что такое модернизация? В чем ее сущность? В каких сферах она проходит? Кто должен осуществлять модернизацию? Каковы основные аспекты этого процесса в государственности и политической системе России? Каковы механизмы реализации? и т.д. Ответа ни на один из них, да и других подобных вопросов в настоящее время нет.

Задача, определяемая попыткой ответить на отдельные из названных вопросов, предопределила содержание данной статьи.

1. В справочных изданиях слово «модернизация» трактуется как усовершенствование, обновление объекта, приведение его в соответствие с новыми требованиями и нормами, техническими условиями, показателями качества.¹ Подобное понимание модернизации как усовершенствования и развития существующих объектов, внедрение нового относительно социальных и технических структур содержится в различных исследованиях по данной проблеме.²

Исходная предпосылка модернизации инфраструктуры общества, его звеньев – существование объективных противоречий между ценностями культуры и антикультуры (антиценностями). Подобные противоречия выражаются в социальных потребностях. По сути потребность – это противоречие (рассогласование) наличного и необходимого состояния социальной или технической системы; противоречие между тем, что есть и тем, что должно быть, противоречие между фактическим и необходимым.

¹ См.: Большой энциклопедический словарь. М.: Изд-во «Большая юридическая энциклопедия», 2005. С.744; Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка. – М.: 1996. С.353.

² См.: Иноземцев В.Л. Будущее России в новой модернизации //Экономист. – 2010. – №10; Ланцов С.А. Теория политической модернизации и становление парламентской демократии в России // Правоведение. – 1995. – №4-5; Панарин А.С. Модернизация в современной России // Вестник моск. ун-та. сер.18. – Социология и политология. – 2000. №1; Шевчук И.И. К вопросу о модернизации // Вестник Российского философского общества. – 2010. – №1.