

М. В. Кашубский*

МОГУТ ЛИ ПИРАТСКИЕ ДЕЙСТВИЯ БЫТЬ СОВЕРШЕНЫ ПРОТИВ МОРСКОЙ НЕФТЯНОЙ ПЛАТФОРМЫ?¹

Автор оценивает пиратство как угрозу безопасности морских нефтяных платформ и рассматривает, как международная правовая система регулирует пиратство в контексте морских нефтяных платформ. Сделана попытка ответить на главный вопрос: могут ли пиратские действия быть совершены против морской нефтяной платформы с юридической точки зрения?

Ключевые слова: пиратство, нефтяные платформы, международное морское право, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

The author assesses piracy as a security threat to offshore petroleum installations and analyses how the international legal framework addresses piracy in the context of offshore petroleum installations. The author attempts to answer the key question of whether an act of piracy can be committed against an offshore petroleum installation in the legal sense.

Key words: piracy, offshore petroleum installations, international law of the sea, United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

1. Введение

Пиратские действия сильно беспокоят Международную морскую организацию (ММО) и международное судоходство². Несмотря на то что пиратство посягает на безопасность морского транспорта сотни лет, в последние годы оно стало опасно и для морской нефтяной отрасли. Положения по борьбе с пиратством разработаны в международном обычном праве и включены в современное договорное право. Однако пиратство остается сложной правовой проблемой³. В контексте безопасности и защиты морских нефтяных платформ встает вопрос о том, применимы ли нормы о пиратстве к защите морских установок⁴.

2. Угроза морским нефтяным платформам

Пиратство представляет угрозу безопасности морских нефтяных платформ⁵, сегодня уже зарегистрирован ряд пиратских нападений на них⁶. По мнению Х. Хансена, для понимания угроз морской безопасности со стороны групп, совершающих противоза-

* Кашубский Михаил Владимирович – бакалавр права, магистр права, доктор наук, ведущий лектор в Центре таможенно-акцизного обучения (ЦТАО) в Канберрском университете, глава секретариата Международной сети таможенных университетов (МСТУ) (Канберра, Австралия). E-mail: mikhail.kashubsky@canberra.edu.au.

¹ Эта статья ранее была опубликована на английском языке в Австралийском и Новозеландском журнале морского права. 2012. № 26. С. 163–171.

² Пиратство и вооруженное ограбление кораблей // URL: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>.

³ О'Коннел Д. Международное морское законодательство. Т. 2: 1983–84 гг. С. 966.

⁴ Кесслер С. Правовые вопросы в защите морских установок: профес. докл. № 146 / Центр военно-морских анализов (июнь 1976 г.). С. 18.

⁵ Разведка и добыча: обзор нефтегазового сектора // URL: <http://www.touchoilandgas.com/security-threat-companies-conflict-a688-1.html>.

⁶ Кашубский М. Хронология нападений и незаконных вмешательств в деятельность морских нефтегазовых установок. 1975–2010 гг. (2011 г.) 5(5–6) Панорама терроризма, 139.

конные действия, важно понять их мотивацию, организационную структуру и тактику¹. При оценке пиратства как угрозы безопасности морских нефтяных платформ, на наш взгляд, необходимо рассмотреть географические и другие сопутствующие ему факторы, стимулы, цели, морские силы, средства и тактику правонарушителей.

2.1. География и сопутствующие факторы

Пиратство — это угроза безопасности (по Б. Форту, транснациональная угроза²), которая обычно определяется географией³ и такими факторами, как нестабильная политическая обстановка в стране проживания пиратов, слабое правительство, низкий уровень экономического развития, нищета, отсутствие эффективной правоприменительной системы, шансы получить вознаграждение⁴.

В мире относительно немного мест, где сочетаются указанные факторы. Это некоторые районы Южной Америки, части Юго-Восточной Азии, где совершено большинство пиратских нападений, и Африки. К 2007 г. Гвинейский залив (Западная Африка) стал местом наиболее частых нападений на морские нефтяные платформы⁵. Вскоре это распространилось и на восточное побережье Африки. Так, 3 октября 2011 г. буровое судно «Оушен Риг Посейдон» подверглось нападению пиратов вблизи танзанийского побережья. Есть сведения, что ряд нефтяных компаний подписали контракты с правительством Кении о разведке нефти в Ламуанском морском бассейне, но серьезно опасаются сомалийских пиратов, действующих в этом районе⁶.

2.2. Стимулы и цели

Пиратство считается экономическим преступлением, совершаемым ради финансовой наживы⁷. Однако важно отметить, что оно может совершаться и некоторыми политически мотивированными группами, которые осуществляют эту акцию с финансовыми целями. Учитывая, что главная цель пиратства — финансовая нажива, нападение на морскую нефтяную платформу (а тем более ее уничтожение) вряд ли будет для пиратов рентабельной операцией, поскольку она скорее всего принесет малую или нулевую прямую выгоду нападающим, если только в их намерения не входит захват работников в заложники для получения выкупа. Последнее происходит все чаще. Например, 1 апреля 2007 г. взят в заложники работник буровой вышки Булфорд Долфин; 3 мая

¹ Хансен Х. Различия между тончайшими оттенками серого: «Модель четырех кругов» для оценки угроз морской безопасности // *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security* ed. by R. Herbert-Burns, S. Bateman, P. Lehr (2008 г.), 73, 75. Далее Хансен говорит, что различия и взаимосвязи между угрозами важны с точки зрения промышленных кругов, правительств и международных организаций, сталкивающихся с этими группами.

² Форт Б. Транснациональные угрозы и морская территория // *Пиратство, морской терроризм и обеспечение безопасности в Малаккском проливе* / под ред. Г. Онг-Уэбб. 2006. С. 23, 28.

³ Шай Т. Буря в портах? Связь между борьбой с терроризмом, распространением оружия и морской безопасностью в Юго-Восточной Азии (2004 г.) 4(4) *Issues & Insights*, 1, 14.

⁴ Мерфи М. Современное пиратство и морской терроризм (2007 г.) 47(338) *Адельфи Пейперз*, 1, 15–17; Банлаои Р. Перспективы морской безопасности в Юго-Восточной Азии // *Лучшие времена, худшие времена* 2005 г. / под ред. Дж. Хо, С. Раймонд. 59, 62-3; Балага Т. Есть ли угроза пиратства австралийской морской торговле? (2009 г.) 27 *Исследования по австралийским морским делам*. 311, 316.

⁵ Нинчик Д. Морское пиратство: последствия для безопасности морской энергетики // *Журн. энергобезопасности*. 2009 г.; URL: <http://www.ensec.org/index.php?option=com:content&view=article&id=180:maritime-piracy-implications-for-maritime-energysecurity&catid=92:issuecontent&Itemid=341>. См. также: Годовой доклад о пиратстве и вооруженных нападениях на корабли в 2011 г. (2012 г.), 94.

⁶ Джоунз С. Проблемы разведки (18 мая 2011 г.) // *Обзор морской безопасности*; URL: <http://www.marsecreview.com/2011/05/exploration-fears>.

⁷ Валенсия М. Политическая конъюнктура в борьбе с пиратством и терроризмом в Юго-Восточной Азии // *Пиратство, морской терроризм и обеспечение безопасности в Малаккском проливе*. См. также: заявление Комитету по транспорту и инфраструктуре Палаты представителей США, Вашингтон, 4 февраля 2009 г., 1 (Питер Чок, старший стратегический аналитик). В своих показаниях Чок заявил, что «пиратство — это прежде всего экономически обусловленное явление».

2007 г. восемь рабочих были захвачены во время нападения на плавучую платформу для добычи, хранения и отгрузки нефти «Мистрас»; один рабочий – во время нападения на морскую вышку «Ирейдент VIII» 5 мая 2007 г.

Повреждения наносятся морской нефтяной установке, как правило, в результате пиратского нападения. Однако пиратство представляет прямую угрозу жизни, благополучию работников платформы и окружающей среде.

2.3. Силы, средства и тактика

Различают (по неофициальной классификации) пиратство низкого уровня (обычно совершается бедными, плохо экипированными рыбаками или жителями прибрежных деревень, которые часто идут на это от отчаяния, когда подвернется удобный случай) и высокого уровня (чаще всего совершается хорошо организованными, высокопрофессиональными и подготовленными группами людей с использованием современного оружия, технологий и оборудования, включая плавучую базу и быстроходные катера, позволяющие им действовать далеко от берега). Как отмечает М. Ричардсон, современные пираты, совершая свои налеты под флагом с черепом и костями, используют новые технологии и оружие¹.

2.4. Прошлые пиратские нападения на морские нефтяные платформы

Пираты уже доказали способность успешно атаковать морские нефтяные платформы. За последние шесть лет произошло, как минимум, шесть пиратских нападений на морские нефтяные установки. Четыре из них – в Гвинейском заливе, по одному – около Танзании и Индии. Так, 22 марта 2007 г. на борт самоподъемной буровой установки «Абан VII» во время ее буксировки вблизи юго-западного побережья Индии (за пределами ее территориальных вод) забрались пираты. Тревогу подняли, когда они готовились переправить части бурового оборудования на свои быстроходные катера. Их план сорвали. 1 апреля 2007 г. передвижная морская буровая установка «Булфорд Долфин» подверглась нападению вооруженных людей, предположительно пиратов. Один из иностранных рабочих был захвачен и перевезен с установки на берег, но через три дня отпущен².

3 мая 2007 г. в Нигерии вооруженные люди, предположительно пираты, совершили нападение на плавучую платформу для добычи, хранения и отгрузки нефти (ПДХО) «Мистрас». Бандиты, взобравшись на ее борт по якорной цепи, захватили восьмерых иностранных рабочих с ПДХО и с находившегося неподалеку вспомогательного судна. Рабочих отпустили на следующий день. 5 мая 2007 г. в Нигерии плавучая платформа «Трайидент VIII» также подверглась нападению, заложником стал один из членов экипажа. 5 января 2010 г. группа пиратов около Ланоса (Нигерия) атаковала плавучую платформу для хранения и отгрузки нефти «Уэстаф». Семь членов экипажа попали в больницу. Бандиты украли деньги, вещи, принадлежавшие команде, и дорогое оборудование³. 3 октября 2011 г. на буровое судно «Оушн Риг Посейдон» у побережья Танзании было совершено пиратское нападение⁴. По сообщениям, когда семь пиратов в плоскодонке приблизились к буровому судну, оно послало сигнал бедствия, на который ответило танзанийское военное судно. После перестрелки с моряками пиратов задержали и передали полиции⁵.

¹ Ричардсон М. Угроза пиратства и морской терроризм в Юго-Восточной Азии (2004 г.) 6, Мэритайм ста-диз, 18, 18.

² Бергеновские решения проблем риска: квартальное обозрение по безопасности в дельте Нигера (9 июля 2007 г.), 19 // URL: <http://www.bergenriskolutions.com/index.php?dokument-294>.

³ Еженедельная сводка оперативных данных по Гвинейскому заливу за 20–26 марта 2010 г. // URL: <http://www.chiefsbriefs.com/?p=3431>.

⁴ Годовой доклад о пиратстве и вооруженных нападениях против кораблей в 2011 г. (2012 г.), 94.

⁵ Там же.

Эти сведения показывают, что пиратские нападения на морские нефтяные платформы географически ограничиваются тремя регионами: Западной и Восточной Африкой, Южной Азией. Главным стимулом для пиратского нападения — финансовый. В двух из рассмотренных примеров произошли кражи оборудования и вещей, в трех инцидентах были захвачены работники (возможно, для получения выкупа), но их отпустили.

Несмотря на приведенные примеры и утверждения, что пиратство представляет собой угрозу морским установкам, важный правовой вопрос о том, действительно ли нормы о пиратстве применимы к морским нефтяным платформам, до сих пор не решен.

3. Нормы о пиратстве и морские нефтяные платформы

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. (КОМП) содержит ряд положений, касающихся пиратства, и обязывает все подписавшие ее государства содействовать пресечению пиратства (ст. 100).

3.1. Определение пиратства

Статья 101 КОМП определяет пиратство как «(а) любые *незаконные* действия с применением насилия или лишения свободы или любой акт вторжения, совершенные в *личных целях* экипажем или пассажирами *частного* морского или воздушного судна и направленные: (i) *против другого морского судна* или воздушного судна или против людей или имущества на борту такого морского или воздушного судна *в открытом море*; (ii) *против морского судна, воздушного судна, людей или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства*; (b) любой акт добровольного участия в управлении морским или воздушным судном со знанием фактов, которые делают его пиратским морским или воздушным судном; (c) любое действие подстрекательства или намеренного содействия акту, описанному в подпараграфах (a) или (b)».

Дефиниции пиратства в КОМП и Конвенции об открытом море 1958 г. практически идентичны и являются определяющими в международном праве о пиратстве¹. Однако вопрос, может ли акт пиратства быть совершен против морской установки (в правовом смысле), остается нерешенным. Он (как и вопрос о том, могут ли морские нефтяные платформы совершить акт пиратства) поднимался Х. Эсмаейли в его анализе правового статуса морской нефтяной платформы, но не был исследован и не получил ответа².

Согласно КОМП, чтобы акт нападения квалифицировать как пиратство, он должен быть «незаконным» актом «насилия или лишения свободы или вторжения», совершенным «в личных целях» экипажем или пассажирами «частного судна» «в открытом море» и против «другого морского судна» или против «людей или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства». Многие из этих элементов широко обсуждались в литературе³.

¹ Ронзитти Н. Морское право и применение силы против террористических действий. Морской терроризм и международное право (1990 г.) / под ред. Н. Ронзитти; Гилфойл Д. Запрет на судоходство и морское право (2009 г.) 26; Халберстам М. Терроризм в открытом море: Акиль Лоро, пиратство и Конвенция ООН о морской безопасности (1988 г.) // Американский журн. междунар. права. 269. С. 276–291.

² Эсмаейли Х. Правовой режим морских нефтяных платформ в международном праве (2001 г.).

³ См., например: О'Коннелл Д. Указ. соч. 966–83; Халберстам М. Указ. соч.; Гилфойл Д. Указ. соч.; Ронзитти Н. Указ. соч. 1–5; Менефи С. Пиратство, терроризм и взбунтовавшийся пассажир: исторический экскурс // Морской терроризм и международное право. С. 47–58; Мерфи М. Пресечение пиратства и морского терроризма: подходящая роль для военно-морского флота? (2007 г.) 60(3). Обзорное военно-морского колледжа, 23; Хансен Х. Указ. соч.; Лэнхем Л. Навстречу гибели: сомалийские пираты и международное право: дис. ... бакалавра права (Оттавский университет, 2009 г.), 17–18 // URL: <http://www.otago.ac.nz/law/oylr/2009/HonorLanham.pdf>; Мерфи М. Маленькие кораблики, слабые государства, грязные деньги: Пиратство и морской терроризм в современном мире (2009 г.); Мейсон К. Пиратство: правовое определение: доклад Конгрессу Исследовательского отдела Конгресса, Конгресс США, 2010 г.

В частности, один из критериев определения пиратства по ст. 101(a) КОМП — это то, что действие должно быть направлено против морского судна. Как отмечает Кей, «традиционные подходы к определению пиратства имеют в виду акты, совершаемые только против кораблей». Однако нужно отметить, что в КОМП и Конвенции об открытом море ясно указано, что акт пиратства может быть совершен и воздушным судном. Но имеет ли в международном праве морская платформа статус морского судна и можно ли ее считать таковым?¹ В ст. 101 КОМП под понятием пиратства подразумеваются действия, совершаемые против «людей или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства».

3.2. Имущество, находящееся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства

Включает ли выражение «место, находящееся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства» (подп. «ii» п. «а») морские нефтяные платформы? Статья 100 КОМП гласит, что государства должны пресекать пиратство «в открытом море и в любом другом месте, находящемся за пределами» их юрисдикции.

Идентична данной статье и ст. 14 Конвенции об открытом море. И КОМП, и Конвенция об открытом море различают понятия «открытое море» и «место, находящееся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства», что прослеживается в ст. 105 КОМП. В комментарии Международной правовой комиссии (МПК) говорится: «Рассматривая как „пиратство“ акты, совершенные в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства, Комиссия в основном имела в виду акты, совершенные морским или воздушным судном на острове, представляющем собой *terra nullius*, или же на берегах необитаемой территории. Но Комиссия не желала исключать акты, совершаемые воздушным судном на более обширной необитаемой территории, поскольку она не желала допустить, чтобы такие акты, совершенные на беспризорной территории, избегали всякой уголовной юрисдикции»².

Таким образом, к местам, находящимся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства, МПК относит необитаемые, беспризорные территории (включая отдельные острова), на которые не заявило права ни одно государство. Соответственно можно утверждать, что выражение «место, находящееся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства» не относится вообще ни к какому участку моря³. Дж. Джезус утверждает, что подп. «ii» п. «а» ст. 101 КОМП не имеет полезного применения, так как сегодня невозможно найти отрезка земли, на который не заявило бы прав какое-нибудь государство, кроме, пожалуй, Антарктики⁴. Похоже, что, используя выражение «против морского судна, воздушного судна, людей или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства», составители этого положения не имели намерения включать морские нефтяные платформы в термин «имущество».

Выясняя, может ли акт пиратства быть совершен против морской нефтяной платформы, нужно в первую очередь установить, допустимо ли рассматривать морскую платформу в качестве морского судна, поскольку подп. «i» п. «а» ст. 101 указывает, что акт пиратства должен быть направлен против «другого морского судна». Если да, то нормы о пиратстве будут применимы к морским платформам.

¹ Саммерскилл М. Нефтяные платформы: право и страхование (1979 г.), 41.

² Отчет Международной правовой комиссии о работе ее Восьмой сессии (23 апреля — 4 июля 1956 г.) // Ежегодное издание Международной правовой комиссии, 253, 282.

³ Кроме открытого моря нет никаких других участков моря, которые находились бы «за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства».

⁴ Джезус Дж. Защита иностранных кораблей против пиратства и терроризма в море: правовые аспекты (2003 г.) // 18(3) Междунар. журн. морского и прибрежного права. 363, 377.

3.3. Являются ли морские нефтяные платформы морскими судами?

Хотя общепризнано, что морские нефтяные платформы не считаются морскими судами, в некоторых случаях (в зависимости от целей и применения конкретной международной конвенции или правового документа) они могут признаваться таковыми¹.

Правовые положения по пиратству заключены в КОМП, являющейся международной конвенцией. К ней и нужно обращаться при установлении того, относятся ли морские платформы к морским судам в контексте пиратства. КОМП не дает определений корабля или судна, но рассматривает все морские нефтяные платформы (стационарные и передвижные) отдельно от них.

Таким образом, акт пиратства (по КОМП) не может быть совершен против морской установки (стационарной или передвижной), что существенно ограничивает борьбу с пиратством. Однако предложен альтернативный подход к правовому статусу морских установок: признавать передвижные морские установки морскими судами, когда они находятся в транзите или передвигаются с одного места на другое, и установками, когда они стоят на месте и производят бурение скважин или добычу нефти.

При данном двухстатусном подходе правовой статус передвижной морской платформы может меняться в зависимости от характера ее деятельности. Именно такой подход принят Международной морской организацией (ММО). Так, в Резолюции А.671(16) по зонам безопасности вокруг морских платформ ММО уточнила, что в ее контексте передвижные морские буровые установки, используемые для морского разведывательного бурения, «считаются морскими суднами, когда они находятся в пути и не занимаются буровыми работами, но когда они заняты буровыми работами, они считаются установками или сооружениями».

Некоторые авторы не согласны с таким двухстатусным подходом к передвижным морским платформам. Так, Саммерскил утверждает, что для суда нежелательно было бы вставать на точку зрения, что «такая-то буровая установка была морским судном в то время, когда она двигалась к или от буровой площадки, но не тогда, когда она прибыла на площадку или, возможно, когда часть ее конструкции (как, например, опоры самоподъемной установки) соприкасаются с морским дном». Гоулд считает, что было бы нелогично называть передвижные морские установки кораблями, только когда они непосредственно плывут или передвигаются, но не тогда, когда они стоят на якоре или занимаются морскими работами на месте. Спайсер также говорит, что данный подход представляет собой «опасный и нелогичный аргумент»². Ни Спайсер, ни Гоулд, однако, не поясняют, почему так думают. По мнению Пападакиса, морская нефтяная платформа должна считаться либо установкой, либо кораблем, но в правовом смысле не может быть и тем и другим. Тем не менее именно двухстатусный подход принят ММО и используется в некоторых международных конвенциях³.

¹ Обсуждение правового статуса морских нефтяных платформ в международном и муниципальном праве см.: Пападакис Н. Международный правовой режим искусственных островов (1977 г.), 174-8; Шарп Д. Страхование морской нефтегазовой отрасли (1994 г.), 18-28; Гоулд Е., Чиркоп А., Киндред Х. Основные темы серии о канадском законодательстве (2003 г.) 73-4, 147-9; Спайсер В. Канадское морское право и море: учеб. для начинающих (1984 г.) // 15(4) Журн. морского права и коммерции, 489, 495-504; Его же. Канадское морское право и море: учеб. для начинающих (1985 г.) // 16(1) Журн. морского права и коммерции, 39; Его же. Применение морского права к морским буровым установкам — канадский опыт / под ред. Голт // Закон о нефтяных платформах и финансирование: Канада и США (1986 г.) 105. Правовой статус морских нефтяных платформ рассматривался также судами и правительствами. См., например: Проход через Большой Бельт (Финляндия против Дании) (1991 г.) ICJ, 94 ILR (1994) 446; Меморандум Правительства Финской Республики, поданный в Международный суд 20 декабря 1991 г. по делу «Проход через Большой Бельт» (Финляндия против Дании) (1991 г.) ICJ. См. также: Коскенниemi М. Дело, касающееся Прохода через Большой Бельт (1996 г.). 27(3) Разработка океана и международное право, 255.

² Спайсер В. Применение морского права к морским буровым установкам — канадский опыт. 105, 107.

³ Например, Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью 1954 г.; Конвенция по пресечению незаконных актов против безопасности морского судоходства 1988 г.; Международная конвенция о спасании 1989 г.

При двухстатусном подходе акт пиратства не может быть совершен против морской платформы, находящейся на рабочем месте, поскольку такие морские платформы считаются установками (или в некоторых случаях они могут именоваться оффшорными портами), а не кораблями. Между тем нападение на морскую платформу, находящуюся в пути или передвигающуюся с одного места на другое, может рассматриваться как акт пиратства (при наличии всех остальных критериев, необходимых для признания действий пиратством).

3.4. Географические границы пиратства

Если предположить, что акт пиратства может быть совершен против передвижной морской платформы, находящейся в пути или передвигающейся с одного места на другое, значимой становится проблема установления географических границ пиратства (т. е. морских зон, в которых может быть совершен акт пиратства). Важнейший элемент пиратства по КОМП – то, что пиратство есть акт, происходящий в открытом море. Однако в силу ст. 58(2) КОМП положения о пиратстве (включая ст. 101) действуют также в исключительных экономических зонах (ИЭЗ). Это значит, что акт пиратства может быть совершен только в открытом море и в ИЭЗ прибрежного государства, но он «не может быть совершен на территории государства или в его территориальных водах». Следовательно, «эквивалентный акт насилия, имевший место в территориальных водах, не будет пиратством в значении, придаваемом ему международным правом»¹. Подобным же образом акт насилия, совершенный во внутренних водах прибрежного государства или архипелажных водах архипелажного государства, не будет пиратством в значении, придаваемом ему международным правом.

Из изложенного следует, что с точки зрения международного права акт, совершенный против передвижной морской платформы, когда она находится (или передвигается) в территориальных, внутренних или архипелажных водах архипелажного государства, пиратством быть не может. Такой акт согласно КОМП будет считаться вооруженным ограблением. «Вооруженный разбой против кораблей» определяется ММО в Проекте практического кодекса для расследования пиратских преступлений и вооруженного разбоя на море как любой противозаконный акт вторжения или его угрозы (за исключением акта пиратства), направленный против корабля или против лиц или имущества на борту такого корабля, в пределах юрисдикции государства в отношении таких правонарушений. Нападение на морскую платформу в территориальных, внутренних или архипелажных водах – это дело, которое должны решать прибрежные государства в соответствии с их внутренними законами. Однако у многих прибрежных государств в их национальном законодательстве правонарушения «пиратство» нет². В 2009 г. Секретариат ММО проанализировал национальные законы о пиратстве и установил, что только несколько государств полностью ввели в свое законодательство определение пиратства, содержащееся в ст. 101 КОМП, а также юрисдикционную систему, основанную на концепции универсальной юрисдикции, в большинстве же случаев пиратство не рассматривается как самостоятельное, отдельное правонарушение со своей собственной юрисдикционной системой, а включается в более общие категории преступлений. Правда, национальные законы, касающиеся пиратства, могут отличаться от норм международного права в некоторых важных аспектах, и государства, кроме прибрежных, не будут иметь никакой юрисдикции по таким актам пиратства в территориальных водах, если только не будут достигнуты особые одноразовые договоренности. По мнению Григгса, только когда большое число государств примет едино-

¹ Ротуэлл Д., Стивенз Т. Международное морское право (2010 г.), 162.

² Международный морской комитет (ММК). Ответы национальных ассоциаций-членов ММК на вопросы, касающиеся закона о пиратстве, в сокращении (2000 г.) // Ежегодное издание ММК, 426, 426–34. Отчет правового комитета о работе его 96-й сессии. ММО ПРАВО. 96-я сессия. Пункт повестки 13, документ ММО ПРАВО 96/13 (14 октября 2009 г.), 17.

образное, соответствующее КОМП законодательство о пиратстве с широкими юрисдикционными полномочиями и схожими мерами наказания, «можно будет создать единый фронт против актов пиратства в международном масштабе»¹.

3.5. Юрисдикция пиратства

В КОМП заложена универсальная юрисдикция в отношении пиратства (ст. 105, 110). Это значит, что любое государство (не только то, которому принадлежит судно, или прибрежное государство) вправе отреагировать на нападение против передвижной морской платформы, задержать и наказать преступников. Вопрос в том, все ли государства имеют универсальную юрисдикцию в случаях пиратства в ИЭЗ. Гилфойл говорит, что «неотложным вопросом являются географические параметры юрисдикции государства по отношению к пиратству». Как отмечает Кей, «обоснование универсальной юрисдикции в отношении пиратства, направленного против судоходства, непросто применить к установкам». С его точки зрения, обоснованием для введения универсальной юрисдикции в борьбе с пиратством является то, что корабли могут находиться в тысячах миль от государства их флага или государство флага может не иметь выхода к морям и поэтому в случае пиратской атаки помощь может оказаться практически недоступна. Поскольку пиратство – это враг всего человечества, то борьба с ним – долг каждого государства, а не только государства, которому принадлежит судно, подвергшееся нападению. Однако учитывая, что акт пиратства может быть совершен против морских платформ, когда они передвигаются с одного места на другое, такие морские платформы будут находиться под исключительной юрисдикцией государства флага (т. е. государства, где они зарегистрированы), а не под юрисдикцией прибрежного государства. Поэтому трудно принять тезис о том, что не существует универсальной юрисдикции в отношении пиратства, совершенного против морской платформы в ИЭЗ. Хотя КОМП «не исключает возможности возникновения в ИЭЗ новых обычных прав прибрежных государств, существует мало практики, поддерживающей какое-либо положение об исключительной и общей юрисдикции прибрежного государства над уголовным правоприменением в ИЭЗ». Статья 58(2) четко определяет, что положения о пиратстве применимы в ИЭЗ и против передвижных морских платформ.

3.6. Важность национального права

Хотя права входить на борт, обыскивать и арестовывать подозреваемые в пиратстве иностранные корабли и лиц на их борту регламентированы международным законодательством (ст. 105, 110 КОМП), судебное преследование пиратства осуществляется по национальному законодательству, и национальному суду надлежит установить, было ли совершено пиратство. Григгс утверждает: «Необходимо, чтобы права, установленные по международному праву, были введены в национальное законодательство так, чтобы национальные суды могли эффективно разбираться с арестованными и обвиняемыми в преступлениях на море»². В первую очередь национальный суд должен определить, является ли морская платформа кораблем. Если он признает, что подвергшаяся нападению морская платформа – это корабль или судно, тогда акт насилия, совершенный против морской платформы, будет признаком пиратством. Для того чтобы сделать такой вывод, национальный суд должен обратиться не только к международному праву, но и к национальным законам. В соответствии с ними национальный суд в ряде случаев рассматривал морские платформы как корабли или судна³. Лишь в одном ре-

¹ Григгс П. Проект руководящих указаний ММК по национальному законодательству: доклад на заседании Комитета по политическим вопросам Европейской парламентской ассамблеи (Брюссель, 17 ноября 2009 г.), 3.

² Григгс П. Пиратство в наши дни (октябрь 2010 г.). Международный морской комитет // URL: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Piracy/Piracy20BA%/2010%20-%20P.Griggs.doc>.

³ См., например: *Клаборн МакКарти против Сервис Контрактинг Инк* [1971 г.] АМС 90, 90–91; *В иске Седко Инк* [1982 г.] АМС 1461; *Producers Drilling Coy Gray* [1966 г.] АМС 1260; *Marine Drilling CovAutin* [1966 г.] АМС 2013 г.

шении суд признал, что морская платформа является кораблем, когда она движется, и не считается кораблем, когда занимается морскими работами на месте¹. Вероятно, национальный суд может признать морскую платформу кораблем при определенных обстоятельствах.

3.7. Внутренний захват морских нефтяных платформ

Еще один вопрос: может ли пиратством считаться внутренний захват морской нефтяной платформы экипажем или рабочими в то время, когда она находится в пути (т. е. когда согласно двухстатусному подходу морская платформа считается кораблем). По ст. 101 КОМП, чтобы быть квалифицированным как пиратство, акт должен быть совершен экипажем или пассажирами одного корабля против другого. Это обычно называют требованием двух кораблей.

В комментарии к Гарвардскому проекту конвенции о пиратстве (1932 г.) говорится, что понятие пиратства не должно распространяться на акты, полностью совершаемые на борту корабля, поскольку согласно международному праву корабль в открытом море находится под исключительной юрисдикцией государства его флага². Эта точка зрения была поддержана МПК, которая отметила, что акты, «совершаемые на борту корабля его экипажем или пассажирами и направленные против самого корабля или против лиц или имущества на корабле, не могут рассматриваться как пиратские акты». Составители, желая исключить внутренние захваты из определения пиратства, добавили в него требование двух кораблей. По международному праву внутренний захват морской платформы экипажем в то время, как платформа находится в пути или передвигается из одного места в другое, никак не может считаться пиратством.

3.8. Пиратские суда

Большинство актов пиратства (и большинство нападений на морские платформы) совершаются на небольших моторных лодках, но может ли моторная лодка иметь статус корабля или считаться кораблем по международному или национальному праву?

Согласно международным конвенциям, таким как Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью с кораблей 1973 г. (MARPOL), с поправками из Протокола 1978 г.³; Международная конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (БЗНС)⁴; Конвенция о пресечении незаконных действий против безопасности морского судоходства 1988 г. (Конвенция 1988 SUA) и Протокол 2005 г. к ней (Конвенция 2005 SUA), моторные лодки или катера признаются кораблями. Конвенция 1998 SUA (ст. 1) и Конвенция 2005 SUA (ст. 1(1а)) определяют корабль как судно абсолютно любого типа, не прикрепленное постоянно к морскому дну, включая суда с динамическими принципами поддержания, погружные и любые другие плавучие суда.

Катера считаются кораблями и согласно национальному праву. Например, Закон о торговом мореплавании 1894 г. (Великобритания) включал в понятие судна «любой корабль или лодку или судно любого другого описания, используемое для мореплава-

¹ *Доум Петролеум против Хант Интернешнл Петролеум Ко* [1978 г.] 1 FC 11. Цит. по: Гоулд Е., Чиркоп А., Киндред Х. Указ. соч. Однако Гоулд отмечает, что на этот канадский процесс не обратили внимания и не поддержали прецедента. См. также: *Проход через Большой Бельт (Финляндия против Дании)*. В деле о Большом Бельте вопрос стоял о том, может ли морская платформа рассматриваться как корабль в контексте мирного прохода.

² *Бинхэм Дж. и др.* Гарвардское исследование по международному праву: проект конвенции о пиратстве (1932 г.) // 26, Американский журн. междунар. права 739. Цит. по: *О'Коннелл Д.* Указ. соч. 972.

³ MARPOL в ст. 2(4) определяет корабли как «судна абсолютно любого типа, действующие в морской среде» и включает сюда «гидрофойлы, судна на воздушной подушке, погружные судна, плавучие судна и стационарные или плавучие платформы».

⁴ БЗНС в ст. 2(3) определяет корабли как «судна абсолютно любого типа, действующие в морской среде» и включает «гидрофойлы, судна на воздушной подушке, погружные судна, плавучие судна любого типа».

ния», а в понятие корабля – «судно любого описания, используемое для мореплавания, не приводимое в движение веслами». Закон о мореплавании 1985 г. (Канада) определяет «корабль» как судно любого описания, используемое для мореплавания и не приводимое в движение веслами. В деле «Уикс против Росс» моторная лодка, способная вмещать более 12 пассажиров, была признана кораблем. Таким образом, согласно международному и национальному праву моторные лодки и катера считаются кораблями.

Еще один важный аспект, касающийся пиратства, – определение пиратского корабля (и пиратского судна), которое в ст. 103 КОМП сформулировано так, что позволяет государствам принимать меры против пиратских кораблей, чтобы *предотвратить* замышляемые ими акты и *наказать* за уже совершенные, если только лица, совершившие их, все еще сохраняют контроль за соответствующими кораблями. Это означает, что государства могут предпринять действия против пиратского корабля и предотвратить нападение. Однако чтобы предупредить еще не совершенное пиратское нападение, необходимо убедиться в намерениях правонарушителей.

4. Выводы

В результате проведенного исследования установлено:

1) пиратством не может быть признан акт, совершенный против морской нефтяной платформы, находящейся на рабочем месте, поскольку такие морские платформы считаются установками, а не кораблями;

2) нападение на морскую платформу, находящуюся в пути или передвигающуюся с одного места на другое, может рассматриваться как акт пиратства;

3) внутренний захват морской нефтяной платформы экипажем, в то время как платформа находится в пути или передвигается с одного места на другое, не может рассматриваться как пиратство в международном праве. Более того, акты насилия, совершенные против морских нефтяных платформ в территориальных, внутренних или архипелажных водах, также не считаются пиратством.

Из вышеприведенного следует, что понятие пиратства имеет очень ограниченное применение в контексте морских нефтяных платформ. Чтобы доказать, что акт пиратства может быть совершен против морской нефтяной платформы, желательно уточнить определение пиратства, внося поправки в КОМП. Так, подп. «i» п. «a» ст. 101 можно изложить так: «...в открытом море против другого корабля или воздушного судна, *или искусственного острова, установки и сооружения*, или против людей и имущества, находящихся на борту такого корабля или воздушного судна, или находящихся *на искусственном острове, установке и сооружении*». Это прояснило бы любые вопросы, касающиеся применения положений о пиратстве к морским нефтяным платформам.