

Правовое обеспечение борьбы с морским пиратством и терроризмом в странах Юго-Восточной Азии

Нидзельская Мария Викторовна

Студент (магистр)

Российский университет дружбы народов, Факультет гуманитарных и социальных наук,
Москва, Россия

E-mail: mariyanidzelskaya@gmail.com

Многие политологи, по существу, не делают различия между такими понятиями, как терроризм и пиратство. Но на самом деле терроризм вовсе не равнозначен пиратству, но возможно, порождает его.

Например, американский геополитик З.Бжезинский называет терроризм политическим явлением[6]. Интересен тот факт, что в Конвенции АСЕАН о борьбе с терроризмом, принятой в 2007 году, нет определения термина терроризма, но здесь не ассоциируют его с какой-либо религией, национальностью, цивилизацией или этнической группой[4].

Так, серьезную опасность проявления терроризма и пиратства наблюдается в акватории Южно-Китайского моря. Основными предпосылками для распространения таких угроз являются:

Во-первых, Малаккский пролив, расположенный в юго-западной части этой акватории и соединяющий Тихий океан с Индийским океаном, является одним из важных морских путей, где проходят около 50 тыс. кораблей, обслуживающих до четверти всего морского товарооборота, включая транспортировку нефтепродуктов[5].

Другая угроза связана с тем, что часть Малаккского пролива проходит через индонезийскую провинцию Асеh, населенную приверженцами самой радикальной ветви Ислама[4].

Во-вторых, Южно-Китайское море омывает берега Сингапура, который является одним из крупных портов современного мира и крупнейшим центром международной логистики и реэкспортной торговли. Кроме того, Сингапурский порт имеет очень выгодное местоположение, что позволяло ему удерживать лидирующие позиции на протяжении многих лет и остается таковым на сегодняшний день.

В-третьих, через различные участки этой акватории пролегают маршруты круизов и увеселительных поездок туристов, осуществляется круглый год. Все это делает пролив очень привлекательным для действий терроризма.

Исходя из всего вышесказанного, можно определить сценарии совершения террористами актов в Южно-Китайском море и их наиболее вероятные последствия. К таковым относятся:

1.Захват нефтяных танкеров и их затопление в водах Малаккского пролива, что повлечет за собой экологическую катастрофу и заблокирует важнейшую судоходную артерию, нанеся огромный урон экономикам не только странам Юго-Восточной Азии, но и всему Азиатско-Тихоокеанскому региону.

2.Обстрелы самолетов, осуществляемые с захваченных судов, так как маршруты коммерческого судоходства и авиаперевозок совпадают.

3.Использование «грязной бомбы», способные нанести непоправимый урон флоре и фауне.

4. Захват туристических лайнеров с целью диктования условий не одному государству, а правительства разных стран.

Отрадно, что осознавая реальность предоставленных сценариев, руководители стран АСЕАН предпринимают комплексные меры по их предотвращению. Так, на сегодняшний день воздушное патрулирование Малаккского пролива странами Малайзией, Индонезией, Сингапуром и Таиландом является наиболее эффективной площадкой многостороннего сотрудничества, нацеленного на противодействие терроризму и пиратству.

Постепенно страны изучаемого региона смогли наладить юридико-правовую базу сотрудничества по борьбе с таковыми явлениями. Примером тому служит заключение между 20 странами соглашения о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженными ограблениями судов в Азии в ноябре 2004 г. и вступившее в силу 4 сентября 2006 года (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)[7].

В рамках этого Соглашения 29 ноября 2006 г. в Сингапуре начал работать Центр по обмену информацией между Бангладешом, Брунеем, Камбоджей, Китаем, Индией, Японией, Лаосом, Мьянмой, Филиппинами, Республикой Корея, Сингапуром, Шри-Ланкой, Таиландом и Вьетнамом, а 30 января 2007 г. был официально признан как международная организация.

Благодаря деятельности Центра, который способствовал объединению военно-морских сил для противодействия таким угрозам, за последние годы наиболее горячие очаги пиратства переместились к берегам Африки, а пиратская активность снизилась[1].

Необходимость обеспечения безопасности кораблей и грузов порождает спрос на охранные услуги, а спрос порождает предложение. В Сингапуре и Малайзии возникли фирмы, которые предлагают для проходящих судов специальные вооруженные команды охранников. Самая известная из новых охранных фирм в Сингапуре — "BARS". Фирма наняла опытных бывших солдат и офицеров, отслуживших в морской пехоте и на флоте Малайзии, Тайваня, Австралии, и гордится первыми успехами. Но все же есть несколько проблем, с которыми могут столкнуться охранные фирмы, во-первых, не все власти позволяют им иметь тяжелое стрелковое оружие, в то время как пираты вооружены станковыми пулеметами, автоматическими пушками, гранатометами и ракетами; во-вторых, наймы охранных команд — крайне дорогостоящая инициатива[2].

Сегодня, отнесение морского пиратства к категории международного терроризма обусловлено возрастанием общественной опасности данного деяния, ставящего под угрозу мировой правопорядок, безопасность, стабильность экономических и политических отношений на международном уровне. Поэтому такое сближение терроризма и пиратства как преступлений международного характера требует осознания всей серьезности данной проблемы и выработки новой политики по борьбе с данными видами преступной деятельности, с консолидацией усилий государств в борьбе с проявлениями пиратства. Наиболее эффективное решение проблемы — организация эффективной борьбы с пиратами вооруженными силами прибрежных государств. Но совсем нет никаких оснований полагать, что применением одних только военно-силовых мер можно получить искомый результат. Эффективным средством борьбы с пиратством станет лишь разработка и внедрение новых в комплекс уголовно-правовых и организационных мер как на национальном, так и на международном уровне.

Источники и литература

- 1) Бекяшев К.А. Международное право по борьбе с морским пиратством // Научные труды МГЮА. - №6. – Москва. – 2010.
- 2) Князева Н.А. Международное сотрудничество по борьбе с пиратством / Деятельность органов государственной власти по противодействию организованной преступности: материалы V Международной научно-практической интернет-конференции. – Екатеринбург. – 2013. – С. 97-105.
- 3) Критические места транспортировки нефти / Аналитическая служба «Нефтегазовая вертикаль» // Нефтегазовая вертикаль. – 2008. - №3. – С. 109–111
- 4) Singh D. ASEAN Counter-Terrorist Strategies and Cooperation: How Effective? / Ramakrishna K., See Seng Tan // After Bali: The Threat of Terrorism in Southeast Asia. Singapore: World Scientific Publishing. – 2003.
- 5) The South China Sea is an important world energy trade route // U.S. Energy Information Administration - World Oil Transit Chokepoints. – 2013.
- 6) Zbigniew Brzezinski. Strategic vision. – 2012.
- 7) Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP): <http://www.recaap.org>

Иллюстрации

Место атаки	2008	2009	2010	2011	2012
<i>Вьетнам</i>	11	9	12	8	4
<i>Индонезия</i>	28	15	40	46	81
<i>Китай</i>		1	1	2	1
<i>Малайзия</i>	10	16	18	16	12
<i>Малаккский пролив</i>	2	2	2	1	2
<i>Мьянма</i>	1	1		1	
<i>Сингапурский пролив</i>	6	9	3	11	6
<i>Таиланд</i>		2	2		
<i>Филиппины</i>	7	1	5	5	3
<i>Южно-Китайское море</i>		13	31	13	2

Рис. 1. Статистика нападения пиратов на суда с 2008 – 2012 года.



Рис. 2. Южно-Китайское море. Крупные торговые нефтяные пути. Миллион баррелей в день (за 2011 год). Дата опубликования - 4 апреля 2013 года.