А. В. Биряева*,
А. А. Лаврушкина**

Историко-правовой анализ норм о пиратстве

Аннотация. Статья посвящена происхождению термина «пиратство», приведены различные его определения и выбрано понятие, наиболее полно отражающее на сегодняшний день сущность рассматриваемого явления. Дается исторический анализ развития пиратской деятельности на начальных этапах ее возникновения, исследуются древние источники, регулирующие поведение пиратов. Подробно рассмотрены Дигесты Юстиниана, включавшие в себя нормы Родосского морского права, Закон «О преследовании пиратов», а также правила поведения, существовавшие в среде пиратов, в дальнейшем послужившие основой для кодексов пиратской чести. На материалах этих источников выдвинуты гипотезы о том, почему разбой на море не удалось ликвидировать, когда он находился только на стадии зарождения, упомянута взаимосвязь международного морского терроризма и пиратства. Авторами также проведена параллель между современным законодательством, регулирующим деятельность пиратов, и правовыми нормами, существовавшими у истоков их «ремесла».

Приведены положения о несовершенстве сегодняшней законодательной базы на мировом уровне, которые подкреплены данными статистики и конкретными правовыми пробелами действующих нормативных правовых актов.

Сделаны выводы о неэффективности борьбы с пиратством в настоящее время, указаны основные причины, а также предложены меры, которые позволили бы снизить остроту рассматриваемой проблемы.

Ключевые слова: пиратство; пираты; древность; пиратская деятельность; морской разбой; морские разбойники; нормы, регулирующие пиратскую деятельность; Родосское морское право; Дигесты Юстиниана; Кодекс пиратской чести; международные нормативные правовые акты; морской терроризм.

DOI: 10.17803/1994-1471.2016.71.10.027-033

В современном мире проблема морского пиратства становится все более актуальной: идет его переплетение с международным морским терроризмом.

Если говорить о пиратстве, то в соответствии с Уголовным кодексом РФ¹ под ним подразумевается нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом,

¹ Федеральный закон от 13 июня 1996 г. № 63-ФЗ «Уголовный кодекс Российской Федерации» // СЗ РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.

© Биряева А. В., Лаврушкина А. А., 2016

* Биряева Анастасия Владимировна, старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права Мордовского государственного университета имени Н. П. Огарева
vyazik16@yandex.ru

430000, Россия, г. Саранск, ул. Полежаева, д. 44

** Лаврушкина Алина Александровна, студентка 1-го курса юридического факультета Мордовского государственного университета имени Н. П. Огарева

lawr88alina@yandex.ru

430000, Россия, г. Саранск, ул. Полежаева, д. 44, 29 учебный корпус

совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения.

Обратимся к истории возникновения данного термина. Существуют противоречивые данные о его происхождении. С одной стороны, определение пиратства произошло от древнегреческого *peirates* — совершать нападение; его придерживались Полибий и Плутарх. С другой стороны, от греческого *peirates* с корнем *peiran* — пробовать, испытывать. Таким образом, получается, что пират — «пытающий счастья, охотник за удачей»².

Большой энциклопедический словарь предлагает следующее определение понятию «пиратство»: «нападение во время войны кораблей, подводных лодок и военных самолетов на торговые суда нейтральных стран»³.

А. Баскаков, Ф. Кацман считают: «Морское пиратство является одной из распространенных и жестоких форм международного терроризма»⁴.

Мы полагаем, что наиболее содержательно сущность пиратства определяет трактовка, содержащаяся именно в УК РФ, которая подходит и для пиратства, существовавшего в древности.

По мере развития морской торговли, мореплавания в целом отношения на море пришлось поставить в правовые рамки. Самые первые морские обычаи возникли около 1500 г. до н. э. Опираясь на рассмотренный нами материал, мы полагаем, что изначально действия пиратов, действительно, не подразумевали нанесения какого-либо вреда и понятия «моряк», «пират» и «торговец» были идентичны между собой.

Непосредственно данной деятельности касались и нормы Родосского морского права, которые пользовались широкой популярностью в районе Средиземного моря, ибо его принципы признавались и греками, и римлянами. Сборник норм разделен на три части. Первая из них была фактическим подтверждением положений Морского закона римских императоров. Вторая регулировала участие членов экипажа

в доходах корабля и устанавливала внутренние правила на борту. И наконец, третья, самая большая часть относилась к морскому законодательству.

Впоследствии нормы Родосского закона вошли в состав титула 2 книги 14 Дигестов Юстиниана⁵. В параграфе 3 данного нормативного правового акта допускаются случаи сотрудничества с пиратами, что проявляется в возможности выкупа корабля.

Немаловажным нормативным актом, регулирующим отношения пиратства, является Закон «О преследовании пиратов». В его основу легли ключевые положения Родосского морского права. Данный Закон был принят в связи с тем, что на Киликийскую провинцию напали пираты и нанесли римлянам огромный ущерб. Нормативный акт был призван обеспечить безопасное ведение морских дел римскими гражданами и плавание в Средиземноморье. Для этого, согласно п. 1 закона, необходимо было «скооперировать усилия дружественных Римскому государству стран»⁶. В соответствии с п. 2 данная обязанность возлагалась на консулов.

Особенности данного нормативного правового акта заключаются в следующем:

1. Закон давал возможность Риму преследовать пиратов на довольно обширных морских и сухопутных территориях, так как в пункте 1 вышеупомянутого нормативного источника говорится о том, что этого должны придерживаться дружественные Риму государства. Пираты объявлялись «врагами человечества», их действия признавались международным преступлением. Кроме того, согласно пункту 6 этого документа преторы, консулы или проконсулы должны были распространить копию закона.

2. За занятие пиратством устанавливалось наказание в виде распятия на кресте. Однако допускалось некоторое снисхождение: для облегчения страданий преступникам сначала перерезали горло и только после этого могли распять на кресте, о чем свидетельствует

² Маховский Я. История морского пиратства. М., 1972. С. 288.

³ Лапина И. Ф., Маталина Е. М. Большой энциклопедический словарь. М., 2003. С. 1248.

⁴ Баскаков А., Кацман Ф. Борьба с морским пиратством — актуальная задача современности // Морской флот. 2004. № 4. С. 10—14.

⁵ Перетерский И. Н., Скрипилев Е. А. Дигесты Юстиниана. М., 1984. С. 456.

⁶ Отфейль Л. Б. История, происхождение, развитие и изменение международного морского права. СПб., 1887. С. 568.

пункт 9⁷. Юлий Цезарь после возвращения из пиратского плена применил данный вид наказания в изначальной форме⁸.

Закон «О преследовании пиратов» предполагал отрубание головы за доказанную причастность к пиратской деятельности. Это свидетельствует о том, что проблема морского грабежа обостряется. В Римской империи наказанием считалось использование пиратов в качестве морских гладиаторов.

3. За укрывательство пиратов предусматривался штраф в размере 200 тыс. сестерций (п. 10 Закона).

4. Для защиты жертв пиратских нападений назначалась определенная денежная компенсация (п. 2 Закона).

Но особое внимание стоит заострить на том, что в тексте Закона «О преследовании пиратов» существовала возможность ведения дел с пиратами, а именно найма на службу, что превращало их в корсаров. Это положение содержится в пунктах 3—4.

Полагаем, что данная норма Закона свидетельствует о недостаточном понимании римскими законодателями всей опасности, которую представляли собой пираты. Закон предполагал некое сотрудничество с пиратами, превращая их в наемников государства. Интересным является положение п. 7, согласно которому римские граждане могут «совершать перевозки без риска независимо от того, каким делом они хотят заниматься и где бы они им ни занимались». При этом предписывалось, что никакой пират не может «использовать королевство, землю любого римского союзника как территорию для разбойных нападений». По сути, все эти правовые нормы легализовали пиратство, которое приобрело государственную форму⁹.

Статус пиратов был отражен в законодательстве Морского союза, где предусматривалось, что смертная казнь для них допустима лишь в случаях, когда они захватывают в плен и продают как рабов жителей стран, входящих

в Морской союз. Государственных пиратов до тех пор, пока они не нарушали установленных законов и не причиняли вред государству и его жителям, считали весьма полезными, ибо они добывали рабов, совершенствовали корабли, тактику ведения морского боя, выступали в качестве дополнительной военной помощи государственному флоту¹⁰.

По мере развития общества, совершенствования законодательства государства отказываются от «помощи» каперов, да и последние окончательно уходят в подполье.

Помимо государственных правовых норм, регулирующих действия морских разбойников, в их среде стали появляться собственные правила, определяющие характер взаимодействия между ними. Например, если пиратские судна вели какую-либо операцию, предполагалось оказание помощи им со стороны других для уничтожения общего врага¹¹.

Еще со времен зарождения пиратства были приняты общие принципы, которые нашли впоследствии свое отражение в Пиратских кодексах. Так, для поддержания дисциплины на корабле были запрещены драки, воровство. На судне не должны были находиться женщины, рабов тоже на нем не оставляли. Представители пиратства не могли иметь семью, единственный дом для них — корабль. На нем существовала демократия, которая выражалась в том, что маршрут плавания обсуждался коллективно, добыча между моряками делилась поровну, капитана команды также выбирали большинством голосов.

По мере развития пиратской деятельности нормы, регулирующие взаимоотношения пиратов, усложнялись. Вступление в ряды пиратов сопровождалось торжественной процедурой. Они стали иметь свою символику, особый распорядок дня. Все это заложило основу для создания так называемых кодексов пиратской чести, первое упоминание о которых относится к XVII веку¹².

⁷ Джонсон Г. Древние римские уставы // Coleman-Norton & Bourne. 1961. № 7. С. 50—57.

⁸ Григорян В. Л., Дмитриев В. И. Пиратство, разбой и терроризм на море. М., 2004. С. 224.

⁹ Джонсон Г. Указ. соч. С. 50—57.

¹⁰ Сюзюмов М. Я. Античная древность и Средние века // Сборник статей УрГУ. 1969. № 6. С. 7—8.

¹¹ Рогожинский Ж. Энциклопедия пиратов. М., 1998. С. 679.

¹² Бренда Л. Пиратский кодекс: от знаменитых разбойников прошлого до последних отщепенцев наших дней. М., 2010. С. 192.

Проанализировав и изучив дошедшие до нас источники древних норм о пиратстве, можно сделать вывод о том, что они были достаточно совершенны относительно развития общества в те периоды истории. Так, в параграфе 3 титула 2 книги 14 Дигестов Юстиниана содержится гипотеза, фиксирующая выкуп корабля у пиратов, и диспозиция, определяющая обязанности лиц по этой сделке. В пункте 6 Закона «О преследовании пиратов» есть и гипотеза, подразумевающая назначение консулов и проконсулов в провинции, и диспозиция, обязывающая их распространить копии Закона и выгравировать его текст на бронзе или мраморе. Но в данном Законе немаловажное значение имеют и санкции, определяющие наказание пиратов, которые применялись и в случае укрывательства преступников.

Стоит особо обратить внимание на то, что ответственность за занятие пиратской деятельностью носила международный характер. Это утверждение непосредственно вытекает из сущности Закона. На наш взгляд, подобный тип санкций был бы очень эффективен и в современном мире для борьбы с морским разбоем.

Помимо норм, регулирующих отношения пиратства, в Афинах существовал Морской призывной суд, разрешавший споры о законности захвата морского приза, например корабля. В Риме подобные вопросы разрешали преторы, использовавшие нормы Родосского морского права и других нормативных актов, которые действовали в Афинах на тот момент¹³.

К сожалению, существовавший в древности механизм реализации норм о пиратстве имел недостатки, которые не позволили искоренить само явление и остановить его развитие.

Во-первых, некоторые страны долго не могли отказаться от военной помощи пиратов.

Во-вторых, пираты-каперы продолжительное время оставались безнаказанными за свою деятельность, ибо находились под непосредственным покровительством государства, однако по истечении времени подобная политика дала о себе знать. Они развивались вместе со своими государствами, совершенствовали собственную тактику ведения боя, оружие, кораблестроение и в дальнейшем смогли не

только успешно существовать без казенной поддержки, но и активно противостоять ей, создавая реальную угрозу безопасности. Пираты-каперы вышли из-под контроля государства и направили свою деятельность против него, пополнив ряды остальных пиратов. Распространение многочисленных пиратских шаек по всему земному шару уже невозможно было остановить.

В-третьих, процессуальные нормы смешивались с положениями материального права, что нередко не позволяло в достаточной степени наказать преступников. Таким образом, в древности государство так или иначе само поспособствовало развитию пиратской деятельности.

Подробно изучив древние нормы, касающиеся «промысла» пиратов, нельзя оставить без внимания современное законодательство, которое, несмотря на большое количество международных соглашений, регламентирующих безопасность морского судоходства и взаимодействие государств, является недостаточно эффективным в борьбе с морскими преступниками, о чем свидетельствуют следующие данные:

1. Последний глобальный доклад ММБ показывает, что в данную организацию в течение первого полугодия 2015 г. было сообщено в общей сложности о 134 случаях пиратства и вооруженного разбоя против судов, что на 67 случаев больше, чем за соответствующий период 2014 г. Кроме того, в 2015 г. 250 членов экипажа были взяты в заложники, 14 подверглись нападению, 10 похищены, 9 получили ранения и один погиб. В среднем за 6 месяцев в 2015 г. раз в 2 недели пираты организуют нападения на суда¹⁴.

Последняя крупная атака пиратов на российское судно была совершена 5 мая 2010 г. В восточной части Аденского залива сомалийские пираты захватили танкер «Московский университет», который принадлежал «Новороссийскому морскому пароходству» и шел под флагом Либерии. Экипаж корабля состоял из 23 российских граждан. Танкер должен был доставить в Китай 86 тыс. т нефти. 6 мая в течение 22 минут противолодочный корабль

¹³ Джунусова Д. Н. Международное морское право : учеб. пособие. Астрахань, 2012. С. 328.

¹⁴ ICC Commercial Crime Services. URL: <https://icc-ccs.org> (дата обращения: 1 февраля 2016 г.).

«Маршал Шапошников» освободил корабль от захватчиков. Данным событиям посвящен российский фильм «22 минуты»¹⁵.

2. Главный парадокс сегодняшнего дня заключается в том, что с пиратами почти некому бороться. Нынешнее торговое судоходство интернационализировано, то есть суда осуществляют перевозки под «удобными» флагами (Камбоджи, Панамы, Либерии и т.д.), а члены экипажа, как правило, граждане разных стран. Соответственно, очень часто бывает неясно, кто именно должен защищать то или иное судно. Государство, которому формально оно принадлежит, на самом деле не имеет к нему никакого отношения и не обладает необходимыми возможностями для его освобождения. В Панаме и Либерии, например, вообще отсутствуют военно-морские силы. Следовательно, захват корабля пиратами остается вопросом только компании-судовладельца. Она нередко не имеет ни средств, ни желания спасти судно и моряков. Поэтому очень часто страна компании-судовладельца вынуждена приходить на помощь (подобная ситуация и сложилась с танкером «Московский университет»).

3. В нормах международного права существуют явные недочеты, что парализует его как метод борьбы с пиратством. Например, согласно ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву запрещено преследовать пиратов в чужих территориальных водах. В случае захвата их нельзя брать в плен, поэтому возникают затруднения, что с ними делать. В демократическом суде будет сложно доказать факт занятия преступной деятельностью, если пираты не были захвачены непосредственно в момент атаки¹⁶.

По вопросу сомалийских пиратов, которые представляют наибольшую угрозу всем морским судам, в июне 2008 г. Совет безопасности ООН принял резолюцию, которая предоставляет возможность иностранным военным кораблям преследовать пиратов в территориальных водах Сомали. Но для осуществления таких действий необходимо согласие сомалийского

правительства, которое зачастую выдает его неохотно, так как нередко само сотрудничает с пиратами, ибо преступники нередко выдают властям часть своей добычи.

Отсутствие санкций по отношению к морским разбойникам в нормах международного права и нежелание и неспособность участников международного сообщества координировать собственные действия ведут к распространению преступности на море и сращиванию пиратства с терроризмом. Иными словами, пиратство обусловило появление морского терроризма. Оба преступления имеют международный характер и схожие методы, то есть везде происходит вооруженный захват судна, различие заключается в цели: для пиратов главное — обогащение, нажива, для террористов — запугивание властей для удовлетворения их политических амбиций. Очень часто для осуществления своих замыслов террористы и пираты сотрудничают друг с другом.

В вопросе совершенствования нормативной базы Россия не стоит на месте. В частности, 26 июля 2015 г. Президент РФ В.В. Путин утвердил новую редакцию национальной Морской доктрины, в которой предусмотрен ряд важных задач, в том числе совершенствование состава сил Черноморского флота РФ и развитие их инфраструктуры в Крыму и на побережье Краснодарского края, что обусловлено неспокойной обстановкой в черноморском регионе в целом и приближением НАТО к границам Российской Федерации.

Кроме того, в новой Морской доктрине предусмотрено развитие собственных технологий в области кораблестроения. Все эти меры непосредственно призваны укрепить Военно-Морской Флот РФ, что обеспечит эффективное сопротивление и борьбу с пиратством и морским терроризмом¹⁷.

Проблема морского терроризма представляет собою новую угрозу безопасности государств и их граждан, соответственно возникает необходимость ее скорейшего решения. Если в древности развитие пиратства было

¹⁵ Армейский вестник // URL: <http://army-news.ru/2012/10/osvobozhdenie-tankera-moskovskij-universitet/> (дата обращения: 1 февраля 2016 г.).

¹⁶ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982 // СЗ РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.

¹⁷ Сайт Президента России. URL: <http://www.kremlin.ru/events/president/news/50060> (дата обращения: 31 января 2016 г.).

обусловлено в первую очередь пассивностью самих государств и их сотрудничеством с пиратами, то в современном мире распространение подобной деятельности определено несовершенством нормативной базы.

Применение санкций за занятие пиратской деятельностью не только не имеет целью какое-либо решительное искоренение подобного рода преступления, но в водах открытого моря вообще отсутствует, что обуславливает активное развитие этого явления.

Анализируя исторический опыт по вопросам борьбы с пиратами, мы сделали предположение о том, что объединение усилий всех участников мирового сообщества, формирование надгосударственных структур по решению вопросов пиратства, а также закрепление конкретных мер наказания в нормах международного морского права, которые будут иметь достаточно жестокий характер, позволит выработать более эффективные методы борьбы с морской преступностью.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Баскаков А., Кацман Ф. Борьба с морским пиратством — актуальная задача современности // Морской флот. — 2004. — № 4. — С. 10—14.
2. Бренда Л. Пиратский кодекс: от знаменитых разбойников прошлого до последних отщепенцев наших дней. — М., 2010. — 192 с.
3. Григорян В. Л., Дмитриев В. И. Пиратство, разбой и терроризм на море. — М., 2004. — 224 с.
4. Джонсон Г. Древние римские Уставы // Coleman-Norton & Bourne. — 1961. — № 7. — С. 50—57.
5. Джунусова Д. Н. Международное морское право : учебное пособие. — Астрахань, 2012. — 328 с.
6. Лапина И. Ф., Маталина Е. М. Большой энциклопедический словарь. — М., 2003. — 1248 с.
7. Маховский Я. История морского пиратства. — М., 1972. — 288 с.
8. Отфейль Л. Б. История, происхождение, развитие и изменение международного морского права. — СПб., 1887. — 568 с.
9. Перетерский И. Н., Скрипилев Е. А. Дигесты Юстиниана. — М., 1984. — 456 с.
10. Рогожинский Ж. Энциклопедия пиратов. — М., 1998. — 679 с.
11. Сюзюмов М. Я. Античная древность и Средние века // Сборник статей УрГУ. — 1969. — № 6. — С. 7—8.

Материал поступил в редакцию 10 февраля 2016 г.

HISTORICAL AND LEGAL ANALYSIS OF NORMS ON PIRACY

BIRYAEVA Anastasiya Vladimirovna — Senior Lecturer of the Department of the Theory and History of the State and Law of the Ogarev Mordovia State University
vyazik16@yandex.ru
430000, Russia, Saransk, ul. Polezhayeva, d. 44

LAVRUSHKINA Alina Alexandrovna — 1st year student of the Law Faculty of the Ogarev Mordovia State University

lawr88alina@yandex.ru
430000, Russia, Saransk, ul. Polezhayeva, d. 44, 29 uchebniy korpus

Review. *This article is devoted to examination of the origin of the term "piracy", it contains different definitions and favors the concept that currently most closely reflects the essence of the phenomenon. The text of the paper provides a historical analysis of the development of piracy activities at the early stages of emergence of piracy and the study of ancient sources regulating the behavior of pirates. The authors thoroughly consider the Justinian Digesta including norms of Rhodes law of the sea, the law "On the prosecution of pirates", as well as pirate codes of conduct that then served as a basis for creating pirate codes of honor.*

Using the materials of the above mentioned sources, the authors suggest hypotheses why robbery at sea was not eliminated when it was only at the generation stage; they mention a connection between international maritime terrorism and piracy.

The authors also draw a parallel between modern legislation regulating the activities of pirates and the rules of law that existed at the beginnings of their "craft."

They suggest provisions with regard to imperfections of the existing legislative framework at the global level that are substantiated by statistical data and examination of specific legal gaps of the existing regulatory acts.

The authors conclude that nowadays combating piracy is ineffective, identify main reasons of such a situation and suggest measures to alleviate a problem.

Keywords: *piracy, pirates, Antiquity, pirate activities, sea robbery, sea robbers, rules governing piracy, Rhodes law of the sea, Justinian Digesta, code of pirate honor, international instruments, maritime terrorism.*

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. *Baskakov A., Kacman F. Bor'ba s morskim piratstvom — aktual'naja zadacha sovremennosti // Morskoy flot. — 2004. — № 4. — S. 10—14.*
2. *Brenda L. Piratskij kodeks: ot znamenityh razbojnikov proshlogo do poslednih otshhepencev nashih dnei. — M., 2010. — 192 s.*
3. *Grigorjan V. L., Dmitriev V. I. Piratstvo, razboj i terrorizm na more. — M., 2004. — 224 s.*
4. *Dzhonson G. Drevnie rimskie Ustavy // Coleman-Norton & Bourne. — 1961. — № 7. — S. 50—57.*
5. *Dzhunusova D. N. Mezhdunarodnoe morskoe pravo : uchebnoe posobie. — Astrahan', 2012. — 328 s.*
6. *Lapina I. F., Matalina E. M. Bol'shoj jenciklopedicheskij slovar'. — M., 2003. — 1248 s.*
7. *Mahovskij Ja. Istorija morskogo piratstva. — M., 1972. — 288 s.*
8. *Otfejl' L. B. Istorija, proishozhdenie, razvitie i izmenenie mezhdunarodnogo morskogo prava. — SPb., 1887. — 568 s.*
9. *Pereterskij I. N., Skripilev E. A. Digesty Justiniana. — M., 1984. — 456 s.*
10. *Rogozhinskij Zh. Jenciklopedija piratov. — M., 1998. — 679 s.*
11. *Sjuzjumov M. Ja. Antichnaja drevnost' i Srednie veka // Sbornik statej UrGU. — 1969. — № 6. — S. 7—8.*