

УДК 344.431.3+321.021

**ПИРАТСТВО В ЗОНЕ АДЕНСКОГО ЗАЛИВА:
СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ ПРОБЛЕМЫ***Н.И. Пискунова***Аннотация**

Статья представляет собой обзор состояния проблемы морского пиратства в зоне Аденского залива с применением методики аналитического мониторинга в период 2010–2012 гг. Описаны современные тенденции в развитии проблемы пиратства у берегов Сомали, даны характеристики действий пиратов и пиратских групп, правительства Сомали, а также реакций мирового сообщества на случаи вооружённых нападений и захвата судов в Аденском заливе. Сделан вывод о том, что на настоящем этапе трудность заключается в отсутствии координации усилий международного сообщества по правовому урегулированию проблемы пиратства.

Ключевые слова: пиратство, Сомали, Аденский залив, Аден, захват судов.

Проблема пиратства в районе Аденского залива постоянно привлекает внимание мировых СМИ. В последнее время заявления о необходимости принятия системных мер для противодействия захватам заложников и предотвращения пиратских нападений стали озвучиваться на высшем уровне и на международных политических форумах.

Особую актуальность угроза морского пиратства в зоне Адена имеет для стран Европейского Союза. Согласно данным агентства ЕС НАВФОР, занимающегося мониторингом и патрулированием акватории Адена, 20% морских торговых путей стран ЕС связаны с регионом Аденского залива, притом что до 95% всей торговли ЕС приходится на морскую торговлю. Как отмечает Норвежский институт региональных и урбанизационных исследований, морское пиратство заявило о себе в 2004–2005 гг., и именно тогда Сомали стало рассматриваться как регион, представляющий угрозу для международной морской торговли и региональной безопасности в целом. В 2006 г., по данным Института, наступил временный спад активности пиратов у побережья Сомали, за которым тем не менее наступил период активизации нападений пиратов, продолжающийся с 2008 года по настоящее время.

Для рассмотрения современного состояния проблемы пиратства в зоне Адена представляется целесообразным охарактеризовать действия участников данной проблемы в динамике. В настоящей статье применена методика аналитического мониторинга, при использовании которой проводится долгосрочный учёт всех событий в регионе с разбивкой по действиям ключевых участников в каждой конкретной ситуации. Аналитический мониторинг, результаты которого

представлены в работе, проводился автором на протяжении нескольких лет применительно к ситуации безопасности в странах Африканского Рога. За несколько лет постоянного мониторинга была создана и продолжает расширяться новая событийная база по безопасности не только в зоне Адена, но и в странах всего региона Африканского Рога с разбивкой по действиям ключевых участников. На основе созданной событийной базы открывается возможность проведения долгосрочных научно-прикладных исследований по проблемам безопасности в данном регионе. За период 2010–2012 гг. была отслежена ситуация с изменением тенденций и общего состояния проблемы морского пиратства в зоне Адена, что позволило более точно охарактеризовать действия участников проблемы.

Основные особенности пиратских нападений

Ежегодно через Аденский залив следуют курсами более 30000 судов [1], каждую неделю в международных СМИ появляются сообщения о нападениях на корабли и захвате заложников из числа членов экипажей. При этом в рамках проблемы морского пиратства в зоне Адена в настоящее время можно выделить ряд особенностей.

Прежде всего, в период 2010–2011 гг. обозначилась общая тенденция усиления активности пиратов в зоне Аденского залива. Это проявилось в значительном расширении территориальной зоны нападений пиратов. Если в октябре-ноябре 2009 г. территориальная зона нападений пиратов была ограничена 165 морскими милями (287 км) от побережья Сомали, то в апреле 2010 г. нападения совершались в 1100 морских милях (2037 км) от побережья Сомали и в 500 морских милях (926 км) от побережья Индии [2]. Южная граница нападений в течение года сдвинулась до 250 миль к югу от Мадагаскара [3]. Иными словами, зона возможных нападений пиратов Адена увеличилась практически в 10 раз.

Кроме того, была выявлена точная географическая зона на территории бывшего государства Сомали, в которой расположены основные порты, склады боеприпасов и поселения пиратов, совершающих нападения на суда. Практически все суда, захваченные в результате атак в 2010–2012 гг., были буксированы пиратами в порты Гарадер и Гаракад, расположенные на юго-западном побережье Сомали. «Портом пиратов» является также порт Хобио.

В течение всего периода мониторинга в отношении проблемы пиратства в Адене был выявлен показательный факт: действия пиратов в основном не носят выборочного характера. Иными словами, нет достоверных данных о планировании нападения на какое-то конкретное торговое судно. Исключение составляет только ситуация с кораблём «Маерск Алабама», в отношении которого было совершено 3 покушения за год. По словам экипажа, здесь можно усмотреть возможный мотив мести за вынесение осудительных приговоров захваченным ранее пиратам, нападавшим на тот же корабль. В основном же пираты нападают на любые торговые корабли вне зависимости от типа перевозимого груза и количества человек в составе экипажа. Точно так же нет разделения по политическим мотивам – нападениям подвергаются экипажи кораблей под любыми флагами, зарегистрированные у любых владельцев. Нет привязки действий пиратов и к порту приписки корабля или гражданству экипажа захваченных кораблей.

В течение периода мониторинга было установлено, что сейчас нет оснований говорить о существовании единой группировки пиратов в районе Адена. Чаще всего нападения совершаются локальными разрозненными группами, что усложняет борьбу против них. Нет также доказательств единой идентичности всех пиратов. На основании показаний захваченных и представших перед судом пиратов, а также интервью, полученных в ходе экспедиций различных журналистских групп в район Адена, можно отметить, что пираты не причисляют себя к какой-либо политической группировке ни на территории бывшего Сомали, ни в международном масштабе. Более того, факты сухопутных нападений пиратов на города и деревни на побережье Сомали показывают наличие вражды между группами пиратов и политическими группами в отдельных районах Сомали.

Эти факты не позволяют на данном этапе развития ситуации однозначно говорить о том, что можно причислять пиратов к новым акторам мировой политики. Более того, если обратиться к теории международных отношений, то можно утверждать, что пираты не могут сейчас претендовать на то, чтобы считаться полноправными участниками современной системы международных отношений. Пираты не представляют собой единой группировки или организации, так как они не идентифицируют себя как самостоятельная политическая/социальная группа, не отождествляют себя с существующими международными группами, в том числе террористическими и/или радикальными сетевыми структурами, и не выступают с их лозунгами. В организационном плане также сложно говорить о наличии строгой иерархии и отношений подчинения в пиратских группах. Чаще всего это локальные группы, которые собираются для осуществления нападения в конкретный период в определённом месте залива. Даже в течение короткого промежутка времени (недели, месяца) состав пиратской группы может меняться.

У пиратов нет единых политических требований, которые могли бы свидетельствовать о наличии у них какой-либо политической позиции. В основном все требования, заявленные в ходе переговоров об освобождении заложников, сводятся к обсуждению условий получения денежного выкупа. Обвинения в отношении правительства Сомали и/или непризнанных территориально-политических формирований на его территории носят разовый и бессистемный характер. Среди такого рода обвинений можно привести в пример заявления разных пиратских групп о регулярном загрязнении торговыми и военными кораблями акватории Адена, о коррумпированности временного правительства Сомали и органов местного самоуправления, приводящей к бедности населения.

За год сократилось количество кораблей, отпущенных пиратами из плена. Показателен пример: в апреле 2010 г. ни один корабль не был выпущен из плена пиратов. Кроме того, увеличилось количество нападений на частные туристические яхты, в особенности вблизи курортных зон Сейшельских островов и Маврикия. С июня 2010 г. проявилась ещё одна особенность пиратских нападений – отказ от выдвижения требований непосредственно после захвата. В 2010–2011 гг. периоды «ожидания» предъявления требований к заложникам и к компании-владельцу корабля стали достигать 2–3 месяцев, тогда как в 2009–2010 гг. пираты практически сразу объявляли требуемые суммы выкупа.

Параллельно увеличилась степень вовлечённости сомалийских диаспор в Европе, особенно в Великобритании, в процесс освобождения заложников пиратов. Показательным примером является помощь и посредничество, оказанное диаспорой в процессе переговоров об освобождении граждан Великобритании, захваченных пиратами на частной яхте в открытом море [4].

Кроме того, улучшилась военная и техническая оснащённость пиратских кораблей. Если в 2009 и начале 2010 г. пираты выходили в море на одной лодке с минимальным запасом топлива, то в 2010–2011 гг. пираты располагали уже группами лодок, большими запасами топлива, воды и продуктов. Это позволяет им дольше находиться в море для выжидания и выслеживания крупных транспортных судов, а также вести преследование в отношении предполагаемой «жертвы» без захода в порты Сомали. Более того, существенно расширился спектр и качество вооружений, которыми располагают пиратские группы в районе Адена. Кроме большого количества АК47, мелкого стрелкового оружия и холодного оружия у пиратских групп были изъяты гранатомёты и различные виды современного оружия [5]. Пираты располагают хорошими средствами мобильной связи и аппаратами, позволяющими блокировать сигналы с кораблей и прерывать попытки членов экипажа выйти на связь с внешним миром.

Изменилась тактика преследования и нападений со стороны пиратских групп. Значительно увеличилось количество покушений, совершаемых при помощи так называемых «материнских кораблей». Эта схема заключается в том, что пираты захватывают один корабль, и к нему вскоре подходят пиратские лодки со стороны побережья Сомали. При этом захваченный корабль не буксируется в сторону пиратских портов. После подхода вспомогательных лодок вся группировка движется в поисках нового объекта нападения. Такие схемы более опасны и более сложны для проведения операций по обезвреживанию пиратов и спасению заложников. Проблема заключается в том, что захваченные «материнские суда» являются чаще всего танкерами, перевозящими большие объёмы топлива, поэтому ведение перестрелок с пиратами рискованно. Более того, в ряде случаев в первой половине 2011 г. пираты некоторое время не давали экипажу захваченного корабля посылать сигнал тревоги, а продолжали идти курсом корабля для захвата новых жертв [6]. Это осложняет своевременное выявление случаев нападений пиратов и принятие мер по их обезвреживанию.

Как показал аналитический мониторинг пиратства в зоне Адена, с мая 2010 г. увеличилось количество нападений пиратов на суда, следующие курсами через Аденский залив, а также направляющиеся в порты назначения в Южной Азии. Многократно увеличилась зона возможных нападений пиратов – захваты судов происходили уже не у побережья Сомали, а в районе территориальных вод Индии. Например, рыболовное судно “Tai Yuan 227”, принадлежащее Тайваню, было захвачено пиратами в Индийском океане в 700 морских милях (1300 км) в районе к северо-востоку от Сейшельских островов [7]. В составе экипажа судна было 28 человек, гражданство членов экипажа неизвестно. Корабль был буксирован пиратами к побережью Сомали.

Проблема нападений пиратов затронула интересы России. 5 мая 2010 г. танкер «Московский Университет», принадлежащий РФ и шедший под флагом Либерии, был захвачен пиратами в районе Аденского залива. В составе экипажа

танкера находилось 23 человека, являющиеся гражданами России. Танкер перевозил груз нефти, стоимость которого оценивается в 50 млн долларов США. В результате операции ВМС РФ, проведённой командой военного корабля «Маршал Шапошников» 6 мая 2010 г., танкер «Московский Университет» был освобождён из плена пиратов. Никто из членов экипажа не пострадал. В результате операции 1 пират погиб, 10 были захвачены. Рассматривался вопрос об экстрадиции пиратов в РФ для проведения следствия и судебного разбирательства по обвинениям в пиратстве с применением огнестрельного оружия. По словам Виктора Маркина, представителя Следственного комитета Генеральной Прокуратуры, в случае судебных слушаний по таким инцидентам пиратам может быть назначено до 15 лет тюремного заключения [8].

В отношении данного инцидента в российских и зарубежных СМИ и блогах была развёрнута широкая дискуссия. Одним из основных вопросов, вызывающих споры в этих обсуждениях, является вопрос о мерах противодействия пиратству, которые должны быть приняты РФ. Расхождения в этой дискуссии вызывает целесообразность применения мер военного характера при совершении операций по освобождению заложников из числа членов экипажей кораблей, захваченных пиратами.

Одна из позиций, представленных в СМИ по данному вопросу, заключается в том, что проведение военных операций в отношении освобождения захваченных кораблей и членов экипажей не является целесообразным, так как создаёт условия, опасные для жизни членов экипажа. Кроме того, проведение операций с применением огнестрельного оружия усиливает риск в отношении огнеопасного груза (нефти) и создаёт опасность для экологической ситуации в регионе в случае разлива нефти.

Вторая позиция заключается в том, что современный уровень технического оснащения и профессиональной подготовки членов групп экипажей кораблей ВМС РФ, осуществляющих патрулирование зоны Аденского залива, позволяет проводить операции нового поколения. Даже в ситуации с захватом заложников на корабле, перевозящем потенциально опасный груз, ВМС РФ могут проводить операции по обезвреживанию пиратов без создания угрозы экипажу корабля и нанесения вреда экологической обстановке в регионе.

Ещё одна из точек зрения в отношении действий РФ в зоне Аденского залива состоит в том, что усиление активности (в том числе военной) со стороны РФ по данному вопросу может привести к укреплению внешнеполитической позиции страны, а также содействовать улучшению двусторонних связей и сотрудничеству РФ с силами ЕС НАВФОР, проводящими патрулирование кораблей в потенциально опасной зоне Адена.

Действительно, как показал инцидент 5–6 мая 2010 г., группы ВМС РФ, принимавшие участие в освобождении экипажа танкера РФ, располагают высоким уровнем профессиональной подготовки, которая позволяет проводить операции по обезвреживанию вооружённых групп пиратов на море без причинения вреда экипажу и создания опасности в отношении груза (танкер перевозил нефть и нефтепродукты, что является потенциально опасным фактором при планировании и проведении такого рода операций). Кроме того, профессиональная подготовка и арсенал вооружённых средств, имеющихся в распоряжении

групп ВМС РФ, позволяет вести преследование кораблей пиратов в открытом море и проводить операции по обезвреживанию групп пиратов даже в ситуации, когда на борту пиратских кораблей находятся захваченные заложники.

Реакция международного сообщества в отношении морского пиратства в Сомали

Действия международного сообщества, направленные против пиратства в районе Африканского Рога, в течение периода мониторинга активизировались. Было проведено нескольких успешных спасательных операций в отношении судов, подвергшихся нападению со стороны пиратов.

Помимо действий специально направляемых в зону нападений кораблей с военными группами для обезвреживания пиратов экипажи кораблей, следующих курсами через Аден, стали принимать меры противодействия захвату кораблей. Среди них – маневрирование, уход от преследования в открытом море, предупредительная стрельба по пиратским лодкам, приближающимся к кораблю. В ряде случаев эти меры помогли предотвратить нападения пиратов. Некоторые экипажи прошли специальные курсы обучения мерам противодействия пиратам в случае покушений, проводимые EU NAVFOR.

Необходимо отметить, что информация о захвате кораблей, проходящих через Аденский залив, или покушениях на их экипажи доступна только в отношении судов, которые прошли процедуру регистрации в службе ЕС по патрулированию зоны Аденского залива (EU NAVFOR). Информация о захваченных пиратами судах, не зарегистрированных в EU NAVFOR, отсутствует. Это не даёт возможности говорить о точности наблюдения за всеми судами, проходящими эту опасную зону. Кроме того, это осложняет как мониторинг динамики нападений пиратов, так и анализ возможных тенденций и изменений в развитии этой проблемы. Отказ от регистрации в европейской базе мониторинга усложняет и потенциальные переговоры с пиратами в случае захвата заложников.

Международные действия по борьбе с морским пиратством в зоне Адена во многом затруднены из-за отсутствия единой международной нормативной базы, позволяющей проводить уголовное преследование пиратов в любой точке мира. Не лишено трудностей также проведение судебных слушаний по делам о морском пиратстве. Например, в штате Вирджиния в США и в Голландии суды над пиратами, обвиняемыми в вооруженных нападениях на корабли и захватах заложников, проводились по законодательству XVIII и XIX вв. Это показательно: современная международная юридическая система в отношении пиратства не обновлялась, так как феномен пиратства считался устаревшим и неактуальным.

Усиление пиратской активности в районе Адена в последние годы ставит вопрос об обновлении как международных договоров в отношении преследования пиратов, так и отдельных законов против морского пиратства в странах, страдающих от пиратских нападений. В основном все подозреваемые в морском пиратстве предстали перед судами разных стран по обвинениям в терроризме, покушениях, захвате заложников, вооруженных нападениях. Но ни одному не было предъявлено обвинение именно в пиратстве. В этой связи, несмотря на то что по совокупности предъявленных обвинений пираты получили

длительные сроки заключений (вплоть до пожизненных), есть основания для обновления международного законодательства по этой проблеме.

В 2010–2011 гг. международное сообщество усилило меры военного характера по противодействию морскому пиратству. В частности, США и РФ начали активно включаться в борьбу с морским пиратством в зоне Адена после нападений на корабли этих стран. Так, 1 апреля 2010 г. корабль “USS Nicholas” ВМФ США сообщил о нападении пиратов в районе Сейшельских островов. По пиратскому кораблю был открыт ответный огонь, затем было начато его преследование в районе к западу от Сейшельских островов. В результате перестрелки 5 пиратов были взяты в плен командой “USS Nicholas”, корабль пиратов был захвачен и потоплен [9].

Отметим, что помимо оказания вооружённого сопротивления и захвата нескольких групп пиратов при совершении нападений на американские суда власти США стали принимать меры комплексного характера по противодействию пиратству. В частности, в этом плане показателен случай нападения на корабль “USS Nicholas”, в результате которого все захваченные пираты были экстрадированы в США для проведения следствия.

В этом случае проявилась и другая тенденция, связанная с ведением судебных разбирательств по делам о морском пиратстве не на федеральном уровне, а на уровне отдельных штатов. Причина заключается в том, что при отсутствии единой федеральной стратегии по борьбе с пиратством со стороны властей США законодательства ряда штатов имеют юридическую базу, позволяющую проводить судебные разбирательства в отношении пиратства. Например, согласно законодательству штата Вирджиния, в случае если нападению подверглось судно, приписанное к любому из портов штата и шедшее под флагом США, то капитан корабля имеет право обратиться в суд штата для проведения разбирательства и наказания виновных. В этой ситуации действие закона, направленного на борьбу с пиратством, распространяется на преступления пиратов, совершаемые не только в территориальных водах страны, но и в любой акватории, где находилось судно в момент совершения нападения. Это позволяет проводить задержание пиратов, нападающих на судно, и организовывать преследование основных и сопровождающих пиратских кораблей.

Данная ситуация может быть показательна в плане расширения усилий международного сообщества в отношении борьбы с пиратством: на настоящий момент наибольшую активность и скоординированность действий по борьбе с пиратами в зоне Аденского залива проявлял ЕС. Его силами была создана группа EU NAVFOR, которая регистрирует и патрулирует суда любых стран, следующих курсами через опасную зону пиратства. При этом судебное и уголовное преследование в отношении лиц, обвиняемых в пиратстве, в судах Франции и Испании (стран, имеющих огромный опыт в борьбе с пиратами) затруднено.

Власти Кении, имеющей границу с территориями, на которых расположены основные базы пиратов, в апреле 2010 г. официально отказались проводить следственные процедуры в отношении лиц, обвиняемых в пиратстве, и содержать их в своих тюрьмах даже в случае совершения преступлений в территориальных водах страны [10]. Аналогичное повторное заявление власти Кении сделали в октябре 2010 г. по истечении срока действия договоров с ЕС о сотрудничестве

в деле борьбы с пиратами Адена [11]. Официальным обоснованием таких действий является негативное влияние огласки задержания пиратов в Кении на развитие туристической индустрии страны, а также отсутствие значительных бюджетных средств на содержание обвиняемых и проведение следственных процедур. Эта ситуация не позволяет проводить скоординированные действия международного сообщества по борьбе с пиратами и предотвращению пиратских нападений.

В международном сообществе развернулась полемика по поводу целесообразности патрулирования судов в Аденском заливе негосударственными компаниями и организациями. Активно обсуждается вопрос о необходимости предоставления более широких полномочий и юридических прав частным компаниям, предоставляющим услуги по сопровождению судов, которые следуют курсами через опасную в плане пиратства зону Аденского залива. Эти компании помимо патрулирования и сопровождения судов предоставляют на контрактной основе услуги по вооружённой охране судов. Такие услуги оказываются группами бывших военнослужащих разных государств, которые нанимаются компаниями в качестве «охраны судов для предотвращения пиратских нападений» [12].

Позиция оппонентов по вопросу о предоставлении более широких прав и полномочий негосударственным компаниям, осуществляющим патрулирование и вооружённое сопровождение судов, следующих через опасную зону пиратства, заключается в том, что расширение прав будет способствовать повышению стоимости страховки судов, а также приведёт к разногласиям в отношении юридического статуса сопровождающих вооружённых групп. Стивен Оскинс, юрист компании Инсе (Ince), заявил в интервью ВВС, что большинство лиц, поступающих на службу на корабли в качестве вооружённой охраны, являются гражданами Великобритании, среди них есть также граждане США, ЮАР, Австралии и Новой Зеландии [13].

Практика вовлечения негосударственных организаций в международную борьбу с пиратством, как представляется на данном этапе, может иметь и позитивные, и негативные последствия. С одной стороны, увеличение количества групп и организаций, которые ведут борьбу с пиратами, позволит расширить географический охват охраняемой зоны, равно как и усилить активность в отношении борьбы с пиратами. С другой стороны, помимо удорожания страховой франшизы и увеличения выплат негосударственной охране (что повысит как стоимость перевозки груза, так и его цену на мировых рынках) это расширит возможности для любых видов мошенничества, поскольку на данный момент отсутствует чёткая процедура проверки лиц, нанимаемых компаниями для сопровождения и охраны судов.

В международном сообществе проявилась тенденция активизации усилий не только отдельных стран, но и международных организаций в отношении ужесточения мер уголовного преследования лиц, обвиняемых в пиратстве. Актуальность проблемы пиратства была озвучена 28 апреля 2010 г. на заседании СБ ООН, в ходе которого были рассмотрены случаи пиратских нападений и захвата заложников в зоне Аденского залива. Единогласно была принята резолюция, призывающая международное сообщество и международные региональные

организации к активизации борьбы с пиратством и расширению комплекса мер в отношении уголовного преследования лиц, совершающих пиратские нападения. СБ ООН поручил Генеральному Секретарю ООН в течение 3 месяцев подготовить Специальный доклад по проблеме пиратства для рассмотрения на заседании СБ ООН. Кроме того, СБ ООН положительно оценил опыт ЕС, НАТО и других организаций, осуществляющих патрулирование акватории Аденского залива, и призвал эти организации к продолжению и расширению их усилий по борьбе с пиратами [14].

При этом начиная со второй половины 2010 г. действия международного сообщества по борьбе с пиратством стали носить выборочный характер. В этом отношении показателен масштабный судебный процесс над пиратами, захваченными при попытке нападения на корабли ВМС США, в суде города Норфолк (штат Вирджиния). Абдували Абдухадир Мусе, подозреваемый в покушении на капитана корабля «Маерск Алабама» в 2009 г. и попытке захвата заложников на корабле ВМС США, в мае 2010 г. предстал перед судом в Нью-Йорке. В ходе судебных слушаний он признал вину в покушении на капитана корабля и попытке захвата заложников из членов экипажа. Он также подтвердил, что являлся лидером группы пиратов, которые предпринимали ряд попыток захвата кораблей, следовавших курсами через Аденский залив. По его словам, во всём следует винить правительство Сомали. Он также заявил, что не опознал флаг США на захваченном корабле. Мусе признал, что удерживал в качестве заложника капитана корабля Ричарда Филипса в течение 4 дней на лодке, принадлежащей группе пиратов. По итогам судебного слушания Мусе было назначено 34 года лишения свободы [15].

Тенденции, кратко представленные в данной статье, являются показательными в плане дискуссии о возможных мерах противодействия пиратству на море со стороны международного сообщества. Чёткая структуризация мер пресечения и уголовного преследования в отношении пиратов и пиратских групп может приводить к позитивным результатам. На настоящем этапе проблема заключается в отсутствии координации усилий международного сообщества, направленных на унификацию международно-правовых мер по противодействию и наказанию преступлений, совершаемых пиратами не только в зоне Адена, но и в мире в целом.

Summary

N.I. Piskunova. Piracy in the Gulf of Aden: Current State of the Problem.

The article reviews the problem of maritime piracy in the Gulf of Aden using the technique of analytical monitoring for the period of 2010–2012. The work describes the current state of the problem of piracy off the coast of Somalia, discusses the actions of pirates and pirate groups as well as the Somali government, and characterizes the reactions of the international community to the cases of armed attacks and hijackings in the Gulf of Aden. It is concluded that at this stage the difficulty consists in the lack of coordination of the efforts of the international community towards the legal settlement of the piracy problem.

Keywords: maritime piracy, Gulf of Aden, Somalia.

Литература

1. *Bowden A.* The Economic Costs of Maritime Piracy. – URL: <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/Cost%20of%20Piracy%20Final%20Report.pdf>, свободный.
2. *Childs N.* Navies struggle with “swarming” pirates // BBC News. Africa. – URL: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8598726.stm>, свободный.
3. Pirates hijack Taiwanese fishing vessel off African coast // CNN. Africa. – URL: <http://edition.cnn.com/2010/WORLD/africa/10/08/somalia.pirates/index.html?iref=allsearch>, свободный.
4. *Gardner F.* The long road to the Chandlers’ release // BBC News. UK. – URL: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-11753927>, свободный.
5. Vessel released from pirate control; suspected pirate ship destroyed // CNN. Africa. – URL: <http://edition.cnn.com/2010/WORLD/africa/10/18/indian.ocean.pirates/index.html?iref=allsearch>, свободный.
6. *London B.* Pirates use hijacked vessel to attack Spanish warship // CNN. – URL: <http://news.blogs.cnn.com/2010/11/09/pirates-use-hijacked-vessel-to-attack-spanish-warship/?iref=allsearch>, свободный.
7. Taiwanese boat hijacked in Indian Ocean // CNN. Africa. – URL: <http://www.cnn.com/2010/WORLD/africa/05/10/taiwan.hijacking/index.html?iref=allsearch>, свободный.
8. Russian marines storm hijacked oil tanker // CNN. Africa. – URL: <http://www.cnn.com/2010/WORLD/africa/05/06/somalia.pirate.attacks/index.html?iref=allsearch>, свободный.
9. Suspected pirates nabbed after skirmish with U.S. Navy ship // CNN. Africa. – URL: <http://www.cnn.com/2010/WORLD/africa/04/01/navy.pirates/index.html?iref=allsearch>, свободный.
10. Кения отказалась судить сомалийских пиратов // Bigmir)net: Новости. – URL: <http://news.bigmir.net/world/262363>, свободный.
11. *Leposo L.* Kenya ends agreement with EU to prosecute suspected Somali pirates // CNN. Africa. – URL: <http://edition.cnn.com/2010/WORLD/africa/10/04/kenya.eu.pirates/index.html?iref=allsearch>, свободный.
12. ‘Pirate’ dies as ship’s guards repel attack off Somalia // BBC News. Africa. – URL: <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/africa/8584604.stm>, свободный.
13. *Westcott K.* ‘Pirate’ death puts spotlight on ‘guns for hire’ // BBC News. Africa. – URL: <http://news.bbc.co.uk/go/pr/fr/-/2/hi/africa/8585967.stm>, свободный.
14. U.N. eyes international tribunals for pirates // CNN. – URL: <http://edition.cnn.com/2010/CRIME/04/28/un.pirate.tribunals/index.html?iref=allsearch>, свободный.
15. *Robinson Ch.* Somali pirate pleads guilty in Maersk Alabama hijacking // CNN. – URL: <http://edition.cnn.com/2010/CRIME/05/18/new.york.pirate.plea/index.html?iref=allsearch>, свободный.

Поступила в редакцию
24.09.12

Пискунова Наталья Игоревна – кандидат политических наук, заведующая сектором организации научных студенческих мероприятий Института международных исследований, Московский государственный институт международных отношений МИД РФ, г. Москва, Россия.

E-mail: n.piskunova@inno.mgimo.ru