

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО / INTERNATIONAL LAW

УДК 368.23:341.225:341.362.1

DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.10.2016.3.202-212>

Е. С. АНЯНОВА¹

¹ *Московский государственный институт международных отношений, г. Москва, Россия*

МОРСКОЕ СТРАХОВАНИЕ КАК ОДИН ИЗ СПОСОБОВ БОРЬБЫ С ПИРАТСТВОМ

Цель: исследование особенностей морского страхования с точки зрения борьбы с пиратством на международном уровне и определение путей совершенствования норм права в данном направлении.

Методы исследования: диалектический метод познания и частные научные методы исследования (формально-юридический, системно-структурный, социально-правовой, сравнительно-правовой, статистический).

Результаты исследования: на основе анализа нормативных правовых актов, регулирующих правоотношения в области морского страхования как одного из способов борьбы с пиратством, выявлены недостаточность унификации норм страхования на международно-правовом уровне, рассмотрены особенности пиратства в настоящее время, зависимость стоимости страхования от пиратской активности, состояние правовой защищенности интересов судовладельца в случаях пиратских нападений на международных маршрутах, сделан вывод о том, что сложности с понятием «пиратство» не мешают осуществлять его полноценное исследование в международном праве, отражены недостатки самой концепции пиратства в международном праве, исследованы нормы права в области страхования, а также имеющиеся недоработки в смысле большей унификации и большей защиты судовладельцев в случае необходимости уплаты выкупов, в особенности в России.

Научная новизна: в статье впервые исследованы международно-правовые особенности морского страхования пиратства в качестве одной из мер борьбы с пиратством.

Практическая значимость: основные положения и выводы статьи могут быть использованы в практической, научной и педагогической деятельности при рассмотрении вопросов о морском страховании пиратского риска.

Ключевые слова: международное право; пиратство; Конвенция ООН по морскому праву, 1982 г.; морское право; выкуп; вооруженный разбой против судов

Как цитировать статью: Анянова Е. С. Морское страхование как один из способов борьбы с пиратством // Актуальные проблемы экономики и права. 2016. Т. 10, № 3. С. 202–212. DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.10.2016.3.202-212>

Введение

Данная работа рассматривает проблематику морского страхования как одного из способов защиты морской промышленности от пиратства и вооруженного разбоя против судов.

В связи с тем, что специальных исследований на тему правовых особенностей морского страхования от пиратства еще не проводилось, работа написана на основе более общих работ о пиратстве и вооруженном

разбое против судов, работ по международному праву, по страхованию, в том числе и по морскому, таких отечественных и зарубежных исследований, как В. Тэлли, Э. Рул [1], Ю. С. Ромашев [2], А. Ковалев, С. Черниченко [3], С. Комбс, М. Сланн [5], М. Боот [6], А. Граф [7], У. Йениш [8], Й. Дэльбрюк, Р. Вольфрум [9], Д. Гуильфойль [10], Х.-Г. Эрхарт, К. Петретто, П. Шнайдер [11], В. Голицын [12], П. Тодд [13], Й. Исанга [14], С. Допилка [15], Й. Пауэр [16], Р. Гайсс, П. Петриг

[18], П. Крист [19], П. Санд [20], В. Непейвода [21], Н. Г. Адамчук [22], А. А. Каламкарлова [23], С. Л. Ефимов [25], У. Йениш [26], М. Мехиа, П. К. Мухерйе [27], З. Йозкаир [28], Х. Мотте, К.-Х. Туме [30], Л. Ю. Балакирева [31], Л. Бенто [32]. Особое внимание хотелось бы обратить на диссертации на соискание степени кандидата экономических наук в области страхования ответственности судовладельцев Л. Ю. Балакиревой и страхования международных грузоперевозок на морском транспорте А. А. Каламкарловой. В работе использовались статистические данные Международного морского бюро (далее – ММБ) Международной торговой палаты (далее – МТП) и Всемирного банка.

Целью статьи является исследование особенностей морского страхования пиратского риска и выявление путей устранения имеющихся недоработок.

Необходимость проведения данного исследования обусловлена недостаточной разработанностью темы в отечественной и западной юридической литературе. Точных статистических данных у исследователя нет, поскольку многие из нападений на суда не регистрируются, а часть информации о ставках и затратах конфиденциальна, в связи с чем ученые неохотно исследуют именно данный аспект морского страхования. Кроме того, в международно-правовом регулировании морского страхования наличествуют и недоработки. В частности, отсутствуют унифицированные правила оформления договора морского страхования, в особенности для случаев пиратских, террористических и других нападений, которые можно было бы взять за основу разработки национальных правил. Кроме того, нет единой точки зрения, как поступать со случаями захвата судов (полу)террористическими организациями и их требованиями оплатить выкуп в условиях борьбы с финансированием терроризма в принципе.

В настоящей работе использован диалектический метод познания, который позволяет проанализировать особенности морского страхования пиратства в контексте особенностей его регулирования на национальном и международно-правовом уровнях на основании объективных и субъективных факторов. В работе также использованы такие частные научные методы исследования, как формально-юридический, системно-структурный, социально-правовой, сравнительно-правовой, статистический.

Результаты исследования

Одной из актуальных проблем судоходства и глобальной экономики в целом является угроза пиратства.

Главная сложность в борьбе с ним объясняется тем, что территории, которые являются особо опасными, географически разбросаны по всему земному шару.

Повышенной активностью пиратов отличаются судоходные морские пространства в районе Юго-Восточной Азии и Южно-Китайского моря [1, с. 89–91] (Малаккский пролив, Индонезия, Филиппины, Таиланд), Западной Африки (Нигерия, Сенегал, Ангола, Гана), Индии, Шри-Ланки, Бангладеша, Сомали, Танзании, Южной Америки и Индийского океана, Карибского моря (Бразилия, Колумбия, Венесуэла, Эквадор, Никарагуа, Гайана), другие морские пространства близко к берегу или на узких участках, таких как Средиземное, Черное моря [2, с. 10], пролив Ла-Манш, Бенгальский залив [3, с. 353]. Вокруг Африканского континента вообще случаются 90 % всех пиратских нападений [4, с. 96]. Активность пиратов связана со значительной бедностью прибрежных регионов [5, с. 257].

Статистика свидетельствует, что места активных нападений на морские суда время от времени меняются, в связи с чем в будущем очаги преступности на море легко могут переместиться [2, с. 215]. Примером такого перемещения может служить пиратский кризис у берегов Сомали с 2004 по 2013 гг. Если в периоды высокой пиратской активности в Аденском заливе совершалось более 200 нападений на суда в год, то в 2015 г. сомалийскими пиратами, по данным ММБ – подразделения МТП, не было совершено ни одного нападения. Общее количество нападений на морских пространствах в 2015 г. составило 246 случаев (для сравнения: 439 – в 2011 г., 297 – в 2012 г., 264 – в 2013 г., 245 – в 2014 г.). Больше всего таких преступлений совершено в районе Индонезии (108), 13 случаев у берегов Малайзии, 11 – у Филиппин, 27 – у берегов Вьетнама, 11 – у Бангладеша, 13 – у Индии, 14 – у Нигерии. Также незначительное количество нападений зафиксировано в проливе Малакка, Сингапурском проливе, у берегов Таиланда, Китая, Колумбии, Гаити, Венесуэлы, Камеруна, Конго, Египта, Ганы, Гвинеи, Берега Слоновой Кости, Кении, Либерии, Мозамбика, Демократической республики Конго и Папуа Новой Гвинеи¹.

¹ Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). URL: <http://www.icc-ccs.org/> (дата обращения: 30.04.2016).

В I квартале 2016 г. у берегов Индонезии, Филиппин, Китая, Вьетнама, Индии, Гайаны, Перу, Венесуэлы, Кот-д'Ивуара, Кении, Нигерии зарегистрировано уже 37 случаев².

Следует учитывать, однако, что полностью достоверная статистика практически недоступна, в связи с тем что судовладельцы неохотно официально регистрируют пиратские покушения. Как правило, такие сведения не разглашаются и не доводятся в том числе и до самих страховых компаний. Подобные заявления в конечном итоге приводят к увеличению страховых премий, что особенно невыгодно в случае незначительных нападений. В качестве мер борьбы с пиратством судовладельцы предпочитают не обращение в правоохранительные органы, а вооружение экипажа или наем охраны из опасений, что официальные методы приведут к озлоблению и эскалации конфликта [6, с. 103].

Для статистики страхования в международном масштабе доступны только базовые страховые ставки. Рыночные ставки остаются конфиденциальной информацией и не разглашаются.

Пиратство совершается по мотивам экономической выгоды [7, с. 33], однако масштабы пиратской деятельности различны: начиная с мелкого воровства денег и других ценностей из сейфа судна до угона судов и взятия экипажа в заложники с требованием выкупа (размер выкупа иногда может превышать сумму в 1 миллион долларов США) организованными преступными сообществами. Как правило, в числе пиратских группировок имеются и лица, владеющие контактами на берегу и в других странах, в том числе и для отмыкания полученных от выкупов денежных сумм, приобретения оружия и оборудования [8, с. 125].

Пираты не очень любят нападать на крупные суда международного сообщения, в том числе и потому, что данные факты становятся достоянием международной общественности и привлекают внимание международной прессы. Охотнее пираты совершают нападения на суда, на которые легко подняться и на которых присутствует незначительное количество людей [1, с. 91].

Концепция пиратства закрепляется в Конвенции об открытом море 1958 г. (ст. 14–22) и в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 100–107). Эта концепция относится к нормам международного обычного

права, т. е. они применяются и к государствам, не подписавшим Конвенцию 1982 г.

Международно-правовое понятие пиратства ограничено [15, с. 16]. Ст. 101 Конвенции 1982 г. определяет пиратство как любой неправомерный акт насилия, задержания или грабеж, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата. Пиратство должно быть направлено против другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту, и происходить в открытом море либо вне юрисдикции какого бы то ни было государства. Также пиратством признается любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, совершенный со знанием обстоятельств, в силу которых судно или летательный аппарат является пиратским. Наказуемы также подстрекательство или сознательное содействие данным преступлениям.

Таким образом, концепция пиратства предполагает совершение преступления при наличии двух судов (нападение одного судна на другое) с личной целью [9, с. 368]. Данное требование о наличии двух судов означает, что угон судна не может квалифицироваться как пиратство [10, с. 86], так же как и совершение пиратского нападения поднявшимися на борт преступниками [11, с. 21].

Иногда встречаются теоретические рассуждения о том, что означает формулировка «в личных целях» и ее трактование в качестве отграничения пиратства от политически мотивированных актов или, как правило, о том, что акт пиратства не может быть совершен государственными судами [10, с. 86].

Вообще само требование к совершению актов пиратства «в личных целях» имеет под собой историческую основу. Были периоды, когда государства нанимали пиратов и использовали их против враждебных государств. Таким образом, пиратством должно являться действие, совершаемое не в интересах государства. Понятие личных целей в Конвенции 1982 г. отсутствует [12, с. 1171]. В контексте морского страхования понятие «в личных целях» для актов пиратства важно в том смысле, что законодательство многих государств (РФ в том числе) не позволяет выплату выкупа, в случае если похитителями выступают лица, занимающиеся террористической деятельностью.

Определение, содержащееся в ст. 101 Конвенции, не охватывает нападения в пределах территориальных вод, где совершаются около 80 % всех нападений на

² Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 March 2016. London: ICC IMB, 2016 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). URL: <http://www.icc-ccs.org/> (дата обращения: 30.04.2016).

морские суда. Нападения на суда в пределах национальной юрисдикции государства не охватываются действием международного права [13, с. 4], а рассматриваются как акты разбойных нападений, но не пиратства [14, с. 1297].

Международным морским бюро Международной торговой палаты, учрежденным в 1981 г., нападения в суверенных водах также классифицируются как акт пиратства [15, с. 16]. В соответствии с этим определением актами пиратства признаются поднятие на борт или его попытка с намерением совершить хищение или другое преступление с возможностью применения силы. Это определение включает в себя все действительные нападения или их попытки вне зависимости от того, где находится судно [16, с. 113]. Это широкое толкование определения пиратства [17, с. 307].

Хотя в докладе от 26 июля 2010 г. [20] Генерального секретаря ООН Пан Ги Муна отмечалось совершение пиратских актов на расстоянии 1200 миль от побережья Сомали (п. 42 доклада от 26 июля 2010 г.), исследователями подчеркивается, что в открытом море и исключительной экономической зоне происходит лишь незначительное количество нападений на суда [7, с. 14]. Таким образом, международное право регулирует лишь незначительное количество совершаемых пиратских нападений, что препятствует должной борьбе с подобным проявлением.

В силу данных ограничений территории действия Конвенции 1982 г. Международная морская организация (далее – ИМО) в определении пиратства ввела концепцию вооруженных нападений на море. В 2009 г. резолюцией ИМО А. 1025 (26) от 2 декабря 2009 г. был принят Кодекс практики по расследованию преступлений, связанных с пиратством и вооруженным разбоем против судов, в соответствии с которым пиратство определяется так же, как и в Конвенции 1982 г. (п. 2.1). В п. 2.2 содержится определение вооруженного разбоя против судов: любой незаконный акт насилия или ареста, либо любой акт грабежа или угроза его применения, кроме акта пиратства, совершаемые с личными целями и направленные против судна или против лиц или имущества на борту такого судна в пределах внутренних вод государства, архипелага и территориального моря, любой акт подстрекательства или сознательного содействия совершению любого из перечисленных деяний.

Представляется возможным сделать вывод, что недостаточная четкость самого понятия «пиратство» в международном праве не мешает эффективной

борьбе с данными явлениями [18, с. 223], поскольку для практических целей, как было рассмотрено выше, Международным морским бюро Международной торговой палаты было разработано определение пиратства в широком смысле, кроме того, практически оно приравнено к понятию пиратства в части правового статуса понятия вооруженного разбоя против судов.

Меры по борьбе с пиратством (военное патрулирование, уголовная ответственность за пиратство и возможность судебного преследования задержанных лиц, подозреваемых в пиратстве, новейшие технологии, в том числе и интерактивные карты с нанесенными на них зонами повышенной опасности, использование услуг частных охранных предприятий на опасных участках), в особенности межгосударственные инициативы, являются очень дорогостоящими в первую очередь для развивающихся стран. К примеру, современная система охранной тревоги на судне стоит приблизительно 2 000 долларов США за единицу, причем 100 долларов США в год необходимы для поддержания системы. Существенную статью расходов в бюджете составляет и наем дополнительного персонала в связи с необходимостью охраны судна [19, с. 35].

Среди мер борьбы с пиратством числится и такая, как смена маршрута следования грузового судна, что позволяло бы избежать пиратского нападения. Альтернативный путь может стоить до 6 500 000 долларов США в год [20, с. 48]. Смена маршрута является очень дорогостоящим мероприятием и связана со значительной потерей времени, так что зачастую судовладельцы предпочитают идти через зону риска, опираясь на поддержку страховых компаний.

Пиратство негативно отражается на увеличении стоимости не только транспортных расходов, но и страховых премий. Страхованием охватывается и ущерб, причиняемый людям и имуществу, и оплачиваемые выкупы.

Страхование является одним из способов защиты морской промышленности от пиратства³, то есть си-

³ Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed

стематизированной совокупностью действий, которые направлены на борьбу с пиратством в международно-правовом масштабе.

Ущерб от пиратства (уплата выкупов, хищение имущества, причинение вреда судам и другие затраты) оценивается миллионами долларов в год, поэтому судовладельцы предпочитают оплачивать дорогостоящее страхование подобного риска. В свою очередь страховщики в случае повышения риска пересматривают стоимость страхования или требуют дополнительную страховую премию [21, с. 150].

К примеру, во время высокой активности пиратов в районе Аденского залива размеры страховых премий страхования похищения и выкупа возрастали чуть ли не в десять раз. Стоимость базовой страховки от риска пиратского нападения при прохождении судна через Аденский залив составляет около 40–50 долларов за стандартный 20-футовый контейнер (при наступлении страхового случая возмещаются около 5–6 тысяч долларов за контейнер). После того как территория Аденского залива и западной части Индийского океана в 2008 г. была классифицирована как «зона военного риска» со специальными страховыми премиями, в зависимости от класса судна сумма страховых взносов достигала 150 000 долларов США за каждый рейс отдельного судна [19, с. 35].

Значительное удорожание морских перевозок и рост стоимости страховых сборов произошли также и в результате захвата пиратами саудовского супертанкера «Сириус Стар» в районе побережья Кении.

Учитывая высокую стоимость альтернативного маршрута при огибании опасного района, страхование выступает в качестве более эффективной с экономической точки зрения альтернативы. Однако хотелось бы подчеркнуть, что очень часто судовладельцы страхуют свой груз по заниженным ставкам. Это объясняется тем, что цена товара повысится, если полис будет оформлен на действительную стоимость груза.

Страховые компании покрывают убытки судовладельца, возникшие вследствие физической гибели, повреждения и поломки корпуса, машин или оборудования судна, возникновения ответственности

перед третьими лицами, расходов судовладельца по уменьшению размера убытков. До 70 % судовладельцев страхуют свои суда от риска пиратства при следовании их судов в Аденском, Гвинейском заливах вблизи Нигерии и в Малаккском проливе.

Однако существуют сложности юридического характера в вопросах страхования, которые обусловлены тем, что для эффективной защиты имущественных интересов страхователей недостаточно национальных страховщиков, необходимо участие международного элемента, что обуславливает развитие интегрированного международного рынка услуг морского страхования грузоперевозок [22, с. 22]. Одновременно ставится вопрос о необходимости дальнейшей унификации международно-правовых норм, регулирующих вопросы страхования, поскольку на настоящий момент отсутствуют четкие унифицированные правила [23, с. 70]. Необходимость регулирования данных вопросов на международно-правовом уровне связана с особенностями морского судоходства как отрасли производства.

В России гражданским законодательством (ст. 943 ч. 1 ГК РФ) предусмотрено, что страховщики или объединения страховщиков могут определять свои собственные правила страхования на основании требований законодательства о страховом деле [24, с. 98]. Широко используется в данном случае и опыт зарубежных стран, а именно, к примеру, правила, разработанные Институтом лондонских страховщиков. Таким образом, различия в условиях страхования российских страховых компаний могут быть значительны. Подобный подход критикуется⁴. Представляется, что в данном случае более эффективной была бы разработка унифицированных типовых правил страхования ответственности судовладельца, которые были бы максимально приближены к международным стандартам страхования P&I клубов. Наличие таких

tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results, 26 July 2010. S/2010/394, p. 42 // Организация Объединенных Наций. URL: <http://www.un.org> (дата обращения: 30.04.2016)

⁴ Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results, 26 July 2010. S/2010/394, p. 42 // Организация Объединенных Наций. URL: <http://www.un.org> (дата обращения: 30.04.2016)

типовых правил значительно повысило бы качество отечественного страхового продукта.

В практике морского страхования западных стран применяются единые устоявшиеся правила, разработанные основными центрами морского страхования. Поскольку при разработке проекта российского Гражданского кодекса 1996 г. активное участие принимали юристы Германии, представляется возможным рассмотреть в качестве примера институт общих условий сделок (*Allgemeine Geschäftsbedingungen*), лежащих в основе заключения договоров страхования в ФРГ. Таким образом, основой договора страхования в ФРГ являются Общие немецкие условия морского страхования (*Die Allgemeinen Deutschen Seeverversicherungsbedingungen*) [25, pp. 19–20]. Вследствие высокой степени риска пиратских нападений для оформления такой страховки именно от пиратских и других нападений в ФРГ требуется оплатить дополнительный сбор [26, р. 240]. Такая специальная конструкция со статусом, практически равным статусу закона, в законодательстве РФ отсутствует, в результате чего в России существует несколько моделей страховых правил, на основе которых заключаются договоры морского страхования.

Преимуществом таких правил является то, что условия договора толкуются однозначно и четко, что выгодно в первую очередь судовладельцам. Появление таких правил, считаем, повысило бы конкурентоспособность российских страховых компаний по сравнению с западными и улучшило бы качество самих страховых продуктов.

По нашему мнению, страхование пиратства может быть осуществлено через страхование каско (корпуса и оснастки перевозочных и других плавсредств), карго (страхование перевозимых грузов) или ответственности судовладельцев.

По мнению И. В. Непейвода, пиратство в страховании является обычным покрываемым риском [21, с. 42]. В страховой практике не сложилось четкой позиции, как точно классифицировать риски пиратства: военные риски (включаются по соглашению сторон в качестве дополнения в состав покрытия) или риски каско и поломки/повреждения судового оборудования и машин (вследствие захвата судна). Существует даже специальный тип страхования похищения и выкупа для судовладельцев, о котором намеренно не сообщается членам экипажа судна.

При страховании каско судов пиратство зачастую указывается в полисе как отдельный риск, однако существует оговорка, в которой прописана возможность перенесения риска пиратства на военный риск. При покрытии полисом военных рисков, помимо базового покрытия, есть и зона исключений с дополнительной страховой премией либо дополнительными условиями. В частности, в английском праве при страховании пиратства в качестве военного риска применяется оговорка Совместного военного комитета Ллойда по защите судов от пиратов JW 2005/002 (или JW 2005/003). В соответствии с данной оговоркой в случае захода судном в районы, исключенные Совместным военным комитетом, страховое покрытие теряется либо судовладелец доплачивает страховщику довольно приличную премию⁵.

Морское страхование в российском законодательстве регулируется такими основными законодательными актами, как Закон РФ № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.1992, гл. 48 ГК РФ и гл. XV КТМ. Российское законодательство содержит определенный сдерживающий механизм для выплаты выкупа, требуемого за пиратские действия. Речь идет о требованиях Гражданского кодекса РФ, который не допускает подобных расходов. Ст. 928 ч. 3 ГК РФ не допускает страхования расходов, к которым лицо может быть принуждено в целях освобождения заложников. Законодатель исходит из того, что выплатой выкупа использование захвата заложников для получения материальных средств только стимулируется [24, с. 103]. Федеральный закон № 115-ФЗ «О противодействии легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, и финансированию терроризма» от 07.08.2001 рассматривает выплату выкупа пиратам за освобождение членов экипажа как финансирование терроризма

⁵ Report of the Secretary-General on possible options to further the aim of prosecuting and imprisoning persons responsible for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, including, in particular, options for creating special domestic chambers possibly with international components, a regional tribunal or an international tribunal and corresponding imprisonment arrangements, taking into account the work of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia, the existing practice in establishing international and mixed tribunals, and the time and resources necessary to achieve and sustain substantive results, 26 July 2010. S/2010/394, p. 43 // Организация Объединенных Наций. URL: <http://www.un.org> (дата обращения: 30.04.2016)

в свете ст. 206 УК РФ о захвате заложника и ст. 211 УК РФ в свете угона судна водного транспорта. Соответственно, и страховое возмещение уплаченной в качестве выкупа пиратам суммы с наказанием и судовладельца, и страховщика в соответствии с действующим законодательством РФ может быть расценено как преступление. Эксперты предупреждают и об опасности подобных выплат российским страховщиком в случае страхования судна по английскому законодательству. Поскольку осуществление таких платежей запрещено и со стороны организаций, которые осуществляют операции с денежными средствами (т. е. банков), у банка страховщика, находящегося на территории Российской Федерации, может быть отозвана лицензия.

Опасение вызывают предположения о возможной связи пиратских, террористических и политических организаций. Террористические организации могут использовать пиратов как своих агентов, легкий источник доходов, незаконную транспортировку оружия и людей [8, с. 125] и достижения общих целей. Даже по английскому законодательству в ряде случаев выкуп, выплаченный за освобождение заложников, может квалифицироваться как отмывание преступно нажитых средств или как нарушение закона о борьбе с терроризмом. Страховщик под риском лишения лицензии участвовать в таких выплатах не может. Опасения подтверждаются и тем, что в регионах, где развито пиратство, находят себе убежище еще и террористические организации, например Аль-Шабааб в Йемене и Сомали [25, с. 52]. В связи с этим в последнее время пираты стали подчеркивать, что они не располагают связями с террористическими организациями и своей деятельностью преследуют исключительно корыстные цели.

Как выход из данной ситуации представляется возможным приравнять требование выплатить выкуп за освобождение заложников к риску вымогательства, страхование от которого допускается законодательством. В любом случае, на наш взгляд, интересы судовладельцев защищены недостаточным образом, поскольку в законодательстве не прописан механизм защиты их прав в случае необходимости выплаты выкупа, в особенности террористической или политической организации.

Что касается международного опыта, то, к примеру, по английскому законодательству выкуп не считается

незаконным и может возмещаться страховщиками, но не в случаях террористической деятельности.

Ущерб от пиратства оценивается в миллионы долларов в год [26, с. 316–326]. Помимо издержек, связанных с хищением имущества, причинением вреда судам, судовладельцы нередко выплачивают выкуп. Выплачиваемые суммы порой очень значительны. По неофициальным данным, встречающимся в прессе, средний размер выкупов составляет приблизительно 5 500 000 долларов. В случае использования услуг лондонских компаний речь идет о выкупе с привлечением переговорщиков и организацией доставки выкупа, стоимость которых составляет не менее 1 500 000 долларов. Услуги переговорщиков сами по себе стоят более 500 000 долларов в месяц. Страховка за судно, проходящее через опасные районы, от риска пиратства за несколько дней составляет до \$30 000, но включает в себя и оплату суммы выкупа в размере 2–3 000 000 долларов США, услуг компании для ведения переговоров и даже медицинских услуг в случае необходимости.

По информации, которая встречается в СМИ, обычный пират получает от выкупа от 30 000 до 75 000 долларов США, что составляет приблизительно 0,01–0,025 % от общей суммы выкупа, а также бонусы, в случае если у них есть собственное оружие или они первыми поднялись на судно. Непосредственные «инвесторы» пиратских нападений получают приблизительно 30–75 % от общей суммы выкупа ⁶.

По статистическим данным ООН и Всемирного банка, во время кризиса сомалийского пиратства между 2005 и 2012 г. сомалийским пиратам было выплачено порядка 400 000 000 долларов США в качестве выкупа ⁷.

Выкуп за захваченное в 2008 г. судно «Бунга Мелати Дуа» составил 2 000 000 долларов США (стоимость самого судна и груза на нем была оценена в 80 000 000 долларов США). Судно было застраховано в том числе и от риска пиратства. Захваченный в 2009 г. химический танкер «Лонгшамп» был отпущен в обмен на выплату выкупа в размере 1 850 000 долларов США (вместо требуемых первоначально 6 000 000 долларов США).

⁶ The World Bank (eds.) *Pirate Trails. Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa*. Washington, D.C.: World Bank, 2013. Executive Summary. P. 3.

⁷ Там же.

В 2008 г. выкуп за угнанный в Сомали крупнотоннажный танкер «Сириус Стар» (оператор судна – украинская компания «Томекс Тим»), полностью заполненный нефтью, составил 3 000 000 долларов США [27, с. 161–164].

Выплаченный в феврале 2009 г. выкуп владельцами судна «Ватерлюкс АГ» (Панама) за украинское судно «Фаина» в 2008 г. составил 3 200 000 долларов США.

2 мая 2009 г. пираты Сомали захватили судно «Ариана» с экипажем из 24 украинцев, отпустив его только 10 декабря 2009 г. после уплаты выкупа в размере 3 000 000 долларов США.

Захваченный в 2009 г. танкер «Боу Асир» был освобожден за 2 400 000 долларов.

В феврале 2011 г. за освобождение танкера на севере Сомали выплатили 13 500 000 долларов США.

Таблица 1

**Статистика ММБ по выкупам
за освобождения экипажей***

**Table 1. International Maritime Bureau statistics
on ransoms for releasing the crews***

Год / Year	Количество выкупов / Number of ransoms
2011	10
2012	26
2013	36
2014	9
2015	19
2016	6 совершенных и 1 попытка получения выкупа / 6 complete and 1 incomplete attempts of ransom

* *Источник:* Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. London: ICC IMB, 2016, p. 9 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). URL: <http://www.icc-ccs.org/> (дата обращения: 30.04.2016).

* *Source:* Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2015. London: ICC IMB, 2016, p. 9 // International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (ICC IMB). URL: <http://www.icc-ccs.org/> (access date: 30.04.2016).

Выкуп за греческий танкер «Смирный» с экипажем из 26 человек составил в 2013 г. 9 500 000 долларов.

За освобождение немецко-американского журналиста в 2013 г. сомалийским пиратам – 1 600 000 долларов.

В феврале 2015 г. было совершено нападение на нефтяной танкер под флагом Мальты «МТ Каламос». Экипаж был освобожден после уплаты выкупа в размере 400 000 долларов США.

Практика выплаты выкупов нередко критикуется из-за того, что подобным образом судовладельцы финансируют пиратский бизнес и способствуют его развитию. Однако позиция, что зачастую дешевле оплачивать причиняемый пиратами ущерб и откупы, чем непосредственно бороться с данным феноменом, формировалась на протяжении столетий, и, как правило, судовладельцы не обращаются в правоохранительные органы и не желают бороться с этим явлением.

Обычно пираты освобождают суда и экипажи в целостности и сохранности после получения выкупа, стоимость выкупа покрывается страховкой корпуса, хотя в последнее время страховщики предпочитают страхование пиратских рисков как военных. Страхование выкупа может включать в себя расходы на ведение переговоров, оплату посреднических услуг, консультации и медицинскую помощь. В любом случае детали страхования в результате нештатных ситуаций во время нападений пиратов остаются зачастую непредусмотренными.

Выводы

На основании проведенного в ходе написания статьи исследования представляется возможным сделать следующие выводы.

Морское страхование грузоперевозок как важная составляющая международных экономических отношений сильно подвержено влиянию глобализации. Это выражается, прежде всего, в процессах унификации условий страхования, роста конкуренции и модернизации инфраструктуры рынка через применяемые национальными страховыми компаниями правилами страхования.

В современных условиях обособленные национальные страховщики не могут эффективно защищать имущественные интересы страхователей, что обуславливает формирование интегрированного международного рынка морского страхования грузоперевозок [28, с. 22].

В международно-правовом регулировании вопросов страхования пиратства нет четких унифицированных правил [29, с. 70], что обуславливает необходимость их выработки именно на международно-правовом уровне в связи с особенностями морского судоходства как отрасли производства.

В ходе исследования была выявлена определенная нечеткость самого понятия «пиратство» в международном праве. Наличие в международно-правовом

регулировании нескольких концепций пиратства не мешает эффективной борьбе с данными явлениями [18, с. 223], однако появление единого понятия пиратства позитивно отразится на самой организации страхового дела.

На сегодняшний день в России нет единых стандартных условий морского страхования. Каждый страховщик вправе устанавливать свои собственные правила страхования. Кроме того, международно-правовое оформление механизма оплаты выкупа окончательно не урегулировано, что касается случаев нападения со стороны террористов или организаций, подозреваемых в связях с террористами, в первую очередь в смысле защиты интересов судовладельца. Представляется необходимой разработка унифицированных правил страхования, которые будут соответствовать международной практике. Единый подход к договорам морского страхования повысит качество услуг российского морского страхования.

Поскольку проблемным аспектом в мерах по борьбе с морской преступностью является их финансирование, судоходным компаниям приходится пользоваться дорогостоящими услугами страховых компаний. Судоходные и страховые компании распределяют ущерб от пиратства на потребителей через повышение уплачиваемых сборов [30, с. 408]. Таким образом, как сами судовладельцы, так и конечные потребители товаров, перевозчики заинтересованы в как можно более эффективной борьбе с пиратством на международных маршрутах [31, с. 5].

Подводя итог всему вышеизложенному, следует подчеркнуть, что морское страхование – один из эффективных способов борьбы с пиратством, поскольку процедура страхования позволяет судам идти через «зоны риска» [32, с. 401], а процедура выплаты выкупа подразумевает под собой проведение расследования и обращение в правоохранительные органы.

Список литературы

1. Talley W., Rule E. Piracy in shipping // Talley W. Maritime safety, security and piracy. London: Informa, 2008. 344 p.
2. Ромашев Ю. С. Борьба с пиратством и вооруженным разбоем на море (правовые основы и практика). М.: Транслит, 2012. 336 с.
3. Международное право / отв. ред. А. Ковалев, С. Черниченко. 3-е изд. М.: ТК Велби, Проспект, 2008. 832 с.
4. Gegen Piraterie gibt es kein Patentrezept // HANSA International Maritime Journal. 148. Jahrgang. 2011. Nr. 3. Pp. 96–98.
5. Combs C., Slann M. (eds.). Encyclopedia of terrorism. New York: Facts On File, 2007. 478 p.

6. Boot M. Pirates, then and now. How piracy was defeated in the past and can be again // Foreign Affairs. 2009. Vol. 88. Pp. 94–107.

7. Graf A. Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: applying the lessons learned from the countermeasures against maritime violence in the Strait of Malacca to the Gulf of Aden. Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, 2011. 58 p.

8. Jenisch U. Piracy, Navies and the Law of the Sea; the Case of Somalia // WMU Journal of Maritime Affairs. 2009. Vol. 8. No. 2. Pp. 123–143.

9. Delbrück J., Wolfrum R. Völkerrecht. Vol. I/2. Berlin: de Gruyter, 2002. LXXIX, 509 p.

10. Guilfoyle D. Piracy prosecutions and international law // BIMCO Bulletin. 2011. Vol. 106. No. 2. Pp. 86–88.

11. Ehrhart H.-G., Petretto K., Schneider, P. Security governance als Rahmenkonzept fuer die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus. Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, 2011. 69 p.

12. Golitsyn V. Maritime security (case of piracy) // Hestermeyer H. [et al.] Coexistence, Cooperation and Solidarity. Lieber Americum Rüdiger Wolfrum. Vol. II. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. 2211 p.

13. Todd P. Maritime fraud and piracy. 2nd ed. London: Lloyd's List, 2010. 329 p.

14. Isanga J. Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes // American University Law Review. 2009–2010. Vol. 59. Pp. 1267–1320.

15. Допилка С. Уголовная ответственность за терроризм и пиратство на море: дис. ... канд. юр. наук. Киев, 1993. 192 с.

16. Power J. Maritime terrorism: a new challenge for national and international security // Barry Law Review. 2008. Vol. 10. Pp. 111–133.

17. Wolfrum R. Hohe See und Tiefseeboden (Gebiet) // Vitzthum W.G. (Hrsg.) Handbuch des Seerechts. München: Beck, 2006. 640 p.

18. Geiss R., Petrig A. Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden. Oxford: Oxford University Press, 2011. 321 p.

19. Crist P. Security in maritime transport: risk factors and economic impact. URL: www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf (дата обращения: 24.01.2007)

20. Sand P. Avoid piracy and make an extra buck: Go round the Cape of Good Hope // BIMCO Bulletin. 2009. Vol. 104. No. 4. Pp. 48–50.

21. Непейвода И. В. Морское страхование: пиратство // Морское страхование. 2011. № 2 (03). С. 42–53.

22. Адамчук Н. Г. Теория и практика страхования. М.: Анкил, 2003. 704 с.

23. Каламкарлова А. А. Страхование международных грузоперевозок на морском транспорте: автореф. дис. ... канд. эк. наук. М., 2010. 24 с.

24. Greenberg M., Chalk P., Willis H. [et al.]. *Maritime Terrorism: Risk and Liability*. Santa Monica, CA: RAND Corporation*, 2006. 167 p.

25. Ефимов С. Л. *Морское страхование. Теория и практика*. М.: Рос Консулы, 2001. 448 с.

26. Jenisch U. *Schiffahrt und Terrorismus – erste Antworten auf neue Risiken* // *HANSA International Maritime Journal*. 147. Jahrgang. 2010. No. 11. Pp. 52–57.

27. Mejia M., Mukherjee P.K. *Selected issues of law and ergonomics in maritime security* // *JIML*. 2004. No. 10. Pp. 316–326.

28. Özçayır Z. *Piracy. Part II* // *The journal of international maritime law*. Vol. 16. Iss. 2. 2010. Pp. 161–168.

29. Fuchs M. *Die Frage der Versicherbarkeit von Loesegeld bei Pirateriefaellen*. Karlsruhe: Verlag Versicherungswirtschaft, 2014. 255 p.

30. Motte H., Thume K.-H. (Hrsg.) *Transportversicherungsrecht*. Muenchen: C. H. Beck, 2004. 1027 p.

31. Балакирева Л. Ю. *Страхование ответственности как инструмент защиты экономических интересов судовладельцев: автореферат дис. ... канд. эк. наук*. М.: ФГОБУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 2014. 24 с.

32. Bento L. *Toward an international law of piracy sui generis: how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish* // *Berkeley Journal of International Law*** . 2011. Vol. 29:2. Pp. 399–455.

Дата поступления 10.05.2016

Дата принятия в печать 31.08.2016

Дата онлайн-размещения 20.09.2016

© Анянова Е. С., 2016

Информация об авторе

Анянова Екатерина Сергеевна, кандидат юридических наук, соискатель кафедры международного права, Московский государственный институт международных отношений (г. Москва), ведущий инженер АО «ПСЗ «Янтарь» (г. Калининград)

Адрес: 236005, г. Калининград, пл. Гуськова, 1, тел.: (4012) 61-31-42

E-mail: Ekaterina.Anyanova@gmail.com

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4478-5324>

Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/M-8477-2016>

E. S. ANYANOVA¹

¹ *Moscow State Institute for International Relations, Moscow, Russia*

MARITIME INSURANCE AS A WAY TO STRUGGLE PIRACY

Objective: to research the features of maritime insurance from the viewpoint of fighting piracy at international level and to define the ways to improve the legal norms in this sphere.

Methods: dialectic method of cognition and private scientific research methods (formal-legal, systemic-structural, social-legal, comparative-legal, statistical).

Results: basing on the analysis of normative legal acts, regulating the relations in the sphere of maritime insurance as one of the ways to struggle against piracy, the insufficiency of unified insurance norms at international-legal level is revealed; features of modern piracy are identified, as well as the dependence of the insurance cost on the pirates' activity; the state of legal protection of the ship-owner's interests in case of pirates' attacks at international routes; a conclusion is made that the difficulties with the "piracy" notion do not hinder its full-fledged research in international law; the drawbacks of the piracy concept in international law are reflected; the insurance legal norms are studied as well as the drawbacks in insufficient unification and stronger protection of ship-owners in case of ransom payments, especially in RF.

Scientific novelty: for the first time in the article the international-legal features of maritime piracy are viewed as one of the measures of struggle against piracy.

Practical significance: the main provisions and conclusions of the article can be used in practical, scientific and educational activity when dealing with the issues of maritime insurance of piracy risks.

Key words: International law; Piracy; UNO Convention on maritime activity, 1982; Maritime law; Ransom; Armed robbery against ships

References

1. Talley, W., Rule, E. *Piracy in shipping*, Talley W. *Maritime safety, security and piracy*. London: Informa, 2008. 344 p.
2. Romashev, Yu. S. *Struggle against piracy and armed robbery at sea (legal bases and practice)*, Moscow: TransLit, 2012, 336 p. (in Russ.).
3. Kovalev, A., Chernichenko, S. *International law*, Moscow: TK Velbi, Prospekt, 2008, 832 p. (in Russ.).
4. Gegen Piraterie gibt es kein Patentrezept, *HANSA International Maritime Journal*, 148, Jahrgang, 2011, No. 3, pp. 96–98.
5. Combs, C., Slann, M. (eds.) *Encyclopedia of terrorism*, New York: Facts On File, 2007, 478 p.
6. Boot, M. *Pirates, then and now. How piracy was defeated in the past and can be again*, *Foreign Affairs*, 2009, vol. 88, pp. 94–107.

7. Graf, A. *Countering Piracy and Maritime Terrorism in South East Asia and off the Horn of Africa: applying the lessons learned from the countermeasures against maritime violence in the Strait of Malacca to the Gulf of Aden*, Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universität Hamburg, 2011, 58 p.
8. Jenisch, U. Piracy, Navies and the Law of the Sea; the Case of Somalia, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 2009, vol. 8, No. 2, pp. 123–143.
9. Delbrück, J., Wolfrum, R. *Völkerrecht*, vol. I/2, Berlin: de Gruyter, 2002. LXXIX, 509 p.
10. Guilfoyle, D. Piracy prosecutions and international law, *BIMCO Bulletin*, 2011, vol. 106, No. 2, pp. 86–88.
11. Ehrhart, H.-G., Petretto, K., Schneider, P. *Security governance als Rahmenkonzept fuer die Analyse von Piraterie und maritimem Terrorismus*, Hamburg: Institut fuer Friedensforschung und Sicherheitspolitik an der Universitaet Hamburg, 2011, 69 p.
12. Golitsyn, V. Maritime security (case of piracy), Hestermeyer H. [et al.] *Coexistence, Cooperation and Solidarity*. Lieber Americum Rüdiger Wolfrum. Vol. II. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2012. 2211 p.
13. Todd, P. *Maritime fraud and piracy*, 2nd ed., London: Lloyd's List, 2010, 329 p.
14. Isanga, J. Countering persistent contemporary sea piracy: expanding jurisdictional regimes, *American University Law Review*, 2009–2010, vol. 59, pp. 1267–1320.
15. Dopilka, S. *Criminal liability for terrorism and piracy at sea: PhD (Law) thesis*, Kiev, 1993, 192 p. (in Russ.).
16. Power, J. Maritime terrorism: a new challenge for national and international security, *Barry Law Review*, 2008, vol. 10, pp. 111–133.
17. Wolfrum, R. Hohe See und Tiefseeboden (Gebiet), *Vitzthum W.G. (Hrsg.) Handbuch des Seerechts*, München: Beck, 2006, 640 p.
18. Geiss, R., Petrig, A. *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*, Oxford: Oxford University Press, 2011, 321 p.
19. Crist, P. *Security in maritime transport: risk factors and economic impact*, available at: www.oecd.org/dataoecd/19/61/18521672.pdf (access date: 24.01.2007)
20. Sand, P. Avoid piracy and make an extra buck: Go round the Cape of Good Hope, *BIMCO Bulletin*, 2009, vol. 104, No. 4, pp. 48–50.
21. Nepeivoda, I. V. Maritime insurance: piracy, *Morskoe strakhovanie*, 2011, No. 2 (03), pp. 42–53 (in Russ.).
22. Adamchuk, N. G. *Theory and practice of insurance*, Moscow: Ankil, 2003, 704 p. (in Russ.).
23. Kalamkarova, A. A. *Insurance of international cargo transportation at sea transport: abstract of PhD (Economics) thesis*, Moscow, 2010, 24 p. (in Russ.).
24. Greenberg, M., Chalk, P., Willis, H. [et al.]. *Maritime Terrorism: Risk and Liability*, Santa Monica, CA: RAND Corporation*, 2006, 167 p.
25. Efimov, S. L. *Maritime insurance. Theory and practice*, Moscow: Ros Konsuly, 2001, 448 p. (in Russ.).
26. Jenisch, U. Schiffahrt und Terrorismus – erste Antworten auf neue Risiken, *HANSA International Maritime Journal*, 147, Jahrgang, 2010, No. 11, pp. 52–57.
27. Mejia, M., Mukherjee, P. K. Selected issues of law and ergonomics in maritime security, *JIML*, 2004, No. 10, pp. 316–326.
28. Özçayir, Z. Piracy. Part II, *The journal of international maritime law*, vol. 16, iss. 2, 2010, pp. 161–168.
29. Fuchs, M. *Die Frage der Versicherbarkeit von Loesegeld bei Pirateriefaellen*, Karlsruhe: Verlag Versicherungswirtschaft, 2014, 255 p.
30. Motte, H., Thume, K.-H. (Hrsg.) *Transportversicherungsrecht*, Muenchen: C. H. Beck, 2004, 1027 p.
31. Balakireva, L. Yu. *Liability insurance as a tool for protection of ship-owners' economic interests: abstract of PhD (Economics) thesis*, Moscow: FGOBU VPO "Finansovyi universitet pri Pravitel'stve Rossiiskoi Federatsii", 2014, 24 p. (in Russ.).
32. Bento, L. Toward an international law of piracy sui generis: how the dual nature of maritime piracy law enables piracy to flourish, *Berkeley Journal of International Law***, 2011, vol. 29:2, pp. 399–455.

* Признана нежелательной организацией в РФ с 06.12.2023 / Recognized as an undesirable organization in the Russian Federation as of 06.12.2023.

** Принадлежит Калифорнийскому университету, Беркли (с 03.03.2026 включен в перечень нежелательных организаций РФ) / Affiliated with the University of California, Berkeley (designated as an undesirable organization in the Russian Federation effective March 3, 2026).

Received 10.05.2016
Accepted 31.08.2016
Available online 20.09.2016

© Anyanova E. S., 2016

Information about the author

Ekaterina S. Anyanova, PhD (Law), applicant of the Department of International Law, Moscow State Institute for International Relations (Moscow), Leading engineer of “Yantar” Joint Stock Company (Kaliningrad)
Address: 1 Guskov Square, 236005 Kaliningrad, tel.: (4012) 61-31-42
E-mail: Ekaterina.Anyanova@gmail.com
ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4478-5324>
Researcher ID: <http://www.researcherid.com/rid/M-8477-2016>

For citation: Anyanova A.S. Maritime insurance as a way to struggle piracy, *Actual Problems of Economics and Law*, 2016, vol. 10, No. 3, pp. 202–212. DOI: <http://dx.doi.org/10.21202/1993-047X.10.2016.3.202-212>