

**Григорьев Н.Ю.,  
Родюков Э.Б.****СОВРЕМЕННЫЙ МОРСКОЙ  
ТЕРРОРИЗМ (ПИРАТСТВО)  
И БЕЗОПАСНОСТЬ ОБЩЕСТВА**MODERN SEA TERRORISM (PIRACY) AND PUBLIC SAFETY

---

Григорьев Николай Юрьевич — кандидат философских наук, доцент кафедры рекламы и связей с общественностью в медиаиндустрии, ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет печати» имени Ивана Федорова, г. Москва, nugrig@mail.ru

Родюков Эдуард Борисович — кандидат социологических наук, доцент кафедры социологии ФГБОУ ВПО «Военный университет» Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва, groro@mail.ru

Nikolay Grigoriev — the candidate of the philosophical sciences, assistant professor of the pulpit of the advertisement and relationships with the public in медиаиндустрии, FGBOU VPO «Moscow state university of the seal» name Ivana Fedorova, Moscow, nugrig@mail.ru

Eduard Rodyukov — a candidate of the sociological sciences, assistant professor of the pulpit to sociologies of the Military university, Moscow, groro@mail.ru

---

**Аннотация:** В статье предпринимается попытка анализа современного морского пиратства как разновидности терроризма. Морской терроризм представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания, нарушает общепризнанный принцип свободы морей и представляет угрозу миру. Как и пиратство, он является преступлением международного характера. По методам и способам осуществления морской терроризм и пиратство очень похожи. Разница только в целях, которые преследуют исполнители: для пиратов главное — обогащение, нажива, а целью террористов является запугивание властей с целью выполнения своих, как правило, политических, требований. В современное время подобные действия, помимо непосредственного физического и материального вреда, имеют и психологическое влияние, так как подрывают ощущение безопасности людей, провоцируя не только страх путешественников по воде, но страх за своё состояние и состояние своих близких. Несмотря на то, что образ пиратов больше ассоциируется со временами великих географических открытий, в настоящее время существуют реальные пираты и морские террористы, которые, обладая современными технологиями, еще более опасны для государства и людей.

**Abstract:** Attempt of the analysis modern sea piracy is undertaken In article as varieties of the terrorism. The Sea terrorism presents the serious threat to safety of the navigation, breaks the общепризнанный principle of the liberty морей and constitutes a menace world. Either as piracy, he is a crime of

the international nature. On method and way of the realization sea terrorism and piracy much similar. The Difference in purpose only, which pursue the performers: for pirate main — an enrichment, lucre, but purpose terrorist is запугивание powers for the reason execution their own, as a rule, political, requirements. At modern time like actions, aside from direct physical and material harm, have and psychological influence, since undermine the sensation to safety of the people, provoking not only awe journey on water, but awe for its condition and condition their own close. In spite of the fact that image pirate is more associated with timeses great geographical opening, at present exist the real pirates and sea terrorists, who, possessing modern technology, else more dangerous for state and people.

**Ключевые слова:** морской терроризм, пиратство, морская террористическая угроза, пиратские действия, террористические акты на водном пространстве мирового океана, противодействие морскому терроризму.

**Key words:** sea terrorism, piracy, sea terrorist threat, pirate actions, terrorist acts on water space of the world ocean, reluctance sea terrorism.

Пиратство в своей первоначальной форме морских набегов появилось одновременно с мореплаванием и морской торговлей; такими набегами занимались все прибрежные племена, овладевшие основами мореплавания. С появлением цивилизации грань между пиратами и торговцами долгое время оставалась условной: мореплаватели торговали там, где не чувствовали себя достаточно сильными, чтобы грабить и захватывать в плен. Особенно дурную славу снискали и самые искусные мореплаватели древнего мира — финикийцы. В поэме «Одиссей» упоминаются финикийские пираты, похищавшие людей с острова Сира и продававшие их в рабство [3].

Античные пираты, в отличие от пиратов Нового времени, нападали не столько на суда, сколько на прибрежные поселки и отдельных путников, с целью захвата их и продажи в рабство (позднее также стали требовать выкуп за знатных пленников). Пиратство отражено в античной поэзии и мифологии (миф о захвате тирренскими (этрусскими) пиратами Диониса, изложенный в гомеровском гимне и поэме Овидия «Метаморфозы», а также некоторые эпизоды в поэмах Гомера).

По мере развития торговых и правовых связей между странами и народами, пиратство стало осознаваться как одно из наиболее тяжких преступлений, и стали предприниматься попытки совместной борьбы с этим явлением. Расцвет античного пиратства приходится на эпоху анархии, вызванной Гражданскими войнами в Риме, причем базой пиратов была горная область Киликия с её крепостями; базами пиратов служили также острова, особенно Крит. Римское пиратство особенно расцвело после того, как Митридат VI Евпатор заключил союз с киликийскими пиратами, направленный

против Рима. В эту эпоху среди жертв пиратов оказался, в частности, молодой Юлий Цезарь. Дерзость пиратов возросла до того, что они нападали даже на порт Рима — Остию — и однажды захватили двух преторов вместе со свитой и знаками отличия.

В 67 году до н. э. Гней Помпей Великий получил чрезвычайные полномочия для борьбы с пиратами и флот в составе 500 кораблей. Готовясь к борьбе, он приказал строить такие же корабли, какие были у пиратов. Разделив Средиземное море на 13 районов и направив в каждый район эскадру, Помпей загнал пиратов в горные крепости Киликии, которые затем взял. Вместо трёх лет Помпею потребовалось три месяца, чтобы полностью ликвидировать пиратство в Средиземном море.

Оно возобновилось со следующим витком гражданских войн, причём на этот раз пиратов возглавил сын Помпея — Секст Помпей Магн, который после убийства Цезаря укрепился на Сицилии и пытался блокировать Италию. С концом гражданских войн море стало безопасным.

Пиратов в Риме казнили, как и разбойников, распятием на кресте.

Наиболее распространенным способом пиратского нападения был абордаж (фр. *abordage*). Корабли противников сближались, как правило, борт в борт, сцеплялись абордажными кошками и снастями, и на корабль противника перебежали и прыгали пираты, поддерживаемые огнем с пиратского корабля.

Пиратство (от греч. *peirates* — грабитель, разбойник) — незаконный захват, ограбление или потопление торговых судов, совершаемые в открытом море частновладельческими или государственными судами. То есть это противоправные насильственные действия, совершаемые в открытом море и в другом месте вне юрисдикции какого-либо государства [3].

Таким образом, террористические организации давно прибегают к пиратству и морской контрабанде. Однако в последние годы они начали создавать собственные военные флоты и совершать теракты не только на суше и в воздухе, но и на море.

Морской терроризм представляет серьезную угрозу безопасности мореплавания, подпирает общепризнанный принцип свободы морей и нередко представляет угрозу миру. Как и пиратство, он является преступлением международного характера. По методам и способам осуществления морской терроризм и пиратство очень похожи. Разница только в целях, которые преследуют исполнители: для пиратов главное — обогащение, нажива, а целью террористов является запугивание властей с целью выполнения своих, как правило, политических, требований.

Количество террористических групп, которые специализируются на атаках с использованием акватории морей и океанов, резко выросло за последние десятилетия. Свои удары они наносят не только со стороны моря, но и с суши. Тактика этих акций варьируется от применения наземных групп, оснащенных подрывными зарядами, до действий подводных пловцов. Их снаряжение вполне современно: магнитные прилипающие мины, подводные транспортировщики, скоростные катера, морские скутеры, даже мини-подлодки и торпеды, управляемые смертниками-шахидами.

В течение последнего десятилетия количество разбойных нападений на коммерческие суда утроилось [5]. Только в 2000 г. оно выросло на 40% по сравнению с 1999 г. Две трети таких атак приходится на Азиатско-Тихоокеанский регион, то есть на ту же акваторию, где оперируют морские террористы.

Основными районами пиратства сегодня считаются Юго-Восточная Азия, Южно-Китайское море, Западная и Восточная Африка, Южная Америка и Карибский бассейн. Как видим, их акватория примыкает к побережью стран, где базируются исламские и другие террористы и повстанцы самых разных направлений.

В прошлом году зарегистрировано 350 пиратских нападений у берегов Индонезии и Филиппин. Наконец, за последние пять лет значительно выросло количество пиратских атак в Средиземном и Черном морях, прежде всего в водах, омывающих берега Ливана, Сирии, Турции и Грузии.

Нападения пиратов сопровождаются беспредельным насилием, убийствами и издевательствами над теми, кто оказался на судне. Немало случаев, когда пираты берут в заложники наиболее состоятельных или влиятельных пассажиров с целью получения выкупа. Отдельные нападения совершаются именно для того, чтобы захватить таких богачей в заложники.

Кстати, такого же рода операции проводят и морские террористы. Им, так же как пиратам, требуются средства для покупки снаряжения и финансирования своих акций. И здесь они полностью смыкаются с пиратами, а потому все чаще тесно взаимодействуют с ними вплоть до того, что некоторые разбойные налеты проводят совместно.

Согласно данным британского агентства «Ллойд» [1, с. 30], прежде более 90% терактов на воде имели место в акватории морей у побережья развивающихся стран, руководители которых были некомпетентны в борьбе с экстремистами и не обладали для этого силами и средствами. Однако в последнем пятилетии морские террористы, используя все более современные суда и боевые

средства, стали переносить свои операции к берегам наиболее цивилизованных государств, вторгаясь порой в их территориальные воды, агрессивно атакуя в портах и на рейдах. Возникла опасность захвата и потопления гигантских круизных лайнеров в открытом море.

Вышеизложенное в высокой степени аргументированно свидетельствует — организация эффективного противодействия морскому терроризму, так же как и его проявлениям в других стихиях, уже вышла за рамки национальных и даже региональных проблем и стала объектом острейшей насущной потребности всего цивилизованного мира.

По мнению наиболее осведомленных экспертов, в ближайшем будущем международный терроризм может сосредоточить свое внимание на третьей природной стихии — водной и перейти к масштабным операциям против целей, характерных для нее: грузовых, пассажирских и военных кораблей, портов и судостроительных верфей.

Уязвимость военного и коммерческого судоходства для таких атак достаточно убедительно продемонстрирована 12 октября 2000 г., когда два шахида, члена организации «Аль-Каиды», на моторной лодке врезались в борт американского эсминца «Коул», ошвартованного у стенки йеменского порта Аден. Заряд взрывчатки весом около 300 кг пробил в борту корабля брешь площадью в 72 кв. м. Погибли 17 американских моряков и более 40 получили серьезные ранения.

23 октября, через 10 дней, два катера со смертниками из организации «Тигры Тамил Илама» врезались в пассажирские паромы Шри Ланки, один из которых затонул, а второй был сильно поврежден. При этом погибли более 400 человек. Через две недели боевики ХАМАСа атаковали израильский ракетный корабль и не уничтожили его только из-за преждевременной детонации заряда. Список такого рода атак содержит десятки наименований судов всех классов.

Наибольшее количество терактов на море совершила группировка «Тигры освобождения Тамил Иламы» сражающаяся за создание независимого государства тамиллов на северо-востоке Шри-Ланки. Как признанный лидер среди азиатских террористических организаций, она создала самую совершенную морскую составляющую — практически крупнейший в мире негосударственный флот, оперативно действующий в составе двух отдельных формирований.

Самое мощное из них — «Морские тигры» "[1, с. 31] — представляет собой амфибийную группу, насчитывающую 3–4 тыс. хорошо обученных и экипированных морских террористов и обладающую

возможностями для проведения терактов и пиратских действий в территориальных и прибрежных водах, а также в открытом море.

Организационно формирование «Морские тигры» состоит из 12 секций:

- боевых морских подразделений;
- подводных подрывных команд;
- ударных групп «Морские тигры»;
- инженерных и судостроительных структур;
- отряда радиолокации и телекоммуникаций;
- арсенала морских вооружений;
- мореходной школы;
- рекрутской;
- политической пропаганды и финансирования;
- тылового обеспечения исключительной экономической зоны;
- наблюдения и разведки;
- культурно-бытовой и регистрационной.

С «Морскими тиграми» тесно взаимодействуют еще три секции:

1. «Тигрицы» (до 30% террористов — женщины).
2. Военно-морской разведки (возглавляемая офицером военной разведки).
3. «Черные тигры» (команда смертников).

Ударные группы «Морские тигры» оснащены по последнему слову техники, имеют скорострельные орудия, гранатометы и малогабаритные установки залпового огня, японские средства связи и германскую оптику. Их мастерские самостоятельно производят плавучие и донные мины, подводные взрывные устройства и даже способны построить малую подводную лодку. В настоящее время ими ведутся эксперименты с торпедой, управляемой смертником.

«Морские тигры» ведут систематические боевые действия с ВМС Шри-Ланки. По данным западных средств массовой информации, «Морские тигры» уничтожили от трети до половины патрульных кораблей и катеров, а также ракетных и артиллерийских катеров ВМС Шри-Ланки. Члены группировки потопили самый большой боевой корабль ВМС Шри-Ланки «Сагаравардана» и захватили его командира. В операции принимали участие катера (в том числе со смертниками). При атаке они применяли тактику «волчьей стаи». «Морские тигры» успешно проведены многочисленные операции в северных водах, а также предпринята попытка уничтожения грузового транспорта, перевозивший израильские истребители в порт Коломбо. Однако, транспорт встал под разгрузку на день раньше намеченного срока, и операция смертников сорвалась.

В ближайшем будущем международный терроризм может сосредоточить свое внимание на водной стихии и перейти к масштабным операциям против целей, характерных для нее: грузовых, пассажирских и военных кораблей, портов и судостроительных верфей.

Анализ современной динамики и тенденций международного терроризма в целом, его многочисленных специфических аспектов, позволяя выделить следующие категории существующего контура угроз применительно к морскому транспорту»[4]:

— захват или угон морского судна или осуществление контроля над ним силой или угрозой силы или путем любой другой формы запугивания;

— совершения акта насилия против любого лица на борту морского судна (территории порта), если этот акт может угрожать безопасности плавания данного судна (безопасности порта);

— разрушение морского судна или нанесение ему или его грузу повреждений, которые могут угрожать безопасному плаванию данного судна или безопасности порта;

— размещение или совершение действий с целью размещения на борту морского судна (в том числе, находящегося на территории порта) каким бы то ни было способом устройств, которые могут разрушить это судно, нанести этому судну или его грузу повреждений, которые угрожают или могут угрожать безопасному плаванию данного судна или безопасности порта;

— использование кораблей и судов субъектами международного терроризма в качестве косвенного (непрямого) объекта террористической деятельности;

— использование морского транспорта фигурантами транснациональной организованной преступности в качестве средства реализации незаконной деятельности;

— разрушение морского навигационного оборудования, или нанесение ему серьезного повреждения, либо создание серьезных помех его эксплуатации, если любой такой акт может угрожать безопасности плавания судов;

— разрушение портового сооружения или нанесение ему серьезных повреждений, которые угрожают или могут угрожать безопасности плавания судов или безопасности порта;

— сообщение заведомо ложных сведений, которые могут создать угрозу безопасности плавания судов или безопасности порта.

Субъекты международного терроризма активно используют морской транспорт по его прямому назначению. Морской транспорт является наиболее удобным средством для скрытного тран-

зитного перемещения (по легализованным или поддельным документам) на значительное расстояние. При этом, суда и пассажиры опасности не подвергаются; собственно угроза реализуется на территории третьих стран, являющихся объектом проекции террористической деятельности.

Не исключается также перевозка морскими судами оперативной документации, пропагандистских материалов, оружия, боеприпасов, взрывчатых, радиоактивных и отравляющих веществ.

Другим аспектом является использование морских судов в качестве транспортного средства для доставки террористов и заложников в определенную географическую точку уже после теракта, совершенного вне сферы морского транспорта.

Морской транспорт объективно является сферой интересов фигурантов криминальной деятельности, задействованных на таких направлениях, как: маршрутизация нелегальная миграция; незаконный оборот наркотических веществ; незаконный денежный трансферт; контрабанда оружия, боеприпасов, культурных ценностей и произведений искусства, и т. д.

Невозможно игнорировать тот факт, что существенная часть операций и перемещений субъектов организованной преступности регулярными рейсами пассажирских судов осуществляется под прикрытием обычных пассажирского и грузового потоков. Кроме террористических актов, осуществляемых на море международными террористическими организациями и преследующими в основном политические цели, и пиратства возможны аналогичные акты, планируемые и проводимые конкурентами против судов крупных судоходных компаний и указанных выше объектов с чисто экономическими целями, направленными на устранение конкурентов с рынка соответствующих услуг.

В связи с постоянно возникающей в мире конкуренцией, угроза ведения конкурентной борьбы неадекватными, в том числе террористическими методами, будет возрастать. Поэтому необходимо вести аналитическую и профилактическую работу и в этом направлении.

Когда террористы захватывают судно, то срочные меры по его освобождению не всегда приемлемы. Ведь целью террористов все чаще становятся не вымогательство, а политические требования или акции устрашения. В таком случае под угрозой оказываются жизни пассажиров и экипажа, возникает риск экологической катастрофы.

Все настойчивее звучат предложения о формировании на судах специальных команд самообороны. Пока, правда, международный статус такой команды не определен. А затраты на ее со-



держание во многом будут зависеть от того, насколько эффективно организована защита от терроризма в морских портах.

Действия, предпринимаемые в формате противодействия терроризму на морском транспорте. Их возможно сгруппировать по следующим функциональным блокам» [1]:

### **1. Совершенствование системы обеспечения собственной безопасности на морском транспорте.**

Включает в себя:

— ужесточение процедуры приобретения билетов, регистрации и досмотра пассажиров и грузов (с целью исключения доступа на борт физических лиц и предметов, представляющих малейшую степень угрозы);

— введение обязательного проведения психологического тестирования всех пассажиров («профайлинга») и их личного досмотра, в том числе с применением детекторов обнаружения следов взрывчатых веществ;

— наращивание средств технического контроля и охраны объектов;

— оборудование входов на причал пунктами досмотра, оснащенными досмотровой техникой для контроля пассажиров, провозжающих лиц и посетителей, а также багажа и вещей, находящихся при них;

— разработка и внедрение системы обмена информацией между сотрудниками морских портов и представителями служб, ведущих оперативно-разыскную деятельность, о фактах подготовки террористических актов, а также о лицах, причастных к этому;

— создание в морских портах ситуационных центров мониторинга для обеспечения контроля и координации деятельности всех служб морских портов, правоохранительных органов и специальных служб, принимающих участие в обеспечении морской безопасности;

— формирование эксклюзивной зоны безопасности вокруг портовых средств;

— всесторонняя подготовка сотрудников ведомственных служб безопасности;

— повышение бдительности и сознательного отношения к террористической угрозе всего личного состава судов и руководителей судоходных организаций;

— грамотное выполнение планов охраны, а также использование технических средств позволяет повысить безопасность мореплавания, снизить опасность и последствия террористических актов, убытков от пиратства.

## **2. Совершенствование и внедрение технических средств защиты собственно судов, в первую очередь установка:**

- систем охранной сигнализации; систем контроля и управления доступа;
- систем охранного телевидения;
- систем связи.

**3. Внедрение комплекса мер упреждения в целях предотвращения террористических актов.** Оценка угроз и рисков всей инфраструктуры с тщательной последующей проверкой всего личного состава с целью выявления преступных элементов и потенциальных террористов. Включает:

- создание банка данных на потенциально опасных пассажирах (включающего лиц, состоящих в радикальных политических организациях, религиозных сектах, преступных сообществах, склонных к употреблению алкоголя на борту, владеющих навыками рукопашного боя и т. д.);
- тщательная проверка благонадежности экипажей судов и технического службы портовых средств.

Организационные мероприятия по борьбе с терроризмом надо начинать, как с проектирования, ремонта, перестройки судна, так и с проектирования предприятий морского транспорта.

Каждый объект портового средства изучается специалистами по борьбе с терроризмом, которые разрабатывают организационные мероприятия, характерные только для данного объекта, характеристика которого подходит к объекту террористического акта. При разработке организационных мероприятий предупреждающих терроризм на предприятиях морского транспорта, необходимо учитывать:

- а) Результаты прогнозирования и моделирования тактики действий террористов, исключительно для данного объекта.
- б) Поэтапное проникновение на объект:
  - с морской стороны (включая дрессированных морских животных с подрывными устройствами);
  - по воздуху (включая дрессированных птиц);
  - с суши (включая дрессированных террористами животных);
  - из-под земли (по подземным коммуникациям);
  - тактику проникновения камикадзе на данный объект.
- в) Дистанционный терроризм: заминированные объекты, транспортировка на объект грузов с дистанционным подрывным устройством.

г) Террорист из числа персонала объекта, который может использовать внутренние возможности объекта для совершения террористического акта.

д) Разрабатывать дополнительные мероприятия по предупреждению терроризма в отношении мест складирования грузов, подрыв которых может вызвать экологические и другие бедствия.

е) Отдельный план входит общий план организационных мероприятий данного объекта. Проводимые на данном предприятии массовые мероприятия (памятные и торжественные даты и другие мероприятия с участием представителей массовой информации, чиновников).

ж) Составлять дополнительные отдельные мероприятия предупреждения терроризма, если на объекте расположены технические и другие подразделения осуществляющие безопасность судоходства, портовые холодильники с аммиаком и т. д.

з) Пути поступления, прохождения, хранения нужной информации на данном объекте. Носители информации.

и) Техническую защиту информации. Целесообразность применения технической разведки и контрразведки.

#### **4. Противодействие терактам с использованием взрывных устройств на охраняемом объекте и т. д.**

Наша страна занимает лидирующее место в мире по площади морских пространств [7, с. 67–68]. Протяженность морского побережья Российской Федерации составляет 38,8 тыс. км, что более чем в 2,5 раза превышает ее сухопутную границу. По морским каналам Россия может иметь связь со 126 странами, в то же время по суше она граничит только с 13 государствами.

России принадлежит одно из лидирующих мест в мире по протяженности судоходных речных акваторий (более 100 тыс. км).

Такие географические характеристики определяют важнейшее значение водных путей как в интересах обеспечения внутригосударственных перевозок, особенно в регионах, где морской и речной транспорт является безальтернативным видом транспорта, так и во внешнеэкономической деятельности.

В частности, к концу 2008 г. объем перевалки грузов через морские торговые порты России составил 451 млн. тонн, что на 12% превысило максимальный объем транспортировки грузов через порты Советского Союза в 1989 г.

Около 60% внешнеторгового грузооборота России сегодня осуществляется с участием морского транспорта.

Кроме этого, согласно Транспортной стратегии страны» [4] на период до 2030 г. планируется увеличить долю флота под Государственным флагом.

Российской Федерации в мировом морском флоте и значительно увеличить экспорт транспортных услуг. Наблюдается тен-

денция восстановления системы грузоперевозок по внутренним водным путям страны.

Повышается интенсивность разработки запасов континентального шельфа Российской Федерации, что приведет к увеличению количества стационарных платформ и повысит число судов в районах их добычи.

Россия обладает Северным морским путем, к использованию которого привлечено внимание многих зарубежных государств и международных организаций. Успешность его эксплуатации в интересах стабильного экономического развития страны во многом зависит от обеспечения безопасности судоходства по нему, в том числе и от угроз террористического характера.

Руководством страны принято решение о создании плавучих атомных электростанций для решения энергетических задач в отдаленных районах России. Планируется построить более 10 таких станций. Первый плавучий атомный блок должен быть запущен в эксплуатацию в акватории г. Вилючинск (Камчатка) уже в 2012 г.

Не исключено, что эти объекты могут стать целями как для террористических, так или иного рода преступных посягательств как в процессе эксплуатации в прибрежной акватории, так и при их транспортировке по водным путям.

По мнению некоторых исследователей, тенденции развития современной обстановки позволяют прогнозировать дальнейший рост вероятности совмещения террористических актов на водных пространствах Мирового океана, в том числе и в водах, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации.

В качестве тенденций, обуславливающих увеличение вероятности проявления терроризма на водных пространствах Российской Федерации, можно выделить следующие [6]:

1. Усиливающиеся воздействие терроризма на политическую и экономическую жизнь государств, который в состоянии снизить инвестиционную привлекательность, дестабилизировать экономику и международные отношения, а также стать реальной угрозой их конституционному строю и территориальной целостности.

2. Ужесточение борьбы за право владения ресурсами в Мировом океане.

3. Использование некоторыми иностранными государствами терроризма в качестве инструмента вмешательства во внутренние дела России для оказания выгодного им влияния на российскую внешнюю политику, а также одного из способов реализации своих военно-политических, экономических и стратегических целей в ущерб национальным интересам России.

4. Стирание границ между внутри государственным и международным терроризмом.

5. Динамичная трансформация форм, методов, средств, целей, повышение уровня организации, оснащенности и конспирации в деятельности террористических организаций.

6. Сращивание организованной преступности с действиями террористов, в результате чего терроризм превратился в доходный бизнес.

В пределах территориальных вод России пиратство следует квалифицировать как разбой (ст. 162 УК РФ). Как указывалось выше, пиратские действия заключаются в захвате или угоне судна (ст. 211 УК РФ). Вместе с тем, эти действия сопровождаются захватом или удержанием лиц в качестве заложников, которые можно квалифицировать согласно диспозиции ст. 206 УК РФ, как совершенные в целях понуждения государства, организации или гражданина совершить какое-либо действие или воздержаться от него, как условие освобождения заложника.

В то же время в соответствии с ФЗ «О противодействии терроризму» и УК РФ (ст. 205-1), захват судна и захват заложников признаются преступлениями террористического характера [2].

По мнению авторов, с учетом возрастания масштабов пиратства в случаях, если пиратские действия по захвату судов и других объектов на акватории совершаются с применением оружия, демонстративно создают серьезную угрозу интересам общественной и государственной безопасности, то их целесообразно рассматривать как террористические. Это должно отражаться и на ходе проведения мероприятий по пресечению таких акций.

Знание мотивов и целей пиратской или террористической деятельности также позволяет глубоко изучить причины и условия существования этих общественно опасных явлений, а с точки зрения правоохранительной практики способствует своевременному выявлению, предупреждению актов терроризма и пиратства, проведению мероприятий по их пресечению.

Важнейшим условием борьбы с терроризмом является решительность, непримиримость и жесткость ответных действий, наличие хорошо обученных, натренированных, технически хорошо оснащенных и экипированных специальных подразделений (как государственных так и частных).

Проблема морского терроризма, относится к числу новых вызовов и угроз безопасности государств и их граждан. Действия террористов затрагивают интересы всего мирового сообщества, поэтому в настоящее время международное право призвано от-

вечать интересам решения глобальных проблем человечества, острота которых постоянно возрастает в современном мире.

Общественная опасность преступлений террористического характера на водных пространствах Российской Федерации чрезвычайно высока и определяется возможностью появления больших человеческих жертв и тяжелых экологических последствий, а также нанесения значительного ущерба в политической сфере.

С учетом этого, очевидна необходимость принятия дополнительных мер по обеспечению безопасности акваторий и объектов водного транспортного комплекса, в том числе за счет совершенствования системы подготовки специальных сил и средств, а также дальнейшее улучшение организационно управленческой структуры государственных органов по пресечению террористических и иных преступных акций на водных акваториях.

#### **Библиографический список**

1. Гайкович А.Н., Никитин Н.И. Морской терроризм: кораблестроительный аспект // Экспорт вооружений. 2003. № 2.
2. Горбунов Ю.С. Терроризм и правовое регулирование противодействия ему. М.: Молодая гвардия, 2008.
3. Демиденко В.В., Прусс В.М., Шемякин А.Н. Пиратство, терроризм, мошенничество на море: правовые аспекты. Одесса, 2-е изд., 1997.
4. Завьялов Ю.Л., Колпаков А.М., Трусов Н.К. Современный терроризм и морской транспорт. — СПб.: РИУС+, 2005.
5. Терроризм в современном мире. 2-изд. / Под ред. В.Л. Шульца; Центр исслед. проблем безопасности РАН. — М.: Наука, 2011.
6. Устинов В.В. Международный опыт борьбы с терроризмом: стандарты и практика. — М.: «Юрлитинформ», 2002.
7. Шемякин А.Н. Международное морское право в сложной самоорганизующейся системе морского права // Ежегодник морского права. — М.: 2003.