

Золотухин И.Н.
Zolotukhin I.N.

Морское пиратство в Юго-Восточной Азии: региональное измерение проблемы

Maritime Piracy in South East Asia: regional dimension of the problem

Данная статья посвящена рассмотрению морского пиратства в Юго-Восточной Азии, предпосылкам его формирования и развития, современному положению дел в региональных морских водах, борьбе с пиратством на национальном и международном уровнях. Методической основой работы является анализ результатов исследований отечественных и зарубежных авторов, а также материалов, документов по исследуемой проблеме.

Ключевые слова: Юго-Восточная Азия, морское пиратство, вооружённый морской разбой, морской терроризм, Конвенция ООН по морскому праву, морская линия коммуникаций, морская безопасность



This article is devoted to the maritime piracy in Southeast Asia, the preconditions of its formation and development, the current state of affairs in the regional nautical waters, and the fight against piracy on the national and international levels. The article is based on the analysis of previous researches and findings of Russian and foreign authors as well as the data and documents on focused problem.

Key words: Southeast Asia, maritime piracy, armed maritime robbery, maritime terrorism, the United Nations Convention on the Law of the Sea, Sea lanes of Communications, maritime security

Юго-Восточная Азия (ЮВА) находится в фокусе особого внимания экспертов, исследователей, журналистов, представителей научного сообщества, поскольку значение происходящих здесь событий выходит далеко за региональные рамки. Все большую актуальность здесь приобретают угрозы безопасности, с которыми практически невозможно бороться в одиночку: глобальный терроризм, транснациональная преступность (наркотрафик, торговля людьми, киберпреступления), социально-экономическая нестабильность, экологические катастрофы, природно-климатические катаклизмы и др.

Сохраняют свою важность и вызовы морской безопасности, тесно связанные с географическим положением и геополитической ориентацией большинства стран ЮВА, для которых морское пространство – это жизненный ресурс, определяющий их экономическое процветание, характер политических отношений в регионе и, одновременно, таящий в себе повод для тревоги в форме территориальных противоречий, транснациональной преступности, сокращения численности морских гидробионтов.

Морская безопасность, таким образом, находится на переднем крае политических проблем ЮВА [22, р. 63]. Риски в водах Малаккского, Сингапурского проливов и акватории Южно-Китайского моря способны нарушить хрупкий баланс сил в регионе, кроме того, они серьезно влияют на безопасность морского судоходства, а, следовательно, и на мировые экономические процессы. Среди этих рисков ключевой остаётся проблема пиратства. Этот анахронизм до сих пор является объектом внимания как со стороны национальных правительств, так и международного сообщества. Значимость проблемы обусловлена не только экономическим ущербом, который наносят пиратские рейды, но и возросшей опасностью совершения террористических актов на кораблях, в портах, в судоходных проливах.

В данной работе объектом анализа выступают пиратство как категория угрозы безопасности, особенности пиратства в ЮВА и, наконец, военно-морское сотрудничество по противодействию пиратству и трансграничной преступности на региональном уровне.

Категория морского пиратства в аспекте международной безопасности

Глобализация морского пиратства началась с эпохи Великих географических открытий (XV–XVII вв.). Параллельно с его выходом на мировую арену очень скоро оно начинает квалифицироваться как уголовное преступление в международном праве.

В 1856 г. на Парижском конгрессе была принята Декларация о принципах морского международного права, отменявшая каперство [2, с. 42–43] и ставившая пиратство вне закона, однако для кодификации международно-правового определения морского разбоя потребовалось более 100 лет, когда в статье 15 Конвенции об открытом море 1958 г. были прописаны пиратские действия [11]¹.

В дальнейшем это определение было воспроизведено в ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [12], являющейся базовым международным соглашением, кодифицирующим международно-правовые нормы по борьбе с пиратством [1, с. 151]. Термин, обозначенный в Конвенции, формально не относит к пиратским действиям нападения на корабли в пределах территориальных вод государства, в портах, гаванях, на якорных станциях, что, с одной стороны, создавало проблему юридической оценки пиратской деятельности и оснований для преследования пиратов, а с другой, способствовало дальнейшему совершенствованию международного законодательства и созданию институциональных структур по борьбе с пиратством.

В частности в 1981 г. создаётся Международное морское бюро (ММБ) – специализированное подразделение Международной торговой палаты (МТП), ставшее первым координационным центром по пред-

¹ Согласно Конвенции об открытом море 1958 г., «любое из перечисленных ниже действий является пиратством:

1) Любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна или частновладельческого летательного аппарата и направленный:

а) в открытом море против какого-либо другого судна или летательного аппарата или против лиц или имущества, находящихся на их борту;

б) против какого-либо судна или летательного аппарата, лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства.

2) Любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна или летательного аппарата, если тот, кто этот акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно или этот летательный аппарат являются пиратским судном или пиратским летательным аппаратом.

3) Любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в пунктах 1 или 2 настоящей статьи».

упреждению и борьбе с преступлениями на море и получившее статус наблюдателя в Интерполе. С 1983 г. проблема пиратства находится в компетенции Международной морской организации (ММО) ООН, сферой деятельности которой с момента её создания являлась безопасность судоходства, проведение операций по поиску и спасению на море.

В 1992 г. в Куала-Лумпуре на базе ММБ с целью непрерывного наблюдения за морскими торговыми путями создается Центр сообщений о пиратстве. Данный орган осуществляет мониторинг информации о морских разбойных инцидентах в глобальном масштабе, круглосуточно оповещает корабли о нападениях пиратов и занимается организацией помощи потерпевшим судам, занимается розыском пропавших судов, добивается наказания преступников и возврата грузов судовладельцам [35].

В 1992 ММБ предложило расширенное определение пиратства, как акта проникновения на борт любого судна с намерением совершить кражу или любое иное преступление с намерением или возможностью применения силы независимо от нахождения судно в порту либо в национальных или международных водах [14, с. 124–125].

Деятельность сомалийских морских грабителей способствовала принятию Совбезом ООН в 2008 г. серии документов¹, начиная с Резолюции 1816 [16], санкционировавших практику вести антипиратские меры, предусмотренные международным правом, в пределах территориальных вод Сомали². В этих же документах используется термин «акты пиратства и вооружённого разбоя против судов», означающий преступную морскую деятельность как в открытом море, так и в пределах территориальных вод государства. В начале 2009 г. страны Индийского океана подписали Кодекс поведения Джибути³, ставший основой укрепления международного сотрудничества в Аденском заливе и в западной части Индийского океана по противодействию рискам, связанным с пиратством и вооружённым разбоем [36].

В последние десятилетия пиратство сопряжено с понятием «морской терроризм», что происходит в силу схожести действий пиратов и террористов (например, захват пассажиров или команды судна в качестве заложников), однако за террористами стоят, как правило, конкретные организации. Одним из первых терактов на море стал захват судна «Санта Мария» полковником Гальвао, представлявшим Движение национального освобождения Анголы [40, р. 118], но больший международный резонанс проблема морского терроризма приобретает после захвата итальянского лайнера «Акилле Лауро» в 1985 г. группой лиц Фронта освобождения Палестины [21, р. 12].

Вскоре после данного инцидента на Римской конференции 1988 г., проводимой ИМО, принимается Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, ставшая одним из первых документов, обозначивших необходимость борьбы с терроризмом на море [10].

¹ Резолюции 1851 (2008), 2077 (2012), 2125 (2013), 2184 (2014) и др. [15]

² Данные решения являются примером принципа *ad hoc* и расширительного распространения универсальной юрисдикции на суверенную территорию Сомали. Они принимались с согласия сомалийского правительства и начиная с Резолюции 1816 Совбез отмечал, что разрешения на проведение антипиратских специальных операций применяются только лишь в отношении ситуации в Сомали и не формируют норм международного обычного права [1, с.159].

³ Кодекс поведения был подписан 29 января 2009 г. Представители Джибути, Сомали, Эфиопии, Кении, Мадагаскара, Мальдивских островов, Сейшельских островов, Объединенной республикой Танзания и Йемен. Позднее участниками кодекса стали Коморские острова, Египет, Эритрея, Иордания, Маврикий, Мозамбик, Оман, Саудовская Аравия, Южная Африка, Судан и Объединенные Арабские Эмираты [3].

Несмотря на количественное снижение случаев морского терроризма в XXI в. по сравнению со второй половиной XX столетия [40, p. 115], анализ практики мореплавания последних десятилетий показывает высокую возможность осуществления терактов с использованием морских судов [13, с. 141].

Таким образом, явления, относящиеся к категории вооружённого разбоя и морского терроризма и не попадающие под международно-правовое определение пиратства, в то же время тесно связаны с последним высокой степенью общественной и международной опасности. ММО и ММБ не разделяют данные понятия в своих статистических отчётах [40, p. 114]. По мнению А. Варфоломеева международное пиратство оказалось на грани квалификации в качестве угрозы для международного мира и безопасности, что имеет следствием возможное применение мер по Главе VII Устава ООН. В настоящее время Совет Безопасности ООН квалифицировал подобным образом лишь две негосударственные угрозы – международный терроризм (Резолюции 1368 и 1373) и незаконный оборот ОМУ (Резолюция 1540) [1, с. 151].

В XXI в. открыто заговорили о ренессансе морского разбоя в регионах, традиционно считавшихся пиратскими с эпохи Великих Географических Открытий: Карибское море, побережье Восточной Африки, Южно-Китайское море. По данным ММО и ММБ с 1984 по 2011 гг. произошло 6260 пиратских нападений и актов морского разбоя [37, p. 3], а за период с 2006 по 2015 – 3141 [77], причём с 2010 по 2015 – 1936 [32]. Разбойные морские нападения наносят значительный ущерб мировой экономике. Например, действия сомалийских пиратов за три года (в 2010, 2011 и 2012) гг. были оценены в общую сумму от 19 до 25 млрд. \$ [42, p. 14].

Большая часть инцидентов, связанных с нападением на морские суда, грабежами, насилием в отношении экипажей кораблей, происходит в ЮВА, ставшей настоящим рассадником современного морского разбоя [54, p. 29]. В то время как в мире число пиратских нападений за последние несколько лет сократилось, в ЮВА оно возросло. В 2015 г. из 246 инцидентов пиратства и морского разбоя 174 пришлось на воды ЮВА [33].

Проявления пиратства в ЮВА: история и современность

Пиратство ЮВА представляет собой сложный феномен, который исторически сложился на протяжении столетий и присутствует здесь в век высоких технологий, являясь одним из ключевых вызовов региональной безопасности.

Укоренению морского разбоя во многом способствовали географические особенности данного региона, с древности являвшего транзитной зоной трансконтинентальных контактов. Морские проливы, соединяющие Индийский и Тихий океаны (Малаккский, Сингапурский, Макасарский), превращаются в важнейшие морские судоходные торговые артерии, в особенности Малаккский пролив, сыгравший роль настоящего водораздела разных цивилизации и ставший «морским шёлковым путём».

С конца 1970-х гг. пиратство из анахронизма вновь становится актуальным для ЮВА явлением, приобретая характер явной угрозы региональной безопасности [40, p. 115]. С 1981 по 1988 гг. в водах Малаккского пролива и Южно-Китайского моря было зафиксировано 884 случая пиратских нападений и морского разбоя. В 1993 г. из 67 пиратских нападений в мире 42 пришлось на ЮВА [24, p. 29].

В начале 1990-х по инициативе ММО создаётся рабочая группа в составе Индонезии, Сингапура и Малайзии с целью совместной коорди-

Таблица 1.
Число морских разбойных нападений
в Юго-Восточной Азии и Южно-Китайском море (1993–2000)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Южно-Китайское море	31	6	3	2	6	5	3	9
Треугольник Гонконг - о. Лусон - о. Хайнань *	27	12	7	4	1	0	0	0
Малаккский пролив	5	3	2	3	0	1	2	75
Сингапурский пролив	0	3	2	2	5	1	14	5
Индонезия	10	22	33	57	47	60	115	119
Малайзия	0	4	5	5	4	10	18	21
Филиппины	0	5	24	39	16	15	6	9
Таиланд	0	0	4	16	17	2	5	8
Вьетнам	0	2	4	0	4	0	2	6
Мьянма	0	0	0	1	2	0	1	5
Камбоджа	0	1	1	1	1	0	0	0
Всего в Юго-Восточной Азии**	15	40	73	124	96	89	163	248
Всего в мире	103	90	188	228	247	202	300	469

Таблица 2.
Число морских разбойных нападений
в Юго-Восточной Азии и Южно-Китайском море (2001–2008)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Южно-Китайское море	4	0	2	8	6	1	3	0
Малаккский пролив	17	16	28	38	12	11	7	2
Сингапурский пролив	7	5	2	8	7	5	3	6
Индонезия	91	103	121	94	79	50	43	28
Малайзия	19	14	5	9	3	10	9	10
Филиппины	8	10	12	4	0	6	6	7
Таиланд	8	5	2	4	1	1	2	0
Вьетнам	8	12	15	4	10	3	5	11
Мьянма	3	0	0	1	0	0	0	1
Всего в Юго-Восточной Азии***	166	165	185	162	112	87	75	65

Таблица 3.
Число морских разбойных нападений
в Юго-Восточной Азии и Южно-Китайском море (2009–2016)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016*****
Южно-Китайское море	13	31	13	2	4	1	0	0
Малаккский пролив	2	2	1	2	1	1	5	0
Сингапурский пролив	9	3	11	6	9	8	9	0
Индонезия	15	40	46	81	106	100	108	24
Малайзия	16	18	16	12	9	24	13	4
Филиппины	1	5	5	3	3	6	11	3
Таиланд	2	2	0	0	0	2	1	0
Вьетнам	9	12	8	4	9	7	27	3
Мьянма	1	0	1	0	0	0	0	0
Всего в Юго-Восточной Азии****	55	82	88	108	137	148	174	34
Всего в мире	410	445	439	297	264	245	246	98

* Эта зона получила название "треугольник террора". Считается, что она сформировалась благодаря действиям коррумпированных представителей китайских таможенных и других правоохранительных органов, замешанных в сговоре с пиратами. В начале 1990-х китайское правительство ужесточило контроль над персоналом этих учреждений [23, p.68-71].

** В данном случае ЮВА включает государства, имеющие выход к морю: Индонезия, Малайзия, Сингапур, Филиппины, Таиланд, Вьетнам, Мьянма, Бруней, Камбоджа, а также Сингапурский и Малаккский проливы.

*** В данном случае ЮВА включает государства, имеющие выход к морю: Индонезия, Малайзия, Сингапур, Филиппины, Таиланд, Вьетнам, Мьянма, Бруней, Камбоджа, а также Сингапурский и Малаккский проливы.

**** Данные на 2016 г. даются за 1 полугодие

***** В данном случае ЮВА включает государства, имеющие выход к морю: Индонезия, Малайзия, Сингапур, Филиппины, Таиланд, Вьетнам, Мьянма, Бруней, Камбоджа, а также Сингапурский и Малаккский проливы.

Таблицы составлены на основе: [29, 30, 31, 32, 33, 34].

нации антипиратской деятельности в Малаккском проливе. Благодаря этому в период с 1993 по 1999 гг. здесь было зарегистрировано лишь 16 случаев пиратских атак. Но успех оказался недолгим, и в 2000 число разбойных нападений резко возросло [40, p. 116].

Всего за период с 1993 по 2015 гг. на ЮВА пришлось 46% общемирового числа нападений пиратов [54, p. 4]. Особенно удручающе выглядит статистика с 2009 по 2015, когда количество морских разбойных нападений в ЮВА возросло от 13 до 71 % от общемирового (Таблица 3). За период с 1995 по 2013 пираты убили здесь 136 моряков, что суммарно превышает общее число погибших от рук морских разбойников в водах западной части Индийского океана (где орудовали сомалийские пираты) и западного побережья Африки [43].

В большинстве своём пираты ЮВА совершают нападения на суда в прибрежных водах и на якорных стоянках [57]. Чаще всего атакам

подвергались нефтяные танкеры, химовозы, сухогрузы; в последние несколько лет возросло число нападений на малые суда – буксиры, боты и баржи [39]. Украденную нефть пираты легко и выгодно перепродают [56]. В последние годы морские разбойники ЮВА грабят суда с пальмовым маслом, производимым в Индонезии и Малайзии, цены на которое ежегодно растут [54, p. 7, 20].

В настоящее время значными местами деятельности пиратов остаются Южно-Китайское море, береговые зоны морских государств ЮВА, Сингапурский и Малаккский проливы. Рост пиратских атак в Малаккском проливе в 2000 г. вызвал серьёзную озабоченность со стороны международного сообщества в силу стратегической важности пролива [38, p. 6], подвигнув страны ЮВА на укрепление связей по борьбе с терроризмом, пиратством и другими транснациональными преступлениями посредством создания Сообщества безопасности АСЕАН. В 2004 г. Малайзия, Сингапур и Индонезия инициировали запуск программы МАЛ-СИНДО, нацеленной на совместное патрулирование военно-морскими силами Малаккского и Сингапурского проливов [53, p. 104].

С другой стороны, в то время как международное внимание было сосредоточено на ситуации в Малаккском проливе, положение дел в водах близ Филиппин, Индонезии и Малайзии стало ухудшаться [51]. Неправительственная организация *Oceans Beyond Piracy* (Океаны без пиратства) отмечает рост числа зарегистрированных разбойных инцидентов в территориальных водах Вьетнама, у южного побережья Филиппинских островов, а также на западе острова Ява [49].

Возрастание числа разбойных инцидентов в водах ЮВА с 2010 г. обусловлено не только ростом мировой экономики и количества судов, потенциальных пиратских жертв. Пиратство прочно приобретает форму нелегального бизнеса, становится более организованным и технически оснащённым, приобретает тесные связи с преступными синдикатами (в том числе с китайской и японской мафией), превращаясь в транснациональные корпорации [4, с. 76]. Известные преступные группы, специализирующиеся на морском грабеже и разбое – Палембанг, Кетапанг, Понтианак [54, p. 15]. Многие преступные синдикаты в ЮВА «работают» на местных олигархов и даже на высших государственных чиновников [4, с. 77].

Как уже отмечалось, большая часть морских разбойных нападений совершается в водах близ Индонезийского архипелага (Таблица 1). Пиратские базы располагаются на островах Бинтан, Белаканг Паданг, Батам [54, p. 7]. Нападая в основном в акваториях портов, чаще всего на якорных стоянках, пираты действуют слаженно и мобильно, нередко ускользая от местных органов власти и избегая столкновения с экипажем в случае неоправданного риска.

Несмотря на кажущийся сравнительно невысокий ущерб, причинённый пиратами ЮВА за 2015 г. (стоимость похищенного ими груза составило чуть больше 8 млн. \$.), от их действий пострадало 3674 человека [49]. Атаки пиратов становятся более дерзкими и смертоносными, разбойники наносят удары не только по маленьким буксирам и ботам, но и по крупнотоннажным судам [28].

Особую опасность для ЮВА представляет связь пиратства и терроризма. Разбойные нападения на суда практикует террористическая группа Абу-Сайяф (Филиппины) [22, p. 70–71]. Из недавних инцидентов, с участием этой организации, можно назвать захваты 26 марта 2016 г. экипажей (10 человек) индонезийского буксира *Brahma 12* и баржи *Anand 12*,¹ а 1 апреля экипажа малазийского буксира *Massive 6* (4

¹ В мае 2016 г., после 38-дневного плена, в результате переговоров с хозяином буксира, заложники были освобождены. За их свободу был заплачен выкуп более 1 млн. \$

человека).¹ Ачехские сепаратисты (Движение за свободный Аче) взяли ответственность за серию нападений на суда в начале 2000-х гг., также захватывая заложников с целью выкупа.² Индонезийская «Джемаа исламийя» неоднократно обвинялась в намерениях совершить теракт в Малаккском проливе, что могло парализовать международную торговлю в ЮВА [5].

Даже незначительные нарушения в работе морских торговых путей могут иметь глобальные экономические последствия, поднять суммы страховых премий, ввести дополнительные расходы на обеспечение безопасности, в худшем случае могут привести к дорогостоящему изменению маршрута. Рост числа пиратских инцидентов в ЮВА вызывает проблему противодействия этому явлению и борьбы с ним не только силами местных государств, актуален вопрос многостороннего сотрудничества с привлечением внерегиональных акторов.

Военно-морское сотрудничество в противодействии пиратству на региональном уровне

В ЮВА, где обеспечение безопасности на море является ключевым аспектом стабильности и устойчивого развития, проблеме пиратства уделяется особое внимание как со стороны региональных игроков, так и мирового сообщества в целом. Ситуация в Малаккском и Сингапурском проливах и акватории Южно-Китайского моря имеет важное значение для международной торговли, однако «сомалийский вариант» решения проблемы пиратства здесь представляется маловероятным в силу того, что государства, располагающиеся по периметру полузамкнутого морского пространства ЮВА крайне озабочены отстаиванием своих национальных интересов, прежде всего касающихся контроля над исключительной экономической зоной и суверенных прав над территориальными водами. Стремление не допустить «размывания» своего суверенитета привело к инициированию Индонезией принятой в резолюциях Совбеза ООН оговорки, определяющей международные антипиратские операции в территориальных водах Сомали как особый случай, не затрагивающий права, обязательства или обязанности государств по международному праву [1, с. 162]. Для Индонезии, Малайзии и Филиппин присутствие внерегиональных игроков в их территориальных водах, не говоря уже о вмешательстве извне в дела, происходящие в них, носит щекотливый характер, особенно учитывая обеспокоенность держав ЮВА сохраняющимися претензиями Пекина в Южно-Китайском море [47].

Хотя проблема пиратства в ЮВА вышла на транснациональный уровень, эффективность противодействия этому явлению в первую очередь зависит от решений и действий со стороны национальных институтов [9, с. 84]. На практике это означает стремление держав ЮВА в большей или меньшей степени координировать собственные действия с механизмами международного сотрудничества.

Морские державы ЮВА обладают службами береговой охраны и морской полиции, специализированными на борьбу с пиратством и мор-

[50].

¹ Члены экипажа Massive 6 были освобождены 12 апреля на о. Холо (Филиппины). Информации о выкупе за их свободу не поступало. По поводу инцидента ведется следствие [50].

² В частности 5 января 2004 г. Индонезийский продуктовый танкер CHERRY 201, проходивший через Малаккский пролив, был захвачен пиратами. 13 членов экипажа вместе с капитаном были взяты в заложники, впоследствии освобождены (бежать) удалось лишь восьмерым, четверо были убиты пиратами, судьба капитана неизвестна [54, р. 7].

ским разбоем, постоянно стремятся совершенствовать их технический и боевой потенциал. После увеличения числа разбойных нападений в начале 2000-х гг. страны региона предприняли меры по укреплению безопасности. Стремясь активизировать взаимодействие между структурами, занимающимися морской безопасностью, малазийское правительство сформировало Агентство морского реагирования (АМР) [41], подчиняющееся напрямую премьер-министру и осуществляющее разведывательные, оперативные, защитные и надзорные функции. Сингапурские ВМС создали сопроводительные группы безопасности для защиты судов от нападений морских разбойников и террористов. Индонезийское правительство пошло на укрепление командных центров управления ВМС по противодействию пиратству и разбойным нападениям [26, р. 566–567]. Существенно возрос перечень обязанностей, возложенных на местные ВМС, правоохранительные органы и полицейские структуры.

Летом 2015 г. по инициативе АМР создается группа спасательных сил специального назначения (STAR – Special Task and Rescue), а ВМС Индонезии разместили в Малаккском проливе группу западной флотилии быстрого реагирования (WFQR – Western Fleet Quick Response) [55].

Страны ЮВА осуществляют и совместные проекты по борьбе с пиратством. Ещё в 1970-х гг. Индонезия, Малайзия и Сингапур, создают трёхсторонний механизм для обсуждения вопросов, касающихся обеспечения безопасности в водах Малаккского и Сингапурского проливов и в прилегающей акватории [44]. Региональным ответом морских держав ЮВА на участвовавшие нападения в прибрежных водах и, прежде всего, в Малаккском проливе в 1990-е гг. стали совместные инициативы о предупреждении пиратства и морского разбоя, а также расширение сотрудничества в рамках Центра сообщений о пиратстве.

Наиболее распространённая практика борьбы с пиратством со стороны Индонезии, Малайзии, Сингапура, Таиланда, Филиппин, Брунея – это совместное патрулирование территориальных вод с целью обезопасить морские линии коммуникаций.¹ Особое внимание уделено водам Малаккского и Сингапурского пролива, где в настоящее время действуют совместные патрули ВМС Индонезии и Сингапура [25], Малайзии и Индонезии [28], а также патрули Малаккского пролива в составе вооружённых сил Сингапура, Индонезии, Малайзии и Таиланда, куда входят программы «Морской патруль Малаккского пролива», «Глаза в небе», «Группа обмена разведанными». «Глаза в небе» предусматривает воздушное наблюдение над ситуацией в Малаккском проливе авиацией четырёх государств в целях предупреждения и оперативного предотвращения пиратских атак на гражданские суда.

Примером наиболее консолидированного противодействия морской преступности в ЮВА остаётся программа МАЛСИНДО. В 2005 г. в неё были внесены поправки, разрешавшие патрульным судам прибрежных государств Малаккского пролива преследовать пиратские суда в территориальные воды друг друга, углубляясь на расстояние до 5 миль [7, с. 77]. Более взвешенную позицию в отношении привлечения военной помощи со стороны внерегиональных держав занимает Сингапур, в силу своего положения как важнейшего глобального хаба [6, с. 146]. Его соседи – Индонезия и Малайзия – придерживаются осторожного подхода к присутствию иностранных ВМС в зонах проливов, хотя не отказываются от финансовой, технической и консультационной помощи для защиты судов и противодействия пиратству [7, с. 76].

¹ Морские линии связи (сокращенно SLOC) – это термин, описывающий основные морские пути между портами, используемыми для торговли, материально-технического обеспечения и военно-морских сил [45, р. 57].

В качестве инструмента «мягкого» регионального сотрудничества в антипиратской деятельности выступают международные институты ЮВА, прежде всего структуры Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН) – АРФ, ВАС, СМОА+, в рамках которых пиратство, морской разбой и морской терроризм обсуждаются как формы нетрадиционной угрозы безопасности. В Программе развития Сообщества политики и безопасности (СБА) АСЕАН до 2025 г., одной из основных задач является совершенствование потенциала организации по борьбе с трансграничными преступлениями и трансграничными проблемами, куда относится и пиратство [19].

В рабочем плане Регионального Форума АСЕАН (АРФ) по морской безопасности на 2015–2017 гг. определены следующие приоритетные направления:

1. Общая осведомлённость и обмен информацией и передовым опытом;
2. Построение доверительных отношений, основанных на принципах международного права и региональных соглашений, договорённостях и сотрудничестве.
3. Развитие потенциала региональных органов обеспечения морской безопасности [20].

В настоящее время в рамках АСЕАН ведётся обсуждение возможности создания единых ВМС для борьбы с пиратами [18].

Очевидно, что интересы стран ЮВА совпадают в намерении уничтожить пиратство, однако различаются их подходы к данной проблеме и инструментам её решения. Вместе с тем практика деятельности региональных держав показывает, что без международного сотрудничества в борьбе с пиратством невозможно обойтись. Речь идёт не только о защите трансокеанских морских путей, но и о противодействии вероятностным терактам в портах, на судах или в морских линиях коммуникаций. Учитывая распространение террористических организаций на территории Индонезии, Филиппин, Таиланда и размах их деятельности угроза морского теракта не должна упускаться из виду.

Среди внерегиональных акторов, особенно заинтересованных в укреплении механизмов противодействия пиратству, можно выделить Японию и Китай, которые зависят от поставок углеводородов через судходные пути морской акватории ЮВА. Обстановка на южных морских артериях является «ахиллесовой пятой» китайской стратегии «Морского шёлкового пути», Япония тоже не готова идти на риски, связанные с возможными (пусть даже минимальными) экономическими потерями.

В 2000 г. в Токио состоялась Конференция по противодействию вызовам пиратства в Азии, по результатам которой в следующем году на Саммите АСЕАН+3 премьер-министр Японии Дзюньитиро Коидзуми предложил создать международную организацию, в рамках которой можно было бы эффективно реализовать совместные усилия в районах Азии, страдающих от пиратских атак [28].

Инициатива японского премьера привела к подписанию в 2004 г. межправительственного соглашения о Региональном сотрудничестве по борьбе с пиратством и вооружённым разбоем против судов в Азии (ReCAAP)¹, вступившего в силу в 2006 г. На базе этого соглашения в Сингапуре был создан Центр обмена информацией, ставший в январе 2007

¹ На сегодняшний момент подписантами ReCAAP (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia) являются 20 участников, среди них 8 стран АСЕАН (Бруней, Камбоджа, Лаос, Мьянма, Таиланд, Вьетнам, Филиппины, Сингапур. Индонезия и Малайзия не подписали соглашение.), 3 восточно-азиатские (КНР, Япония, Республика Корея), 3 южноазиатские (Индия, Шри-Ланка, Бангладеш) 4 европейские страны (Великобритания, Дания, Норвегия, Нидерланды), Австралия, США [17]. США последними подписали Соглашение в сентябре 2014 г. [52]

г. международной организацией, занимающейся слежением за маршрутами гражданских судов; информированием о морских происшествиях; сбором данных о нападениях на суда в Азии; координацией и распределением ресурсов, выделяемых для противодействия морской преступности. Соглашение распространяется на обширную акваторию Мирового океана, охватывая восточную часть Индийского океана, Бенгальский и Сиамский заливы, Малаккский пролив, море Сулу, Южно-Китайское, Филиппинское, Восточно-Китайское Жёлтое и Японское моря [48]. В 2013 г. в рамках организации принята Программа сотрудничества в области обеспечения безопасности, ориентированная на расширение контактов между военными ведомствами стран-подписантов, прежде всего в отношении проведения совместных операций ВМС по предупреждению преступлений на море [7, с. 78]. Соглашение ReСААР послужило моделью для создания Кодекса поведения Джибути и стало основой для формирования аналогичного Сингапурскому Центра обмена информацией в Гвинейском заливе [27].

Важным аспектом военно-морского сотрудничества в ЮВА, ориентированного как на превентивные меры, так и на координацию действий в случае возникновения реальной опасности являются международные военно-морские учения, в которых принимают участие внерегиональные партнёры стран АСЕАН – КНР, США, Япония, Индия, Австралия, Россия. Совместные международные операции в ЮВА имеют позитивный эффект для расширения сотрудничества по борьбе с нетрадиционными угрозами безопасности, в том числе с пиратством, морским разбоем и морским терроризмом. Меры, предпринятые при содействии международного сообщества, привели к сокращению числа вооружённых нападений на суда в водах ЮВА в период с 2005 по 2009 гг. В то же время проблема пиратства не решена окончательно, разбойные инциденты продолжаются.

Очевидно, что в условиях данного региона только согласованность действий и позиций государств-участников антипиратских мероприятий поможет минимизировать деструктивные последствия морской преступности. Оптимальным вариантом для решения проблемы пиратства могло бы стать устойчивое морское партнёрство в области безопасности как результат тесного взаимодействия региональных и внерегиональных институтов.

* * *

Морское пиратство в ЮВА остаётся фактором напряжённости и угрозой региональной безопасности. Несмотря на то, что все страны ЮВА признают необходимость борьбы с этим явлением, в их действиях и позициях нет единства в реализации совместных мероприятий.

Во многом это происходит по причине шекотливости вопроса суверенитета для держав ЮВА, которые придерживаются незыблемости государственного контроля над своими территориальными водами, вследствие чего затруднены расширение международного присутствия в них иностранных военных патрулей, а также обмен разведывательной информацией не только с представителями внерегиональных структур, но даже друг с другом.

Например, вовлечённый в глобальные экономические процессы Сингапур более лоялен к интернационализации решения проблемы пиратства в Малаккском и Сингапурском проливах, в отличие от Малайзии и особенно Индонезии, для которой данная перспектива недопустима и даже опасна в свете возможного обострения внутривосточных проблем.

Страны региона стоят перед дилеммой соблюдения национальных интересов, сопряжённых с геополитической логикой сохранения контроля над жизненным пространством, и необходимостью конструктивного сотрудничества (или как минимум согласованных совместных действий) по борьбе с пиратством.

Другой стороной проблемы является необходимость повышения эффективности трансграничных структур по борьбе с пиратскими организациями. Увеличение численности полицейских сил и количества морских патрулей не ведут к кардинальному снижению пиратских нападений, поскольку в странах региона сохраняется питательная среда для преступности, в том числе морской: нерешённость социальных вопросов, коррупция в управленческих структурах, напряжённая внутриполитическая обстановка.

Наконец, проблема пиратства тесно связана с широким кругом вопросов морской безопасности, начиная с защиты мореплавателей и заканчивая противодействием террористическим актам. Решение этих вопросов вызывает беспокойство у ведущих внерегиональных игроков, связанных со странами ЮВА партнёрскими отношениями и способными оказать серьёзное влияние на ход политических процессов и экономического развития региона. Необходимо принимать во внимание, что эвентуальное обострение ситуации в морских водах ЮВА может усилить их решимость быть вовлечёнными в управление над ней.



Литература

1. Варфоломеев А.А. Современное морское пиратство и действующее международное право // *Международная жизнь*. 2015. № 4. С. 150–162.
2. Декларация о принципах морского международного права. Париж, 4/16 апреля 1856 г. // *Сборник договоров России с другими государствами (1856–1917)*. Под ред. Е.А. Адамова. М.: Госполитиздат, 1952. 463 с.
3. Джибугийский кодекс поведения против морского пиратства расширен // *Морской профсоюзный вестник*, 24.11.2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/3925> (дата обращения 10.09.2016 г.).
4. Ефимова Л.М. Морское пиратство в Юго-Восточной Азии в 2005 г. // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2006. N 9. С. 60–79.
5. Зимин Николай. Пираты XXI века // *Итоги*. N 31 (425). 03.08.2004, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.itogi.ru/archive/2004/31/73555.html> (дата обращения 12.08.2016 г.).
6. Золотухин И.Н., Туманов Ю.В. Арктический азимут тропической страны // *Ойкумена. Регионоведческие исследования*. 2016. N 1 (36). С. 145–158.
7. Китаев С.О. О борьбе с морским пиратством в Юго-Восточной Азии // *Зарубежное военное обозрение*. 2014. № 1. С. 73–79.
8. Кодекс практики расследования актов пиратства и вооружённых ограблений судов (резолюция А.1025(26)). Спб.: ЦНИИМФ, 2010. 36 с.
9. Колдунова Е.В. Нетрадиционные аспекты безопасности в Юго-Восточной Азии: характерные черты и тенденции эволюции // *Юго-Восточная Азия: актуальные проблемы развития*. 2006. N 9. С. 80–92.
10. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, [Электронный ресурс]. URL: <http://www>.

un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения 28.07.2016 г.).

11. Конвенция об открытом море (Женева, 29 апреля 1958 года), [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=35 (дата обращения 29.07.2016 г.).

12. Конвенция ООН по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 года), [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1096 (дата обращения 28.07.2016 г.).

13. Крикунов А.В. Современный морской терроризм// Военный дипломат. 2008. № 2. С. 139–142.

14. Куршев М. Пиратство и терроризм на море// Уголовное право. М.: АНО «Юридические программы». 2006. № 3. С. 124–128.

15. Резолюции Совета безопасности ООН, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions/> (дата обращения 27.08.2016 г.).

16. Резолюция 1816 (2008). Положение в Сомали, [Электронный ресурс]. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/79/PDF/N0836179.pdf?OpenElement> (дата обращения 27.08.2016 г.).

17. About ReCAAP, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> (дата обращения 14.09.2016 г.).

18. ASEAN navies join forces over piracy// The Jakarta Post, July 1 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.thejakartapost.com/news/2015/07/01/asean-navies-join-forces-over-piracy.html> (дата обращения 15.08.2016 г.).

19. ASEAN Political-Security Community Blueprint 2025 Jakarta: ASEAN Secretariat, March 2016, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.asean.org/storage/2012/05/ASEAN-APSC-Blueprint-2025.pdf> (дата обращения 22.08.2016 г.).

20. ASEAN Regional Forum Work Plan for Maritime Security 2015–2017, [Электронный ресурс]. URL: <http://aseanregionalforum.asean.org/files/library/Plan%20of%20Action%20and%20Work%20Plans/ARF%20Work%20Plan%20on%20Maritime%20Security%202015-2017.pdf> (дата обращения 23.07.2016 г.).

21. Bohn M. The Achille Lauro Hijacking. Lessons in the Politics and Prejudice of Terrorism. Washington.: Potomac Books Inc., 2004. 235 p.

22. Bradford J.F. The Growing Prospects For Maritime Security Cooperation In Southeast Asia// Naval War College Review. Summer 2005. Vol. 58. No. 3. P. 63-86.

23. Chalk P. Non-military Security and Global Order. The Impact of Extremism, Violence and Chaos on National and International Security, New York, NY: St Martin's Press, 2000. 222 p.

24. Ellen E. Bringing Piracy to Account// Jane's Navy International, April 1 1997.

25. Fact Sheet: Indonesia-Singapore Coordinated Patrol (ISCP), [Электронный ресурс]. URL: https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2012/may/11may12_nr/11may12_fs.html (дата обращения 15.09.2016 г.).

26. Ho J. The Security of Sea lanes in South East Asia// Asian Survey, 2006. Vol. XLVI. No. 4. P. 558-574.

27. Hribernik M. ReCAAPing Japan's Counter-Piracy Multilateralism// Center for International Maritime Security, July 9, 2013, [Электронный ресурс]. URL: <http://cimsec.org/recaaping-japans-counter-piracy-multilateralism/6180> (дата обращения 21.08.2016 г.).

28. Hribernik M. Southeast Asia's Piracy Headache// The Diplomat. February 15, 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://thediplomat.com/2015/02/southeast-asias-piracy-headache/> (дата обращения 21.08.2016 г.).

29. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2005, [Электронный ресурс]. URL: http://www.le-havre.vessels-in-france.net/fichiersdoc/2005_ICC_Piracy_annual_report.pdf (дата обращения 12.09.2016 г.).

30. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. Annual Report 2007, [Электронный ресурс]. URL: http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2007.pdf (дата обращения 12.09.2016 г.).

31. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. Annual Report 2011, [Электронный ресурс]. URL: http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf (дата обращения 12.09.2016 г.).
32. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 2014, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (дата обращения 12.09.2016 г.).
33. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (дата обращения 12.09.2016 г.).
34. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report 01 January - 30 June 2016, [Электронный ресурс]. URL: <http://icc.se/wp-content/uploads/2016/07/2016-Q2-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf> (дата обращения 12.09.2016 г.).
35. IMB Piracy Reporting Centre, [Электронный ресурс]. URL: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (дата обращения 12.09.2016 г.).
36. IMO Djibouti meeting agrees antipiracy measures, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIX/2009jan00302.html> (дата обращения 12.09.2016 г.).
37. International Maritime Organization, MSC.4/Circ.180. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 2011, 45 p. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180_Annual2011.pdf (дата обращения 22.08.2016 г.).
38. Liss C. Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses. Peace Research Institute Frankfurt (PRIF). 2014. Report № 125. 40 p.
39. Live Piracy & Armed Robbery Report 2016 // International Chamber of Commerce. Commercial Crime Services. IMB Piracy Reporting Center, [Электронный ресурс]. URL: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report> (дата обращения 13.08.2016 г.).
40. Lydelle J. The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: a Comparative Analysis// *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*. 2013. Vol. 41. N 1. P. 111–137.
41. Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/Act%20633.pdf> (дата обращения 15.08.2016 г.).
42. Maritime Piracy. Part 1. An Overview Of Trends, Costs And Trade-Related Implications. United Nations. New York and Geneva, 2014. 47 p.
43. Mccauley A. The most dangerous waters in the world, [Электронный ресурс]. URL: <http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/> (дата обращения 22.08.2016 г.).
44. Mohd Hafizzuddin Md Damiri. Maritime Security In The Straits of Malacca. Paper prepared for the “Malaysia Logistics Council”, Kuala Lumpur, Malaysia 6 May 2008 and presented at the “4th International Seminar on Maritime Culture and Geopolitics”, Kuala Lumpur, Malaysia 8-9 December 2011, [Электронный ресурс]. URL: https://www.academia.edu/1325171/Maritime_Security_in_the_Straits_of_Malacca (дата обращения 12.08.2016 г.).
45. Nazery K. Sea lines under strain// *IUP Journal of International Relations*. April 2012. Vol 2. P. 57–66.
46. Number of pirate attacks against ships worldwide from 2009 to 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/> (дата обращения 16.08.2016 г.).
47. Pham T.N. The South China Sea Ruling: 1 Month Later// *The diplomat*, August 12, 2016, [Электронный ресурс]. URL: <http://thediplomat.com/2016/08/the-south-china-sea-ruling-1-month-later/> (дата обращения 28.08.2016 г.).

48. Piracy and Counter-Piracy Cooperation in Southeast Asia (2000-2014), [Электронный ресурс]. URL: https://www.start.umd.edu/pubs/START_PiracyCounterPiracySEAsia_ResearchBrief_July2015.pdf (дата обращения 11.08.2016 г.).

49. Piracy and Robbery Against Ships in Southeast Asia 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/se-asia> (дата обращения 17.07.2016 г.).

50. Pirates Free Kidnapped Tugboat Crew// Maritime Connector, June 11, 2016, [Электронный ресурс]. URL: <http://maritime-connector.com/news/security-and-piracy/pirates-free-kidnapped-tugboat-crew/> (дата обращения 10.09.2016 г.).

51. Storey I The Triborder Sea Area: Maritime Southeast Asia's Ungoverned Space// Terrorism Monitor. Jamestown Foundation. October 24, 2007. Vol. 5, Issue 19, [Электронный ресурс]. URL: http://www.jamestown.org/programs/tm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=4465&tx_ttnews%5BbackPid%5D=182&no_cache=1#.V91rSTU7Vh8 (дата обращения 25.08.2016 г.).

52. U.S. Joins ReCAAP Anti-Piracy Council// GCaptain. September 24, 2014, [Электронный ресурс]. URL: <https://gcaptain.com/u-s-joins-recaap-anti-piracy-council/> (дата обращения 23.08.2016 г.).

53. Valencia M.J. Piracy and Politics in Southeast Asia // Piracy in Southeast Asia. Status, Issues, and Responses. Edited by Derek Johnson and Mark Valencia. Singapore. ISEAS—Yusof Ishak Institute, 2005. 174 p. P. 103–121.

54. Von Hoesslin K. The Economics of piracy in South East Asia. The Global Initiative against Transnational Organised Crime. Geneva. May 2016. 36 p.

55. Wallis K. UPDATE 1-Malaysia, Indonesia to deploy rapid response team to fight soaring piracy// Reuters. August 26, 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.reuters.com/article/shipping-attacks-asiapac-idUSL4N11136720150826> (дата обращения 16.09.2016 г.).

56. Worrying' rise in piracy attacks around Malacca Strait, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.dw.com/en/worrying-rise-in-piracy-attacks-around-malacca-strait/a-17780275> (дата обращения 25.08.2016 г.).

57. Yee G. and Din N.K. Piracy in Southeast Asia// Lexology. May 28, 2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=663605d1-fccf-4431-8329-17c77657e9a5> (дата обращения 15.08.2016 г.).

Транслитерация по ГОСТ 7.79–2000 Система Б

1. Varfolomeev A.A. Sovremennoe morskoe piratstvo i dejstvuyushhee mezhdunarodnoe pravo // Mezhdunarodnaya zhizn'. 2015. № 4. С. 150–162.

2. Deklaratsiya o printsipakh morskogo mezhdunarodnogo prava. Parizh, 4/16 aprelya 1856 g.// Sbornik dogovorov Rossii s drugimi gosudarstvami (1856–1917). Pod red. E.A. Adamova. M.: Gospolitizdat, 1952. 463 s.

3. Dzhibutijskij kodeks povedeniya protiv morskogo piratstva rasshiren// Morskoj profsoyuznyj vestnik, 24.11.2015, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.sur.ru/news/3925> (дата обращения 10.09.2016 г.).

4. Efimova L.M. Morskoe piratstvo v YUgo-Vostochnoj Azii v 2005 g.// YUgo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya. 2006. N 9. С. 60–79.

5. Zimin Nikolaj. Piraty XXI veka// Itogi. N 31 (425). 03.08.2004, [Электронный ресурс]. URL: <http://www.itogi.ru/archive/2004/31/73555.html> (дата обращения 12.08.2016 г.).

6. Zolotukhin I.N., Tumanov YU.V. Arkticheskij azimut tropicheskoj strany// Ojkumena. Regionovedcheskie isledovaniya. 2016. N 1 (36). С. 145–158.

7. Kitaev S.O. O bor'be s morskim piratstvom v YUgo-Vostochnoj Azii// Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 2014. № 1. С. 73–79.

8. Kodeks praktiki rassledovaniya aktov piratstva i vooruzhyonnykh ograblenij sudov (rezolyutsiya A.1025(26)). Spb.: TSNIIMF, 2010. 36 s.

9. Koldunova E.V. Netraditsionnye aspekty bezopasnosti v YUgo-Vostochnoj Azii: kharakternye cherty i tendentsii ehvolyutsii// YUgo-Vostochnaya Aziya: aktual'nye problemy razvitiya. 2006. N 9. S. 80–92.

10. Konventsiya o bor'be s nezakonnymi aktami, napravlennymi protiv bezopasnosti morskogo sudokhodstva, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (data obrashheniya 28.07.2016 g.).

11. Konventsiya ob otkrytom more (ZHeneva, 29 aprelya 1958 goda), [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=35 (data obrashheniya 29.07.2016 g.).

12. Konventsiya OON po morskomu pravu (Montego-Bej, 10 dekabrya 1982 goda), [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=1096 (data obrashheniya 28.07.2016 g.).

13. Krikunov A.V. Sovremennyy morskoy terrorizm// Voennyj diplomat. 2008. № 2. С. 139–142.

14. Kurshev M. Piratstvo i terrorizm na more// Ugolovnoe pravo. M.: ANO «YUridicheskie programmy». 2006. № 3. S. 124–128.

15. Rezolyutsii Soveta bezopasnosti OON, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.un.org/ru/sc/documents/resolutions/> (data obrashheniya 27.08.2016 g.).

16. Rezolyutsiya 1816 (2008). Polozhenie v Somali, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/361/79/PDF/N0836179.pdf?OpenElement> (data obrashheniya 27.08.2016 g.).

17. About ReCAAP, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx> (data obrashheniya 14.09.2016 g.).

18. ASEAN navies join forces over piracy// The Jakarta Post, July 1 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.thejakartapost.com/news/2015/07/01/asean-navies-join-forces-over-piracy.html> (data obrashheniya 15.08.2016 g.).

19. ASEAN Political-Security Community Blueprint 2025 Jakarta: ASEAN Sekretariat, March 2016, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.asean.org/storage/2012/05/ASEAN-APSC-Blueprint-2025.pdf> (data obrashheniya 22.08.2016 g.).

20. ASEAN Regional Forum Work Plan for Maritime Security 2015–2017, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://aseanregionalforum.asean.org/files/library/Plan%20of%20Action%20and%20Work%20Plans/ARF%20Work%20Plan%20on%20Maritime%20Security%202015-2017.pdf> (data obrashheniya 23.07.2016 g.).

21. Bohn M. The Achille Lauro Hijacking. Lessons in the Politics and Prejudice of Terrorism. Washington.: Potomac Books Inc., 2004. 235 p.

22. Bradford J.F. The Growing Prospects For Maritime Security Cooperation In Southeast Asia// Naval War College Review. Summer 2005. Vol. 58. No. 3. P. 63-86.

23. Chalk P. Non-military Security and Global Order. The Impact of Extremism, Violence and Chaos on National and International Security, New York, NY: St Martin's Press, 2000. 222 p.

24. Ellen E. Bringing Piracy to Account// Jane's Navy International, April 1 1997.

25. Fact Sheet: Indonesia-Singapore Coordinated Patrol (ISCP), [EHlektronnyj resurs]. URL: https://www.mindef.gov.sg/imindef/press_room/official_releases/nr/2012/may/11may12_nr/11may12_fs.html (data obrashheniya 15.09.2016 g.).

26. Ho J. The Security of Sea lanes in South East Asia// Asian Survey, 2006. Vol. XLVI. No. 4. P. 558-574.

27. Hribernik M. ReCAAPing Japan's Counter-Piracy Multilateralism// Center for International Maritime Security, July 9, 2013, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://cimsec.org/recaaping-japans-counter-piracy-multilateralism/6180> (data obrashheniya 21.08.2016 g.).

28. Hribernik M. Southeast Asia's Piracy Headache// The Diplomat. February 15, 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://thediplomat.com/2015/02/southeast-asias-piracy-headache/> (data obrashheniya 21.08.2016 g.).

29. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery against Ships Annual Report 2005, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.le-havre.vessels-in-france.net/fichiersdoc/2005_ICC_Piracy_annual_report.pdf (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
30. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. Annual Report 2007, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2007.pdf (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
31. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report. Annual Report 2011, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
32. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 2014, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
33. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
34. ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report 01 January - 30 June 2016, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://icc.se/wp-content/uploads/2016/07/2016-Q2-IMB-Piracy-Report-Abridged.pdf> (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
35. IMB Piracy Reporting Centre, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre> (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
36. IMO Djibouti meeting agrees antipiracy measures, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIX/2009jan00302.html> (data obrashheniya 12.09.2016 g.).
37. International Maritime Organization, MSC.4/Circ.180. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report 2011, 45 p. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180_Annual2011.pdf (data obrashheniya 22.08.2016 g.).
38. Liss C. Assessing Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: Trends, Hotspots and Responses. Peace Research Institute Frankfurt (PRIF). 2014. Report № 125. 40 p.
39. Live Piracy & Armed Robbery Report 2016 // International Chamber of Commerce. Commercial Crime Services. IMB Piracy Reporting Center, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report> (data obrashheniya 13.08.2016 g.).
40. Lydelle J. The Extent of Maritime Terrorism and Piracy: a Comparative Analysis// Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies. 2013. Vol. 41. N 1. P. 111–137.
41. Malaysian Maritime Enforcement Agency Act 2004 [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.agc.gov.my/agcportal/uploads/files/Publications/LOM/EN/Act%20633.pdf> (data obrashheniya 15.08.2016 g.).
42. Maritime Piracy. Part 1. An Overview Of Trends, Costs And Trade-Related Implications. United Nations. New York and Geneva, 2014. 47 p.
43. Mccauley A. The most dangerous waters in the world, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://time.com/piracy-southeast-asia-malacca-strait/> (data obrashheniya 22.08.2016 g.).
44. Mohd Hafizzuddin Md Damiri. Maritime Security In The Straits of Malacca. Paper prepared for the “Malaysia Logistics Council”, Kuala Lumpur, Malaysia 6 May 2008 and presented at the “4th International Seminar on Maritime Culture and Geopolitics”, Kuala Lumpur, Malaysia 8-9 December 2011, [EHlektronnyj resurs]. URL: https://www.academia.edu/1325171/Maritime_Security_in_the_Straits_of_Malacca (data obrashheniya 12.08.2016 g.).
45. Nazery K. Sea lines under strain// IUP Journal of International Relations. April 2012. Vol 2. P. 57–66.

46. Number of pirate attacks against ships worldwide from 2009 to 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/> (data obrashheniya 16.08.2016 g.).

47. Pham T.N. The South China Sea Ruling: 1 Month Later// The diplomat, August 12, 2016, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://thediplomat.com/2016/08/the-south-china-sea-ruling-1-month-later/> (data obrashheniya 28.08.2016 g.).

48. Piracy and Counter-Piracy Cooperation in Southeast Asia (2000-2014), [EHlektronnyj resurs]. URL: https://www.start.umd.edu/pubs/START_PiracyCounterPiracySEAsia_ResearchBrief_July2015.pdf (data obrashheniya 11.08.2016 g.).

49. Piracy and Robbery Against Ships in Southeast Asia 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop2015/se-asia> (data obrashheniya 17.07.2016 g.).

50. Pirates Free Kidnapped Tugboat Crew// Maritime Connector, June 11, 2016, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://maritime-connector.com/news/security-and-piracy/pirates-free-kidnapped-tugboat-crew/> (data obrashheniya 10.09.2016 g.).

51. Storey I The Triborder Sea Area: Maritime Southeast Asia's Ungoverned Space// Terrorism Monitor. Jamestown Foundation. October 24, 2007. Vol. 5, Issue 19, [EHlektronnyj resurs]. URL: http://www.jamestown.org/programs/tm/single/?tx_ttnews%5Btt_news%5D=4465&tx_ttnews%5BbackPid%5D=182&no_cache=1#.V91rSTU7Vh8 (data obrashheniya 25.08.2016 g.).

52. U.S. Joins ReCAAP Anti-Piracy Council// GCaptain. September 24, 2014, [EHlektronnyj resurs]. URL: <https://gcaptain.com/u-s-joins-recaap-anti-piracy-council/> (data obrashheniya 23.08.2016 g.).

53. Valencia M.J. Piracy and Politics in Southeast Asia // Piracy in Southeast Asia. Status, Issues, and Responses. Edited by Derek Johnson and Mark Valencia. Singapore. ISEAS–Yusof Ishak Institute, 2005. 174 p. P. 103–121.

54. Von Hoesslin K. The Economics of piracy in South East Asia. The Global Initiative against Transnational Organised Crime. Geneva. May 2016. 36 p.

55. Wallis K. UPDATE 1-Malaysia, Indonesia to deploy rapid response team to fight soaring piracy// Reuters. August 26, 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.reuters.com/article/shipping-attacks-asiapac-idUSL4N1136720150826> (data obrashheniya 16.09.2016 g.).

56. Worrying' rise in piracy attacks around Malacca Strait, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.dw.com/en/worrying-rise-in-piracy-attacks-around-malacca-strait/a-17780275> (data obrashheniya 25.08.2016 g.).

57. Yee G. and Din N.K. Piracy in Southeast Asia// Lexology. May 28, 2015, [EHlektronnyj resurs]. URL: <http://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=663605d1-fccf-4431-8329-17c77657e9a5> (data obrashheniya 15.08.2016 g.).