**СОДЕРЖАНИЕ**

ВСТУПЛЕНИЕ

АКТУАЛЬНОСТЬ

ИСТОРИЧЕСКАЯ СВОДКА

ГЕОГРАФИЯ РАСПОСТРАНЕНИЯ ПИРАТСТВА

ЦЕЛИ СОЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

ЗАДАЧИ ОРГАНИЗАЦИИ

ФУНКЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ

СТРУКТУРА ОРГАНИЗАЦИИ

ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ

ВЫВОДЫ

**ВСТУПЛЕНИЕ**

Морской разбой жив и развивается. Нападения на судна стали уже ежедневным событием, которые держат в страхе экипажи суден и изо дня в день уносят человеческие жизни.

Обеспечение безопасности транспортных средств, пассажиров и грузов является необходимым условием деятельности всех видов транспорта. Применительно к морскому транспорту имеется в виду безопасность не только движения транспортных средств, но и навигационная. В настоящее время особую актуальность представляет обеспечение безопасности от международного терроризма. Для морского судоходства с момента его возникновения все формы терроризма объединяются термином «пиратство».

Меры, принимаемые международной общественностью по предупреждению морского пиратства и по борьбе с ним, необходимы и своевременны.

Необходимость создания Межправительственной организации по борьбе с морским пиратством продиктовано сложившейся суровой ситуацией в мире, подвержением морских суден к нападению со стороны пиратов, необходимостью обеспечения более эффективной защиты судов.

**АКТУАЛЬНОСТЬ**

По статистике почти 2/3 морских преступлений происходит в наиболее неблагополучных странах Азии, часто при попустительстве или даже участии силовых государственных структур. В то тоже время сознательное сокрытие информации со стороны судоходного бизнеса о случаях нападения мешает осознанию истинного масштаба морского разбоя, таящего опасность экономического, гуманитарного и экологического свойства. В настоящее время просматриваются признаки того, что пиратский бизнес в ближайшие годы будет продолжать развиваться в связи с мировым кризисом и бедностью народов разных стран мира.

В течение последнего десятилетия число разбойных нападений на торговые суда утроилось, причем, в 1999 году было зарегистрировано на 40% больше случаев, чем в предыдущем году.

Нижеприведенная диаграмма является наглядным доказательством актуальности создания Межправительственной организации по борьбе с морским пиратством.



Следует учесть, что только за первые три месяца текущего года было зафиксировано 102 случая атак пиратских группировок, что превышает их количество за первый квартал 2008 в два раза.

По максимальной оценке, финансовый урон от морского разбоя не превышает $16 млрд в год. При всей значительности этой цифры, она составляет лишь 0,8% от $2 трлн мирового объема морских перевозок. Тем не менее, учитывая, что 90% грузовых перевозок идет морским путем и 45% из них проходит через воды азиатских стран, пиратство становится серьезной угрозой мировой торговли.

Неосознанность угрозы мирового пиратства может означать приостановление развития мореходства, а соответственно, поставить под удар мировую торговлю в целом. Развитие пиратства в одном регионе может подтолкнуть к росту пиратства в другом. Именно поэтому Межправительственная организация по борьбе с морским пиратством должна носить глобальный характер, с целью уничтожения пиратства в целом, а не подавления его очагов в конкретных регионах.

**ИСТОРИЧЕСКАЯ СВОДКА**

Пираты появились одновременно с выходом в море первых судов. Действовали они в Тихом океане вдоль Китайского побережья, среди островов Южно-Китайского моря и несколько позднее финикийские пираты разбойничали в Средиземном море. В IX в. н.э. в Северной Атлантике пиратство было распространено среди викингов. На протяжении тысячелетий было признано, что уничтожить пиратство, несмотря на усилия правительств многих стран, крайне трудно. Ценой неимоверных стараний это удалось в Средиземном море. После распада Римской империи пиратство возобновилось.

Расцвет морского разбоя относят к XVII-XVIII вв. как следствие борьбы между Великобританией и Испанией за серебро и золото, транспортируемые из Нового Света в Старый. Многочисленные пиратские суда базировались на Карибском море и в Мексиканском заливе.

«Золотая эра» морского пиратства формально завершилась в 1856 г. после подписания в Париже договора об окончании Крымской войны. Одновременно была подписана Парижская декларация к мирному договору, к которой присоединились практически все морские державы. В этой декларации зафиксировано запрещение каперства (корсарства). К началу XIX в. сложилось твердое мнение, что пиратство является международным преступлением, а каждый пират — врагом рода человеческого.

Однако в середине XX и в начале XXI веков наблюдается новая волна морского пиратства, которую смело можно признать одним из направлений мирового терроризма. Этому предшествовали массовые акты государственного пиратства, которые осуществлялись военными кораблями кайзеровской Германии, объявившей неограниченную подводную войну в период первой мировой войны. В преддверии второй мировой войны и в течение всех лет ее ведения фашистские агрессивные государства Германия, Италия, Япония запятнали себя массовыми пиратскими действиями, в которых участвовали подводные лодки («тактика волчьей стаи») и крупные надводные корабли (рейдеры).

В настоящее время наблюдаются увеличение числа случаев морского пиратства и его распространение во всем мире. До сих пор ни в одной стране нет организованного на официальном уровне статистического учета актов пиратства. Существует только частное бюро International Maritime Bureau (IBM) Международной торговой палаты в Лондоне, которое фиксирует данные по морскому пиратству, если такие случаи становятся известными.

**ГЕОГРАФИЯ РАСПОСТРАНЕНИЯ ПИРАТСТВА**

География действия пиратов XXI века охватывает прибрежные воды Азии, Африки, Латинской Америки. Наиболее опасными регионами являются прибрежные воды Сомали и Нигерии в Африки, а так же Индонезии в Африки. Именно в этих регионах происходит основная масса пиратских нападений (более 50%), но далеко не все пиратство распространенно в ряде других не благополучных стран, таких как Индия, Танзания, Бангладеш.

Почти 2/3 морских преступлений происходит в Азии, преимущественно в Индонезии, Таиланде, на Филиппинах, в Малайзии и Бирме. Конкретно на нефтяные танкеры большинство нападений происходит в Малаккском проливе, который отделяет Малайзию от индонезийского острова Суматра, а также в проливе между архипелагом Риау и Сингапуром. Эти проливы представляют собой весьма оживленные морские пути, по которым курсируют супертанкеры в обоих направлениях между Ближним Востоком и Японией, Кореей и Китаем. Предполагается, что архипелаг Риау, в лучших традициях классического пиратства, используется в качестве оперативной базы. Последний всплеск волны преступлений на море связывают с азиатским кризисом 1997 года, выбросившим на улицу толпы безработных, а также с политической нестабильностью в Индонезии. В 1999 году из 290-ти зарегистрированных случаев 113 произошло в водах и портах Индонезии.

Приведем карту морских пиратских нападений в мире за 2007 и 2008 годы, которые наглядно иллюстрируют ситуацию с развитием пиратства в мире.

2007 год:



2008 год:



Отличительной особенностью современного пиратства является то, что чаще всего, фактически в 72% случаев, нападения на суда происходят во время их нахождения в территориальных водах или акватории порта. На этом факте основываются подозрения, что портовые служащие, морская охранная и патрульная служба часто связаны с преступным бизнесом.

Характерно, что в относительно благополучных азиатских странах, таких как Япония, Южная Корея, Тайвань и Сингапур, где закон работает, а береговая охрана профессионально тренирована и относительно хорошо оплачивается, случаев пиратства значительно меньше. От пиратства особенно страдает Сингапур, с его крупнейшим портом в мире, находящимся на полпути с Ближнего Востока в Северную Азию.

Случается, что суда предпочитают миновать Индонезию, обходя ее с юга, и Сингапур на этом теряет большие доходы. Окольные пути обходятся дороже и транспортникам, но не столь значительно, как потеря груза. Поэтому Сингапур вкладывает огромные ресурсы в поддержание порядка в своих водах силами хорошо оснащенной и тренированной береговой службы.

Традиционное пиратство, т.е. в открытом море, занимает в общей статистике небольшое место, но случается. Правда, выходя на дело, нынешние флибустьеры не поднимают паруса, а заводят моторы современных быстроходных катеров. По сообщениям, нападающие бывают обычно в масках, обмундированы в военную форму и оснащены современным оружием регулярной армии. Так сказать "социальный состав" современных пиратов очень разнообразен - от азиатской мафии и различного рода преступников до просто рыбаков, промышляющих браконьерством, и иногда береговой охраны, ответственной за безопасность судов. Нередко пиратские группировки владеют небольшим флотом, куда в различных портах мира набирают команду из порой ничего не подозревающих безработных матросов. Как правило, небольшие пиратские команды являются составной частью организованных синдикатов, заправилы которых находятся в Сингапуре, Индонезии, Гонконге и Китае.

**ЦЕЛИ СОЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ**

Объединение усилий международного сообщества с целью сдерживания и пресечения пиратства и вооруженного разбоя, а также предотвращение загрязнения окружающей среды;

Координация усилий международного сообщества с целью лишения пиратов ресурсов, а также обеспечения более эффективной защиты судов;

Проведение единой политики государств, заинтересованных в обеспечении безопасности, по борьбе с пиратством и вооружённым разбоем на море;

Обеспечение целостности Аденского залива, а также других центров возможного развития пиратства, имеющих стратегическую важность и значение для международного судоходства и торговли.

**ЗАДАЧИ ОРГАНИЗАЦИИ**

**Долгосрочные -** решение тех проблем на суше, которые становятся причиной пиратства.

Решение проблемы безвластия в Сомали;

Помощь в привлечении инвестиций для развития экономики данного региона, повышения уровня жизни и занятости;

Организация совместных переговоров с правительством Сомали и региональными лидерами;

Активное сотрудничество с ООН по привлечению гуманитарной помощи в регионы с потенциальной возможностью развития пиратства.

**Краткосрочные**

Координация и техническое сотрудничество

- Установление универсальной системы защиты международных морских торговых путей;

- Разработка вопроса о создании регионального центра для координации этого сотрудничества:

• создание Координационного центра, при помощи которого суда, имеющие право плавать под флагом государства, могли бы просить о совете или помощи во время плавания в опасных регионах, и в который такие суда могут сообщить о каких-либо проблемах безопасности других судов, движения или сообщения в этом районе;

• поощрение судов в предоставлении оперативной информации о попытках нападения или о совершении актов пиратства и вооружённого разбоя во время плавания в опасных регионах, которая должна быть своевременно доведена до близлежащих прибрежных государств и в ближайший Координационный центр;

• доведение до сведения Совета МОБП и Генерального секретаря информации о покушении на нападение или совершения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, с тем чтобы он мог незамедлительно передать эту информацию другим членам Совета на рассмотрение и принятие каких-либо действий;

• поощрение судов в осуществлении оперативных мер по защите как на судне, так и для защиты других кораблей в регионе, в соответствии с рекомендациями близлежащих прибрежных государств или любого другого государства или компетентного органа;

• создание плана и процедуры для оказания помощи владельцам, менеджерам и капитанам судов, в скорейшем урегулировании случаев угона, происходящих в водах у побережья Сомали.

- Обмен разведывательной информацией, предоставление технической помощи;

- Разработка перечня навигационных систем и систем нелетальной обороны, как рекомендуемого к обязательному использованию на судах.

Военно-морское участие

- Мобилизация многоцелевых кораблей, способных проводить конвойные операции, контролировать морское пространство и защищать пути сообщения;

- Организация специальных пунктов для сбора торговых судов;

- Составление расписания и разработка маршрута конвойных операций;

- Осуществление аэронаблюдения для облегчения командования и управления, а также разведки и оценки сил противника;

- Проведение антипиратских операций в проливе, а также препятствие выходу пиратов в море;

- Составление чётких правил применения вооруженной силы для участия подразделений по содействию срыву пиратских операций.

Экономические

- Создание действенной системы страхования судов, которые оснащены необходимыми техническими средствами в соответствии с установленным перечнем, а также предоставление льгот таким кораблям;

- Разработка системы международного мониторинга финансовых потоков, связанных с пиратами, и замораживание их активов;

- Привлечение и выделение средств на поддержку создания эффективных национальных сил безопасности и поддержку миротворческой миссии Африканского союза;

- Обеспечения бесперебойной доставки гуманитарной помощи.

Юридические

- расследование всех актов или попыток совершения актов пиратства и вооруженного разбоя против судов, имеющих право плавать под флагом государства, и представление соответствующей информации;

- настоятельно призывает государства, при должном отношении к своим обязательствам по международному праву, к созданию эффективной правовой юрисдикции по привлечению предполагаемых правонарушителей к ответственности;

- призывает государства, причастные к урегулированию ситуации вообще и к решению проблемы пиратства в сомалийских водах в частности, непременно соблюдать международное гуманитарное право, права человека, сотрудничать с сомалийским правительством.

- призывает государства и региональные организации, борющиеся с пиратством в прибрежных водах, принимать на борт своих кораблей сотрудников правоохранительных органов стран региона, которые будут производить аресты пиратов и распространять на них юрисдикцию своих стран.

**ФУНКЦИИ ОРГАНИЗАЦИИ**

1. Несет ответственность за организацию обеспечения безопасности на море и защиты окружающей среды, а также решения экономических и юридических вопросов, связанных с предотвращением и пресечением пиратства против судов, несущих флаг государства, следующих у берегов Сомали и в прочих регионах с высокой угрозой пиратства;

2. Обеспечивает защиту моряков, рыбаков и пассажиров судов, плавающих в этих водах;

3. Способствует облегчению взаимодействия правительств государств по техническим вопросам для достижения высочайших стандартов в области безопасности на море;

4. Принимает и совершенствует обязательные к исполнению и рекомендательные международные конвенции, кодексы, резолюции, протоколы, циркуляры и рекомендации.

**СТРУКТУРА ОРГАНИЗАЦИИ**

**Ассамблея**

Ассамблея Межправительственной организации по борьбе с морским пиратством— его «верховный орган», уполномоченный формировать общую политику, — состоит из всех членов Органа. В состав же Органа входят те страны, которые занимаются транспортировкой грузов в экваториальных водах Африки, Южной Америки и Средней Азии, а также страны и судоходные компании, которые имеют прямой интерес в обеспечении безопасности своих суден.

Ассамблея имеет, в частности, следующие полномочия:

• она избирает членов Совета и других органов, а также Генерального секретаря, который возглавляет Секретариат;

• она устанавливает двухгодичные бюджеты Органа, а также ставки взносов его членов в этот бюджет;

• она утверждает принимаемые Советом нормы, правила и процедуры, которые могут периодически вводиться Органом для регулирования поиска, разведки и разработки операций в районе действия.

• она рассматривает доклады других органов, прежде всего ежегодный доклад Генерального секретаря о работе Органа. Периодическое рассмотрение этих докладов дает членам Органа возможность выступить с замечаниями и предложениями относительно любого аспекта его работы.

**Совет**

Будучи «исполнительным органом» Органа, Совет устанавливает политику по конкретным вопросам, в соответствии с общей политикой, устанавливаемой Ассамблеей. Он контролирует и координирует соблюдение непростого режима, предусмотренного уставом для ликвидации пиратства на территориях прибрежных вод Африки, Южной Америки и Средней Азии. По этой системе любая подобная деятельность может осуществляться на законном основании только тогда, когда между заинтересованным субъектом и Органом подписан соответствующий контракт. Задача Совета — определять условия при которых возможно применение оружия, использование военно-морских и военно-воздушных сил в целях предотвращения или ликвидации проявлений пиратства в экваториальных водах Африки, Южной Америки и Средней Азии.

Его конкретные функции включают следующее:

• он утверждает - трёх и пятилетние планы работы в форме постановлений, в которых государственные и частные судоходные компании излагают деятельность, которую они намереваются проводить в точно определенных географических районах, отведенных им;

• он осуществляет контроль за деятельностью в Районе, а также контролирует и координирует осуществление тех положений устава, которые направлены на борьбу с пиратством;

• он принимает и в предварительном (впредь до утверждения Ассамблеей) порядке применяет нормы, правила и процедуры, с помощью которых Орган регулирует поиск, разведку и разработку операций в районе действия пиратов.

• в случаях, когда деятельность пиратов угрожает критическому числу судоходных компаний, как государственным, так и частным, Совет может издать чрезвычайные распоряжения в целях предотвращения ущерба, в том числе распоряжения о приостановлении или корректировке операций по борьбе;

• он играет свою роль в различных аспектах общего функционирования Органа, например он выдвигает кандидатуры на пост Генерального секретаря, представляет Ассамблее на утверждение бюджет Органа и выносит ей рекомендации по любым стратегическим вопросам.

Когда Ассамблея избирает страны-участницы в состав Совета (кажды год избирается половина членского состава на трёхлетний срок), применяется одна из наиболее сложных формул, которые когда-либо устанавливались для формирования состава международной инстанции, что вызвано стремлением обеспечить справедливую представленность групп, отстаивающих различные экономические и политические интересы. Эта формула такова:

• четыре члена избирается от государств, являющихся крупнейшими транспортировщиками гуманитарных грузов в слаборазвитые страны;

• четыре члена избирается от государств, которые произвели наибольшие капиталовложения в уставной фонд организации;

• четыре члена избирается от государств, которые предоставляют наибольшое количество военных кораблей и авиации в целях борьбы и предотвращению проявлений пиратства;

• шесть членов избирается от развивающихся стран, в экваториальных водах которых и разворачивается проблема пиратства;

• три члена избирается от стран, представляющих «особые интересы», к каковым относятся страны с большой численностью населения, страны, не имеющие выхода к морю или находящиеся в географически неблагоприятном положении для транспортировки грузов.

• 24 члена избирается для обеспечения общего баланса между географическими группами: Африкой, Азией, Восточной Европой, Латинской Америкой и группой западноевропейских и других государств.

Голосование осуществляется на основе консенсуса.

**Секретариат**

Персонал Секретариата выполняет повседневные задачи, возлагаемые Ассамблеей и Советом. Во главе Секретариата стоит Генеральный секретарь, который избирается каждый год представленными географическими группами на основе консенсуса. Однако, каждая географическая группа имеет право на единоразовое выдвижение своей кандидатуры до тех пор, пока во главе Секретариата не будут представлены все географические группы. Секретариат состоит из Канцелярии Генерального секретаря, Бюро по правовым вопросам, Бюро мониторинга прибрежных вод Африки, Южной Америки и Средней Азии и Бюро по вопросам администрации и управления. На Секретариат ежегодно выделяется четверть членских взносов стран-участниц, а остальная часть этих расходов приходится на проведение ежегодных сессий Органа. Двумя основными видами деятельности Секретариата являются организация ежегодных практикумов по темам, касающихся о проявлениях пиратства в прибрежных водах Африки, Южной Америки и Средней Азии, а также разработка плана действий по истреблению проблемы пиратства в мире.

**Юридическая и техническая комиссия**

Совет активно использовал Юридическую и техническую комиссию, этот экспертный орган, при составлении правил и рекомендаций, призванных обеспечить контроль над безопасным прохождением суден через экваториальные воды Африки, Южноц Америки и Средней Азии. Члены этого органа избираются Советом в личном качестве на двухлетний срок из кандидатур, выдвигаемые странами-участницами.

Юридическая и техническая комиссия может периодически выносить рекомендации технического и административного характера, призванные сориентировать судовладельцев, помогая им в толковании норм, правил и процедур Органа.

Задачи Комиссии включают также обзор каких-либо проявлений пиратства в прибрежных водах других стран, а также разработка процедуры страхования суден и обеспечение военного сопровождения от пункта отправления до пункта назначения кораблей. Комитет берёт на себя ответственность разрабатывать инструкции судовладельцам, судоходным компаниям, капитанам и экипажам судов по предупреждению и пресечению пиратства и вооруженных ограблений морских судов.

Большинство заседаний Комиссии проводится при закрытых дверях, поскольку ей приходится иметь дело с конфиденциальной информацией, которую запрещено разглашать, чтобы в будущем ей не воспользовались пираты.

**Экономическая плановая комиссия**

Еще один экспертный орган, предусматриваемый Уставом, — это Экономическая плановая комиссия, которая будет консультировать Совет по таким вопросам, как факторы риска, связанные со страхованием, а также целевое назначение денежных средств, которые внесли страны-участницы организации. Кроме того, она уполномочена предлагать систему компенсации или приспособления экономики, которая призвана помочь развивающимся государствам, которые терпят экономический ущерб из-за захвата суден государственного значения. Члены данного комитета избираются Юридической и технической комиссией на основе относительного большинства при закрытом голосовании.

**Финансовый комитет**

Финансовый комитет, куда входит 15 экспертов, кандидатуры которых выдвигаются странами-участницами и избираются Ассамблеей на пятилетний срок, рассматривает предложения Генерального секретаря по ежегодному бюджету и выносит Ассамблее рекомендации по этому и другим финансовым вопросам. В его состав должно входить по крайней мере по одному представителю от каждой группы, отстаивающей в Совете особые интересы, а также от каждого из четырёх участников Органа, которые являются крупнейшими транспортировщиками гуманитарных грузов в слаборазвитые страны. Решения по вопросам существа должны приниматься консенсусом во всех обсуждениях и в составлении ежегодного бюждета организации.

**Комитета по безопасности на море**

Данный комитет призван обеспечивать военное сопровождение суден в прибрежных водах Африки, Южной Америки и Средней Азии, а также организовывать данные мероприятия в тех случаях, когда страна-участница вносит дополнительные денежные средства в бюджет организации по собственному желанию.

Наличие военных суден, которые смогут обеспечивать бесперебойную транспортировку грузов через воды данных регионов регулируется на уровне президентов стран-участниц, которые и являются главными военно-коммандующими в своих странах. Однако, те страны, которые не смогут обеспечить военное представительство в организации, они обязаны внести сумму, которая необходима на содержание суден на время военного сопровождения.

Четыре члена данного комитета назначаются Ассамблеей на основе консенсуса. Данный комитет является стратегически важным и вся информация по переговорам и отчётам является конфиденциальной, которая предоставляется только Генеральному Секретарю и по требованию Совета.

**ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ**

**С** учетом вышеприведенных целей, задач и функций, которые заложены в основе Межправительственной организации по борьбе с морским пиратством необходимо рассмотреть источники финансирования организации. Вопросами распределения денежных средств уполномочена заниматься Генеральная ассамблея, которая в свою очередь обязуется предоставлять открытую информацию о денежных расходах организации по запросам стран-участниц.

Среди основных источников финансирования мы предлагаем выделить:

Взносы стран-участниц пропорционально доли страны в мировом ВВП;

Тарифная сетка для фирм-транспортеров за прохождение «морских - коридоров». К примеру, тарифы за проход Панамского канала являются сравнительно невысокими: 2,57 долл. за 1тонну-нетто для груженого судна и 0,86 долл. – для порожнего судна, плюс к этому есть еще плата за бронирования места и эту цену планируют увеличить. Расчет тоннажа, подлежащего оплате, осуществляется по формуле, утвержденной Международной конвенцией 1969 года об измерении тоннажа судов. Около двухсот кораблей ежедневно проходят через Аденский залив грузоподъемностью 100-ни тонн, грузоподъёмность крупных морских танкеров(как известно через пролив проходит 30% мирового оборота нефти) достигает 300 тыс. т. Таким образом, по самым скромным подсчетам прибыль за прохождение коридора может составлять десятки миллионом долларов в день и это только в Аденском заливе;

Добровольные пожертвования стран-участниц и судоходных компаний

Не смотря на трудности в ведении подобной системы финансирования, которые могут возникнуть из-за необходимости разноуровневой подготовки и согласования действий, такая система привлечения денежных средств позволит организации быть не зависимой от стран, которые будут преследовать личные корыстные интересы.

**ВЫВОДЫ**

Жертвами пиратских набегов являются в основном три категории бизнеса, связанного с морскими перевозками: владельцы судов, владельцы груза и страховые компании. В условиях высококонкурентного рынка морских перевозок далеко не во всех случаях пострадавшие сообщают о нападениях на суда, и нередко они остаются незарегистрированными. Владельцы судов и грузов чаще предпочитают покрыть убытки за свой счет, чем платить страховые взносы, особенно высокие для маршрутов, пролегающих через опасные районы. Кроме того, заявления о нападении влекут за собой длительные официальные расследования и связанные с ними вынужденные простои в порту, а значит, и выплату дополнительных портовых сборов при тарифе $10 тыс. в сутки. По оценкам, регистрируется не более половины фактических преступлений. Поэтому статистика пиратских разбоев и наносимого ими ущерба очень приблизительна и варьируется в широких пределах. По максимальной оценке, финансовый урон от морского разбоя не превышает $16 млрд в год. При всей значительности этой цифры, она составляет лишь 0,8% от $2 трлн мирового объема морских перевозок. Тем не менее, учитывая, что 90% грузовых перевозок идет морским путем и 45% из них проходит через воды азиатских стран, пиратство становится серьезной угрозой мировой торговли.

Относительно невысокий экономический ущерб - основная причина недостаточной прозрачности в вопросах пиратства, и, соответственно, недооценки истинного масштаба наносимого им вреда. В то же время он выражается не только в терминах миллиардов долларов, но и в гуманитарных и экологических категориях. Последнее время отмечается, что пиратство становится все более кровавым, все чаще команды захваченных судов подвергаются физическому насилию вплоть до убийства. Что касается экологической угрозы, то она связана с тем, что после перекачки нефти на свои суда, пираты обычно бросают ограбленные танкеры и они без управления, с остатками нефти в резервуарах, остаются беспризорными в зоне напряженного морского трафика. Вопросы морского разбоя находятся под юрисдикцией Международной Морской Организаций при ООН и Международного Морского Бюро при Международной Торговой Палате. Помимо официальных органов, вопросами борьбы с пиратством в последнее время озаботилось и международное морское судоходство. Судовладельцы и владельцы грузов объединяют финансовые ресурсы в фонды по разработке мер борьбы с преступностью на море, обучению и оснащению сил береговой охраны в местах сосредоточения пиратского бизнеса.

Все эти факты позволяет проследить обеспокоенность мировой общественности относительно масштабов пиратства. Таким образом, созданием Межправительственной организации по борьбе с морским пиратством мы привлекли внимание людей к насущней проблеме атак пиратских группировок и наглядным примером проиллюстрировали работу конкретной организации «в действии».

На наш взгляд, организация сможет противостоять морскому пиратству как единая скоординированная межправительственная единица.