

Терроризм на море – угроза национальной безопасности России

Сергей Марков

Развитие мира идет по пути глобализации всех сфер международной жизни, которая отличается высоким динамизмом и взаимозависимостью событий.

Одним из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии становится освоение пространств и ресурсов Мирового океана. На это в обозримом будущем будет направлена национальная политика большинства государств мирового сообщества. Такая тенденция предопределяет неизбежное соперничество между странами за возможность использования его богатств в своих интересах¹. Причем, в этом соперничестве используется все больший диапазон средств, вплоть до применения террористических методов.

Интенсивная деятельность государств по освоению Мирового океана приводит к росту численности объектов водного транспорта, усилению зависимости глобальных экономических процессов от стабильности функционирования водного транспортного комплекса. Как следствие – морская деятельность становится в центре политического внимания. Сбой в ее осуществлении не может оставаться без внимания политического руководства иногда не одной, а сразу нескольких стран.

Вовлеченность в морскую деятельность значительных экономических ресурсов и постоянное внимание со стороны государств, привлекает в эту область международные и национальные преступные структуры, что увеличивает вероятность возникновения угроз террористического характера на пространствах Мирового океана.

МАРКОВ Сергей Николаевич – аспирант юридического вуза. *E-mail:* Mark240408@yandex.ru.

Ключевые слова: безопасность морской деятельности, преступления террористического характера на море, безопасность водного транспортного комплекса, безопасность судоходства, безопасность мореплавания, терроризм на море, пиратство, захват судов, захват заложников.

Сточки зрения интересов национальной безопасности Российской Федерации такие угрозы имеют особое значение.

Наша страна занимает лидирующее место в мире по площади морских пространств*.

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 государствами³.

России принадлежит одно из лидирующих мест в мире по протяженности судоходных речных акваторий (более 100 тыс. км)⁴.

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 т, 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 транспорта³.

Кроме этого, согласно Транспортной стратегии страны 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 тенденция 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 для террористических атак или иного рода преступных посягательств как в процессе эксплуатации в прибрежной акватории, так и при их транспортировке по водным путям.

Кроме этого, на Российской Федерации лежит ответственность за обеспечение безопасности таких крупных мероприятий международного масштаба, как саммит АТЭС во Владивостоке (2012 г.) и Олимпийские игры в Сочи (2014 г.). В районах расположения этих городов обширные водные акватории

* Площадь морских пространств России составляет 24 641 873 кв. км (США – 20 982 418 кв. км, Австралия – 15 835 100 кв. км, Канада – 15 583 747 кв. км и Япония – 13 500 кв. км)².

и функционируют международные порты. Акции террористов на море в этих районах могут сорвать запланированные мероприятия и негативно повлиять на международный авторитет России.

Все это говорит о том, что устойчивое и бесперебойное функционирование водного транспортного комплекса страны оказывает значительное влияние на военно-политическую, экономическую и экологическую безопасность Российской Федерации.

Вместе с тем, события последних лет показывают, что интенсивность преступных посягательств на безопасность судоходства имеет тенденцию к возрастанию. Причем, угроза присутствует в любой точке Мирового океана⁵.

Наибольшую опасность представляют преступления террористического характера. Эти противоправные деяния против объектов под флагом Российской Федерации могут происходить на пространствах с правовым режимом открытого моря, а также в территориальных и внутренних водах России.

Исполнительная юрисдикция* Российской Федерации в отношении объектов, подвергшихся нападению на водных пространствах с такими правовыми режимами, определена на основе международно-правовых документов и закреплена в национальном законодательстве.

Так, в ст. 18 Постановления Правительства РФ от 11 апреля 2000 г. № 324 «Об утверждении положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности море-

плавания» указывается, что мероприятия по пресечению незаконных актов осуществляются силами и средствами, привлекаемыми для проведения контртеррористической операции в отношении:

а) судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, во внутренних водах, в территориальном море Российской Федерации, в открытом море;

б) судов, плавающих под флагом иностранного государства, во внутренних водах, в территориальном море Российской Федерации;

в) судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, во внутренних водах и в территориальном море иностранного государства, а также судов, плавающих под флагом иностранного государства, с гражданами Российской Федерации на борту за пределами ее территориального моря по разрешению (просьбе) прибрежного государства или государства флага в согласованном с этим государством порядке в ситуации, когда жизни этих лиц непосредственно угрожает опасность и устранить эту опасность другими средствами не представляется возможным;

г) находящихся на территории Российской Федерации объектов управления движением морских судов, средств связи и объектов навигации, портовых сооружений и обслуживающего их персонала.

Документ четко определяет исполнительную юрисдикцию России в отношении объектов, подвергшихся нападению, однако, по мнению автора, он должен быть дополнен пунктами, касающимися не только судов, но и стационарных платформ, в соответствии с положениями Протокола о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе⁷, и Федерального закона от 30 ноября 1995 г. № 187-ФЗ «О континентальном шельфе Российской Федерации».

* Под *исполнительной юрисдикцией* понимается реализация государством возможности и допустимости обеспечения своих правовых велений посредством принятия мер принуждения⁶.

Касаясь содержания п. в) необходимо отметить, что, в случае, если иностранное государство не разрешает или несогласно с осуществлением исполнительной юрисдикции российской стороной, то оно обязано предпринять меры по пресечению преступного акта самостоятельно.

Положения данного документа повышают роль Федеральной службы безопасности по защите объектов на водных акваториях и пресечению совершаемых там преступных актов террористического характера.

Косновным преступлениям террористического характера, представляющих угрозу безопасному функционированию объектов водного транспортного комплекса России, можно отнести террористические акты, захваты заложников, захваты и угоны судов (стационарных платформ), а также пиратские действия.

Здесь необходимо отметить, что рост экстремизма и терроризма в определенной степени «поглотил» проблему захвата заложников. Такой состав преступления на практике все реже проявляется самостоятельно. В частности, захваты заложников на морских пространствах активно практикуются на международном уровне в виде захвата морских судов. В свою очередь, захват и угон судна нередко выступает в виде совершения пиратских действий⁸.

Таким образом, можно выделить два наиболее опасных преступления террористического характера против объектов Российской Федерации, осуществляющих морскую деятельность на водных акваториях – террористические акты и пиратство.

Как свидетельствует статистика, число актов терроризма, совершаемых на море, меньше, чем на земле или в воздухе. В то же время их общест-

венная опасность чрезвычайно велика, а политический резонанс в результате совершения каждого из таких актов значителен⁹.

Морские нападения обеспечивают террористам дополнительное средство экономической дестабилизации. Как считают аналитики, одним из опаснейших сценариев террористической акции на водных путях является нападение с целью закрыть порт или заблокировать важнейшие пути морского сообщения для разрушения механизма глобального морского торгового комплекса. Конечно, долгосрочное или обширное разрушение мировой экономики маловероятно, но вероятность нанесения временного значительного материального ущерба и общественно-политического резонанса достаточно высока.

Например, взрыв судна «Лимбург» в 2002 г. привел к краткосрочному нарушению международного судоходного бизнеса, увеличению на 48 центов цены за баррель сырой нефти Brent и тройным страховым сборам для судов, заходящих в Аден, и в результате, к 93 % снижению товарооборота, который стоил экономике Йемена приблизительно около 4 млн долл. в месяц.

Широкий международно-политический резонанс имел террористический акт против парома «СуперФерри 14» на Филиппинах в 2004 г., который унес более 116 жизней. Причем, затраты террористов были минимальны, а полный цикл подготовки акции составлял два месяца.

Привлекательность водных пространств для террористов подтверждается тем, что для проведения террористических актов на них в террористических организациях, например в Аль-Каиде, существуют специальные структуры.

Так, по имеющейся информации члены индонезийской сети Джемаа Исламия зарегистрировались на коммерческие курсы подводного плавания, которые предоставляют курортные компании.

Члены местных сил безопасности полагают, что главная цель этого обучения состояла в том, чтобы подготовить подводные нападения на газовые и нефтепроводы недалеко от берега Минданао.

Этот факт показывает, что рост коммерческих предприятий, специализирующихся на морских спортивных состязаниях и обучении пользованию специализированным оборудованием, предоставляет террористам возможность обучаться и приобретать средства для того, чтобы действовать на водных пространствах¹⁰.

Первые случаи терроризма на объектах водного транспорта в обозримый период новейшей истории относятся к началу 60-х годов XX в. В 70-е и 80-е годы они стали приобретать все более частый характер.

Например, 4 марта 1973 г. террористы уничтожили судно «Санья» в бейрутском порту. 2 февраля 1974 г. террористы захватили в пакистанском порту Карачи грузовое судно и угрожали взорвать его, если греческое правительство не освободит двух человек, ответственных за террористические акции в аэропорту Афин.

В 1978 г. террористы предприняли попытку захватить подводную лодку американских ВМС «Трепанг» с баллистическими ракетами на борту.

С заметной периодичностью происходят акции террористического характера против судов Российской Федерации.

Так, например, 18 июля 1990 г. в Аденском заливе группой Сомалийского национального движения, использующей в своей деятельности террористические методы, был осуществлен вооруженный захват рыболовецкого судна «Кафф» с 27 советскими рыбаками на борту. Боевики потребовали встречи с советским правительством и выдвинули неприемлемые для Советского Союза политические и иные требования. В результате проведенных переговоров террористы ограничились требованием выкупа. Несмотря на его незаконность, советское правительство было вынуждено его удовлетворить, чтобы освободить моряков.

Большой политический резонанс получил захват пассажирского парома «Аврасия» в порту Трабзон (Турция) 16 января 1996 г. Группа из 12 террористов осуществила захват судна и взяла в заложники экипаж и пассажиров. Причем, значительная часть заложников были гражданами России.

Эта террористическая акция была прямо направлена на нанесение ущерба безопасности России и имела тесную связь с сепаратистскими силами, действовавшими в Чеченской Республике.

В 2000 г. был захвачен российский траулер «Горизонт-2».

И это далеко не полный перечень всех преступных акций террористического характера, совершенных против объектов водного транспортного комплекса России.

Однако, проведение террористических актов, помимо захвата заложников, может выражаться во взрывах, поджогах или иных действиях диверсионного характера. Кроме того, учитывая, что водным транспортом перевозятся иногда очень крупные партии химических, биологических или радиационноопасных грузов, не трудно представить степень опасности совершения террористического акта в подобных условиях. Даже утечка нефтепродуктов из танкера может вызвать экологическую катастрофу. Это предопределяет необходимость, наряду с мероприятиями по пресечению акций террористического характера на акватории, повышать оперативность и эффективность проведения мероприятий по локализации и ликвидации последствий, возникших в результате произошедших подобного рода событий.

По мнению некоторых исследователей, тенденции развития современной обстановки позволяют прогнозировать дальнейший рост вероятности совершения террористических актов на вод-

ных 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:

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 внутригосударственным 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 бизнес¹¹.

Указанные тенденции развития, в полной мере присущи действиям внутренних экстремистских сил в Рос-

сии. Учитывая значительный материальный ущерб и общественно-политический резонанс от проведенной террористической акции на объекте водного транспортного комплекса, преступные организации могут использовать такие акции для нанесения ущерба конституционному строю и территориальной целостности Российской Федерации.

Наряду с терроризмом, актуальной проблемой, влияющей на развитие обстановки на море, является пиратство. Вместе с ростом количества актов насилия со стороны пиратов отмечается и усиление их жестокости. Выросла степень организованности пиратских нападений. Пиратство стало разветвленной преступной структурой, борьба с которой вышла на международный уровень.

В решении этих проблем Россия принимает активное участие. На безнаказанность пиратов и неурегулированность порядка их уголовно-правового преследования указывал Президент Российской Федерации в своем Послании Федеральному Собранию Российской Федерации в 2010 г.¹⁰.

Примерами беспрецедентных пиратских акций является захват (17 ноября 2008 г.) в водах Аравийского моря супертанкера «Сириус Стар» (*Sirius Star*), который перевозил в США 2 млн баррелей нефти, что составляло на тот период четверть дневной добычи нефти Саудовской Аравии, а также захват (25 сентября 2008 г.) в Индийском океане украинского судна «Фаина», на борту которого находились 33 танка Т-72, 6 установок залпового огня, гранатометы и боеприпасы.

Эти акции со стороны пиратов вызвали серьезный политический резонанс в мире и дестабилизировали экономические процессы.

Необходимо отметить, что ни одна из заинтересованных сторон не смогла самостоятельно провести операцию по пресечению преступных действий пиратов. В обоих случаях поли-

тическое руководство заинтересованных стран шло на уступки, и преступники получали требуемый выкуп в обмен на освобождение судна и заложников. При этом преступники имели возможность беспрепятственно скрыться.

Для России, показательным был случай с захватом пиратами судна «Арктик Си» (*Arctic Sea*) (август 2009 г.) с российским экипажем на борту. Несмотря на сложную обстановку, с целью поиска судна и спасения экипажа была проведена операция с привлечением сил Военно-морского Флота России. Положителен также тот факт, что преступники были привлечены к уголовной ответственности по ст. «Пиратство» (ст. 227 УК РФ).

Анализируя тактику совершения преступных действий пиратов, необходимо отметить, что все их успешные атаки приводят к захвату заложников, численность которых зависит от количества находящихся на борту людей. Проблема противодействия их преступным действиям заключается в том, что пираты действуют очень быстро и неожиданно с «кораблей-баз», которые трудно отличить от обычных судов. В связи с этим члены команды не всегда успевают вовремя заметить преступников и оказать сопротивление. Кроме того, экипаж не имеет средств эффективного противодействия хорошо вооруженным бандам.

Военные корабли, если они осуществляют сопровождение, способны уничтожить или отогнать морских бандитов только до того момента, как они поднимутся на борт судна, то есть предотвратить захват. После захвата речь идет уже о проведении мероприятий по освобождению судна, а для этого необходимы специально подготовленные силы, средства и условия для их применения.

Представляет интерес также тот факт, что нередко акты пиратства носят заказной характер и могут осуществляться для оказания воздействия на экономические или политические процессы в России.

Современный масштаб действий пиратов и способы реализации ими своих преступных замыслов (применение оружия, захваты заложников, убийства) позволяют говорить о том, что пиратство приобретает террористическую направленность. По мнению некоторых зарубежных экспертов, оно становится инструментом транснационального терроризма¹³.

Поэтому к терроризму на море следует подходить как к проблеме, органично связанной с пиратством.

У пиратства и терроризма есть схожие черты в организационных структурах и разведывательных методах получения необходимой информации. Кроме того, оба явления угрожают человеческим жизням и экономической деятельности в море и в портах.

Вопреки существующему мнению, что пираты действуют с единственной целью наживы, большинство из них в современных условиях, как и террористы, подкованы идеологически и имеют далеко идущие политические планы. Многие террористические организации стремятся обеспечить себе возможность действовать на море в целях дальнейшего распространения терроризма.

Методами морского пиратства оперируют следующие террористические организации¹⁴:

- Тигры освобождения Тамил-Илама (шриланкийские сепаратисты);
- Движение за освобождение Ачеха (Суматра);
- Исламский освободительный фронт Моро (исламистская организация на юге Филиппин);
- Джемаа Исламия (исламистская организация в Юго-Восточной Азии);
- Аль-Каида;
- Хезболла.

Анализ природы возникновения этих явлений с точки зрения действу-

ющего российского законодательства, показывает, что пиратство (ст. 227 УК) посягает на безопасность судов, осуществляющих морские или речные перевозки, и является преступлением международного характера, ответственность за которое предусмотрена Конвенцией 1988 г. о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, Конвенцией ООН 1982 г. по морскому праву, Женевскими конвенциями 1953 г. и 1958 г. об открытом море. Местом его совершения является только открытое море.

В пределах же 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 заложника¹⁵. 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 характера⁸.

Действия преступников по захвату судна и заложников могут также быть квалифицированы согласно ст. 205

УК РФ (Террористический акт) как: «...иные действия, устрашающие население и создающие опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий...».

Что касается направленности совершаемых действий в целях воздействия на принятие решения органами власти или международными организациями, то в современных условиях преступники не всегда объявляют их целью своих действий, хотя отдельные деяния не что иное, как террористические акты. Можно предположить, что воздействие на государство и его органы можно оказывать без непосредственного предъявления требований.

По мнению автора, 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.

Учитывая вышеизложенное, можно сказать, что особое геополитическое положение, современные тенденции развития внешней и внутренней политической и экономической обстановки, определяют актуальность вопроса обеспечения безопасности морской деятельности России в Мировом океане.

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.

В этих целях целесообразно внести некоторые изменения в нормативно-правовые акты Российской Федерации.

В частности, в соответствии с п. 1 ст. 15 ФЗ от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» пресечение акций террористического характера осуществляется силами и средствами органов федеральной службы безопасности. Поэтому, ответственность за пресечение террористических акций на объектах водного транспортного комплекса полностью лежит на ФСБ России.

Для оказания силового воздействия на преступников, захвативших объект на акватории, из состава создаваемой органами обеспечения безопасности группировки сил могут также быть использованы подразделения Вооруженных сил России, деятельность которых и порядок применения ими вооружения урегулирован ст. 6–10 указанного закона.

Вместе с тем для подобного рода задачи, в первую очередь будут использоваться специальные подразделения ФСБ и силы Береговой охраны Пограничной службы ФСБ России, порядок действий которых при проведении мероприятий по пресечению преступных акций террористического характера против объектов, находящихся на водных пространствах, в законе не отражен, так как эти подразделения не входят в состав Вооруженных сил Российской Федерации.

Для устранения этого пробела на основании ст. 17 ФЗ от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне» целесообразно дополнить положения ст. 8 и 10 закона «О противодействии терроризму» указанием на другие войска, воинские формирования и органы, наряду с Вооруженными силами.

Кроме того, целесообразно внести аналогичные изменения в Положение о применении оружия и боевой техники Вооруженными силами России для устранения угрозы террористического акта во внутренних водах, в территориальном море, на континентальном шельфе России при обеспечении безопасности национального морского судоходства, в том числе и в подводной среде, утвержденного Постановлением Правительства от 6 июня 2007 г. № 352 «О мерах по реализации Федерального закона „О противодействии терроризму“».

Примечания

- ¹ Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года (утверждена Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537). Ст. 8. Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года (утв. указом Президента Российской Федерации от 27 июля 2001 г. № 1387).
- ² Зарубежное военное обозрение. 2009. № 2. С. 62.
- ³ Основы военно-морской науки: военно-теоритический труд/ под общ. ред. Куроедова В. И. М.: Воениздат, 2008. С. 16.
- ⁴ Завьялов Ю. Л. (Заместитель начальника ФГУ «Служба морской безопасности») Транспортная безопасность на внутреннем водном транспорте: анализ, проблемы, пути решения // Транспортная безопасность и технологии. 2007. № 4 (13). С. 104.
- ⁵ Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М.: Статут, 2007. С. 357; Ромашев Ю. С. Международное правоохранительное право. М.: Норма, Инфра-М, 2010. С. 231.

- ⁶ Черниченко С. В. Субъективные границы международного права, суверенитет и юрисдикция государств // СЕМП. 1989–1990–1991. М., 1992. С. 20–21.
- ⁷ Протокол о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе (Рим, 10 марта 1988 г.) // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 12–15.
- ⁸ Дьяков С. В. Преступления против основ конституционного строя и безопасности государства: уголовно-правовое и криминологическое исследование. Спб.: Юридический центр Пресс, 2009. С. 110–111, 118.
- ⁹ Ромашев Ю. С. Международно-правовые основы борьбы с преступностью. В 2-х томах. Т. 1. М.: Национальный институт бизнеса, 2006. С. 130–131.
- ¹⁰ Chalk P. The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States. RAND Corporation, 2008. P.20, 22 // <http://www.rand.org/pubs/monographs/MG697>
- ¹¹ Горбунов Ю. С. Терроризм и правовое регулирование противодействия ему. М.: Молодая гвардия, 2008. С. 163–170.
- ¹² Послание Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 30 ноября 2010 г. // Российская газета. 01 декабря 2010. № 271.
- ¹³ Моджорян Л. А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность морского судоходства. М.: Междунар. отношения, 1991. С. 37; Ромашев Ю. С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (Терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и др. преступления), М.: РосКонсульт, 2001. С. 140; Мясников В. Пиратство становится глобальной угрозой // НВО. 17 октября 2008; Luft G., Korin A. Terrorism goes to Sea // Foreign Affairs, November/december 2004 // <http://www.foreignaffairs.org>
- ¹⁴ Пиратство и терроризм – две стороны одной медали // <http://flot.com/nowadays/tasks/piracy/twofaces/>
- ¹⁵ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13 июня 1996 № 63-ФЗ (принят ГД ФС РФ 24.05.1996) // Собрание законодательства РФ. 17.06.1996. № 25, ст. 2954; Комментарий к УК РФ / Отв. ред. В. И. Радченко, науч. ред. А. С. Михлин, М.: Проспект, 2008. С. 367–369, 379–381.

Подписка на 2011 г.
на журнал «Обозреватель – Observer»
в каталоге «Газеты и журналы»
агентства «РОСПЕЧАТЬ»:
36789 – на год