



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ



Студенттер мен жас ғалымдардың  
«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2014» атты  
IX халықаралық ғылыми конференциясы

IX Международная научная конференция  
студентов и молодых ученых  
«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2014»

The IX International Scientific Conference for  
students and young scholars  
«SCIENCE AND EDUCATION-2014»

2014 жыл 11 сәуір  
11 апреля 2014 года  
April 11, 2014



**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың  
«Ғылым және білім - 2014»  
атты IX Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
IX Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«Наука и образование - 2014»**

**PROCEEDINGS  
of the IX International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«Science and education - 2014»**

**2014 жыл 11 сәуір**

**Астана**

**УДК 001(063)**  
**ББК 72**  
**Ғ 96**

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2014» атты студенттер мен жас ғалымдардың IX Халықаралық ғылыми конференциясы = IX Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2014» = The IX International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2014».  
– Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2014. – 5831 стр.  
(қазақша, орысша, ағылшынша).

ISBN 978-9965-31-610-4

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

**УДК 001(063)**  
**ББК 72**

ISBN 978-9965-31-610-4

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық  
университеті, 2014

Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2010. № 7. С. 14.

14. Соглашение о согласованной макроэкономической политике от 9 декабря 2010 года. Электронный ресурс - [www.keden.kz](http://www.keden.kz)

15. Закон Республики Казахстан «О регулировании торговой деятельности» от 12 апреля 2004 года № 544-ІІ. Информационная система «Параграф»

16. Решение Межгоссовета ЕврАзЭС «О едином таможенно-тарифном регулировании таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» от 27 ноября 2009 года №18. Информационная система «Параграф»

17. Решение КТС «О новой редакции единой Товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности Таможенного союза и Единого таможенного тарифа Таможенного союза» от 18 ноября 2011 года №850. Информационная система «Параграф»

18. Решение КТС «О едином таможенно-тарифном регулировании Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации» от 27 ноября 2009 г. №130. Информационная система «Параграф»

**УДК 341.362**

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ МОРСКОГО ПИРАТСТВА И ЕЕ РЕШЕНИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ.**

**Дюсенбина А.Е.**

*aigera-sims\_city@mail.ru*

студентка юридического факультета ЕНУ им. Л. Н. Гумилева,  
Астана, Республика Казахстан

Научный руководитель – Курбанова Меруерт Наматиллаевна

Пиратство, как один из самых древнейших и, на сегодняшний день, один из опаснейших видов преступлений международного характера, подразумевающего собой незаконное нападение и захват морских судов на территории открытого моря, возникло одновременно с судоходством[1]. Это явление появилось со времен великого противостояния Римской и Карфагенской империи – двух держав, одна из которых представляла дух моря, либерализма и свободной торговли, а другая суши, незыблемости общественного строя, и стойкого духа. Римляне, осуществив свою заветную мечту, сравняли с землей карфагенцев и их империю, разом лишив финикийских мореходов и главного торгового партнера, и процветающего бизнеса, которые, впоследствии, от безысходности и стали совершать эти противоправные деяния. В те времена отсутствовало четкое разделение морских торговцев и пиратов. Но затем граница между ними стала яснее, и пиратство стало приобретать негативную тенденцию. Всё Средиземное море – от Геллеспонта до Геркулесовых столбов, а затем и Рим находились под контролем пиратов. В настоящее время данный вид «морского терроризма» приобрел глобальные масштабы. На сегодняшний день пиратство переживает свое возрождение. Оно активно проявляло себя в регионах Западной Африки, Южно-Китайском море, Сингапурском проливе и других акваториях Мирового Океана. Но больше всего проблема пиратства присутствует в районе Аденского залива, так как одно из крупнейших государств региона Сомали лишено права участвовать в контроле морских акваторий, ввиду полнейшего государственного развала. В своей дальнейшей перспективе пиратство будет представлять огромную потенциальную опасность и угрожать международной безопасности, а также подрывать экономическую составляющую государств. Это заключается в следующем.

Во-первых, огромные экономические потери, которые несут многие судовладельцы, направляя свои суда в обход опасных, но наиболее удобных судоходных маршрутов. Вследствие чего это приводит к неизбежным эксплуатационным перерасходам в размере 30-40%. Принимая во внимание размеры выкупов, выплачиваемых за освобождение захваченных судов, убытки судоходной можно оценить в сотни миллионов долларов. Общий ущерб оценивается в 13-16 миллиардов долларов – включая расходы на усиление защиты и охрану кораблей, огромный рост затрат на страхование судов и грузов, направление грузов более длинными маршрутами. По неполным оценкам, с 2003 по 2010 год в районе Аденского залива нападениям пиратов подверглись суда более 20 государств, членами экипажей и пассажирами этих кораблей являлись граждане около 40 государств. Пиратам в прошлом году удалось получить порядка 120-150 миллионов долларов выкупов [2]. Это позволило им обзавестись более совершенными средствами для захвата крупных торговых судов, что способствовало прогрессирующему развитию пиратства.

Во-вторых, в связи с прогрессирующим использованием ядерного, химического и бактериологического оружия, существует прямая угроза всему миру, если захвата пиратами судов с ядерными материалами, вооружением и химикатами.

В-третьих, это нарушение конституционных прав граждан-моряков на безопасные условия и безопасности судоходства. Существует опасность (не только с экономической точки зрения, но и опасность) быть схваченным пиратами в плен, а впоследствии и продажи в рабство.

Рассматривая данный вопрос с точки зрения международного права, следует заметить, что это, во-первых, грубейшее нарушение императивных принципов международного права. В действительности, международное сообщество пытается регулировать и контролировать данный вопрос, договорное закрепление пиратства как международного преступления получило в Конвенции ООН об открытом море 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Но в действительности, данный механизм, предложенный международным сообществом, является не таким эффективным, как предполагалось. По статистическим данным Международного морского бюро, Международной торговой палаты, в период с 2000 по 2008 год, в мире было отмечено свыше 2400 актов пиратства (т.е. в среднем по 300 в год), что почти в 2 раза превысило уровень предшествующего 6-летнего периода. Согласно информации Центра сообщений о пиратстве Международного морского бюро в 2010 г. в мире было зарегистрировано 406 происшествий, связанных с пиратством и вооруженным ограблением судов. Морские разбойники высадились на борт 153 судов, 49 из них были захвачены. За 2011 г. в мире совершено 445 нападений пиратов и вооруженных грабителей на суда, что на 10% больше, чем в 2010 г. (406); было захвачено 53 судна и 1181 член экипажа (в 2010 г. – 49 судов и 1050 членов экипажа), погибли 8 моряков [3]. И это учитывая тот факт, что в условиях современного высококонкурентного рынка морских перевозок далеко не во всех случаях пострадавшие сообщают о нападениях на суда, и нередко они остаются незарегистрированными. Ведь наиболее прибыльное владельцам судов покрыть экономические потери за свой счет, чем платить страховые взносы, особенно высокие для маршрутов, пролегающих через так называемые «опасные районы». То есть, на сегодняшний момент развивается латентное пиратство. Таким образом, мы видим, что «морской терроризм» развивается и процветает в геометрической прогрессии. В решении данной проблемы международного характера были определенные положительные тенденции. С июня 2008 года Совет Безопасности ООН принял несколько резолюций. Согласно Резолюции 1851, принятой 16 декабря 2008 года, государства, сотрудничающие с Сомали, получили право принимать все необходимые меры для пресечения пиратской деятельности не только в территориальном море, но и на сухопутной территории и в воздушном пространстве Сомали. В районе Сомали патрулируют 35 военных кораблей из 16 стран, в том числе в рамках операций НАТО и Евросоюза. На сегодняшний день это самая мощная антипиратская флотилия

современности. Этот механизм определенно дал положительный эффект: увеличилось число предотвращенных захватов судов и число задержанных пиратов. За 6 месяцев в ходе военно-морской операции Евросоюза предотвращено более 100 нападений на суда, задержаны 52 пирата, нейтрализованы 4 пиратские плавучие базы, осуществлена проводка 23 конвоев с гуманитарной помощью [4].

И все же эффективность этих мер пока не высока. В начале 2009 года наблюдается спад в пиратских атаках, но к апрелю их было уже 60, то есть за квартал мы имеем их больше, чем за половину 2008 года. Вместе с тем, современная практика организации и совершения пиратских нападений на суда в различных регионах мира достаточно быстро выявила несостоятельность, а в отдельных случаях и откровенное бессилие закрепленных в Конвенции 1982 г. правовых инструментов, направленных на борьбу с пиратством. Это своего рода паралич международной системы обеспечения безопасности на море. У морского пиратства, как проблемы международного масштаба, существуют свои специфические особенности.

Хотелось бы начать с того, что, как известно, пиратство зачастую совершается в рамках открытого моря, над которым не закреплена территориальная юрисдикция какого-либо государства [5]. Также отсутствует определенный механизм в законодательстве государств относительно рассматриваемой проблемы. Все эти причины создают фундамент для процветания пиратства и, несомненно, облегчают задачу «морским террористам». Прецедент того, как в 2009 году нидерландским военным, находящимся в Аденском заливе в рамках антипиратской операции НАТО, пришлось отпустить девятых задержанных преступников из-за того, что не разработана процедура суда, еще раз подтверждает трудности задержания и наказания международных преступников. Таким образом, единственный способ решить данную проблему – это создать единую систему процедуру суда. Но данная идея не нова, зачатки ее выявились еще в 2008 году, когда государства являлись инициаторами идеи организации международного трибунала. В мае 2009 года Нидерланды предложили ввести данный законопроект о введении международного трибунала по пиратству. В действительности, у Нидерландов огромная практика в сфере организации международных судов, ведь там находятся Международный уголовный суд, Международный суд ООН, Международный трибунал по бывшей Югославии и Международный арбитраж. [6.] Россия и США, в целях борьбы с сомалийским пиратством, сотрудничают на военном, политическом и оперативно-тактическом направлениях. Конечно, генеральный секретарь ООН Пан Ги Мун считает, что эффективный метод борьбы с пиратством - это создание международного трибунала. Кроме того, в январе 2010 года Контактная группа по пиратству у берегов Сомали учредила специальный фонд по борьбе с пиратами, и из него уже выделяются средства, позволившие значительно оптимизировать усилия международной группировки кораблей. Но ведь проблема на сегодняшний момент не решена.

Интересен тот факт, что Совет Безопасности ООН не может вынести резолюцию о создании такого трибунала, хотя прецедент его создания по Руанде и бывшей Югославии резолюцией Совета Безопасности ООН был. Вполне вероятно то, что США, являясь постоянным членом Совета Безопасности ООН, определенным образом контролирует сложившуюся ситуацию, и не исключено предположение о том, что США лоббирует свои интересы в данном случае. На сегодняшний момент, участились случаи нападений на суда за тысячу километров от берегов Сомали. Международное сообщество не задается вопросом, касательно того, каким образом пираты узнают о проплыве судов. Ответ очевиден: действия пиратов кто-то направляет, кто-то снабжает их информацией. Вероятно, что это делается из-за рубежа - из других африканских стран, Европы или даже Америки. Вполне возможно, что это также является стратегическим ходом в политике мировых держав, но данный аргумент является всего лишь домыслом, который, в силу специфики XXI века, имеет место существовать. Очень интересен

тот факт, что в одном источнике координатор по борьбе с пиратством и вопросам безопасности на морях при бюро по военно-политическим делам госдепартамента США Донна Хопкинс заявила следующее: «Пиратство – это не только вызов, но и возможность для развития сотрудничества. Россия и США имеют различные точки зрения по отдельным вопросам в юридической сфере, однако эти разногласия вполне естественны и обоснованы и здесь нет ничего такого, о чем мы не смогли бы договориться». Одно из таких расхождений во взглядах, по ее словам, заключается в том, что Соединенные Штаты, в отличие от России, не считают целесообразным создание международного трибунала по уголовному преследованию сомалийских пиратов. Что касается доводов, которые приводит Донна Хопкинс, в качестве минусов создания данного трибунала, то они заключаются в следующем. Во-первых, это затраты не только экономического характера, но и трата времени. А также нежелание других стран создавать в своей стране такой трибунал и оплачивать расходы на него. «И потом, в таком трибунале просто нет необходимости, - подчеркнула Хопкинс. - Любая страна может в уголовном порядке преследовать пиратов в собственном суде». [7.]

Но ведь на сегодняшний день есть страны, которые предложили инициативу организации данного трибунала, в том числе Германия и Нидерланды. Что касается последнего довода, приведенного Донной Хопкинс, то по поводу него так же возникают сомнения. На сегодняшний день основная географическая точка актуальности пиратства - это Пунтленд - один из трех государственных образований, возникших на территории Сомалийской Республики после крушения в 1991 году диктаторского режима Мохаммеда Сиада Барре [8]. Из бухт Пунтленда, занимающего северо-восточную часть полуострова, отправляются за добычей пираты. Там же они прячут захваченные суда в ожидании выкупа.

Из довода, заявленного Донной Хопкинс, можно сделать вывод, что пираты, пойманные в Пунтленде, должны отправляться в местные тюрьмы. Но на данный момент местные тюрьмы уже переполнены, в них сидят пираты, пойманные на месте преступления, количество осужденных которых составляет 360 человек, отправленные за решетку на 10, 20 лет или пожизненное заключение. Вследствие чего, возникает проблема того, что вновь пойманных пиратов некуда девать, так как тюрьмы переполнены. И в этом так же заключается проблематика и несоответствие международного и национального права.

В XXI веке процветают светские и демократические государства. Государства и международные организации ради общего блага используют оккупацию, интервенцию и даже ограничение суверенитета, аналогично международное сообщество имеет право вторгаться в сомалийское государство, посылать военные силы ради разрешения данной проблемы. И в действительности, это не эффективно - отвечать военными действиями в случае Сомали, когда там и так происходит государственный разлад и кризис. Проанализировав источники, можно сделать вывод о следующем: около 64 % «морских террористов», помышляющих захватом морских судов, это молодежь, которой в силу тотальной безработицы, нечем себя занять и даже прокормить, около 20 %- это обитатели прибрежных поселков, которые испокон веков рыбачили в Индийском океане и Красном море и которых вытеснили браконьеры. Остальные же - это бандиты, которые ищут легкой наживы и которые действительно заслуживают наказания. Не только бедность и голод заставляют людей идти на такой отчаянный шаг. Несмотря на то, что в мире огромное количество бедных стран, точкой отправлений потенциальных «морских террористов» является именно Сомали. И здесь огромную роль играет не только экономический кризис, но и географическое расположение страны. Вблизи Сомали пролегают маршруты судов, направляющихся из Персидского залива и стран Азии в Средиземноморье через Суэцкий канал, а также судов, следующих в порты индийского побережья Африки [2]. Учитывая интенсивные торговые контакты стран Азии и Европы, большой поток судов с ценным грузом представляет собой массу объектов для потенциального



захвата. Таким образом, сначала бедность, а затем уже потенциальность захвата судов, ввиду расположения страны, являются предпосылками для зарождения пиратства. И существующая аксиома о том, что нужно бороться не с последствиями, а причинами верна, и главной и приоритетной целью сделать осуществление гуманитарной помощи «пиратским» государствам.

В действительности, на сегодняшний день предпринимаются огромные попытки решения данной проблемы: консолидация, кооперация и сотрудничество государств - все они имеют положительный характер воздействия на решение данной проблемы. Но существуют факторы, которые будут толкать людей на совершение девиантных поступков вновь и вновь. Конечно, сомалийский синдром является неким своеобразным камнем преткновения в деле борьбы с пиратством, с которым можно и нужно бороться. И только когда международное сообщество будет действовать сообща в решении крайне важных и экстренных ситуаций, без лоббирования своих интересов, которые будут идти вразрез с интересами мира, только тогда решится этот вопрос в мирную и положительную сторону.

#### **Список использованных источников:**

1. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.
2. [http://assol.org.ua/index/piratstvo\\_21\\_veka\\_ugroza\\_morskoj\\_mezhdunarodnoj\\_bezopasnosti/0-623](http://assol.org.ua/index/piratstvo_21_veka_ugroza_morskoj_mezhdunarodnoj_bezopasnosti/0-623).
3. <http://gisap.eu/ru/node/1128>
4. [http://morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT\\_ID=19274](http://morvesti.ru/analytics/index.php?ELEMENT_ID=19274)
5. Конвенция ООН об открытом море 1958 г.
6. <http://lenta.ru/news/2009/05/29/tribunal/>
7. <http://www.vesti.ru/doc.html?id=411433&cid=9>
8. [http://ru.wikipedia.org/wiki/Государственные\\_образования\\_на\\_территории\\_Сомали](http://ru.wikipedia.org/wiki/Государственные_образования_на_территории_Сомали)

**УДК 342.4(574)**

### **ЕУРАЗИЯЛЫҚ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ОДАҚ: ҚАЛЫПТАСУ ПРОБЛЕМАЛАРЫ ЖӘНЕ БОЛАШАҒЫ**

**Жумабекова Г. С.**

[goha\\_300794@mail.ru](mailto:goha_300794@mail.ru)

Л.Н.Гумилев атындағы Евразия ұлттық университетінің студенті,

Астана, Республика Казахстан

Ғылыми жетекші- Ибрагимов.Ж.И.

Қазақстан Еуразия кеңістігіндегі экономикалық интеграцияның бастамасы болып табылады. Осы басталған жылы еліміздің аталған бастамасына 20 жыл толғалы отыр. Барлық осы жылдар бедерінде Қазақстан еуразиялық интеграция бастамасын дәйектілікпен ілгерілетіп келеді. Оның дәлелі ретінде 2014 жылы Кеден одағы мен Бірыңғай экономикалық кеңістіктің құқықтық базасын кодификациялау негізінде қалыптастыратын Еуразиялық экономикалық одақ туралы шартты қабылдау жоспарлануда. Бұл біздің еліміз үшін өте маңызды құжат, себебі ол алдағы көптеген жылдарға мемлекетіміздің сыртқы экономикалық саясатының негіздерін анықтайды.

Қазақстан Республикасының Перзиденті Н.Ә. Назарбаев «Қазақстан-2050» стратегиясы қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты қазақ халқына жолдауында атап көрсеткен болатын: «Біз Кеден одағын және Біртұтас экономикалық кеңістікті нығайтатын боламыз. Біздің таяудағы мақсатымыз – Еуразиялық эконмикалық одақ құру. Соған орай біз мәселелердің консенсус арқылы шешілетінін нақты мәлімдейміз. Саяси егемендікке қысым көрсетілмейді» [1,