

Г. Г. СЕРЕДА

аспірантка Інституту законодавства Верховної Ради України

МОРСЬКЕ ПІРАТСТВО ЯК ГЛОБАЛЬНА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ

Злочинність розвивається, не відстаючи від технічного, збройного, транспортно прогресу людства, набуваючи загрозливих можливостей та сили. Середньовічні збройні захоплення торгових суден злочинними бандами, що традиційно сприймаються як частина історії та звичаїв того часу, є реальністю сьогодення. Вражаюча статистика численних захоплень суден за останні роки свідчить про неефективність існуючого міжнародно-правового та національного механізмів протидії піратству.

Ескалація проблеми піратства повернула міжнародне співтовариство у часи, коли необхідність протидії та попередження зухвалих та жорстоких захоплень і пограбувань морських суден змусила незалежні, часто ворогуючі держави, об'єднувати свої організаційні та воєнні зусилля. Протидія піратству полягала не тільки у звільненні суден та поверненні громадян і власності державі, а і у ефективному превентивному карному механізмі. Держави, що потерпали від піратських нападів, були зацікавлені у жорстокому покаранні винних як методі попередження майбутніх нападів.

В різний час і в різному контексті до проблеми протидії піратству, його історії та трансформації звертались вітчизняні та зарубіжні вчені, зокрема: О. Бантишев, М. Ш. Басіуні, Н. Бондаренко, П. Брунтальський, М. Будаков, М. Валенсія, Л. Галенська, М. Гуменюк, В. Григорян, В. Демиденко, В. Дмитрієв, С. Допілко, О. Колодкін, Э. Конте, Л. Корбут, Р. Короткий, Є. Ляхов, З. Міронов, В. Міхеев, Л. Моджорян, Г. Онг, В. Прус, Ю. Ромашев, Н. Савельєв, Г. Чайкін, Ф. Шаллан, А. Шемякін, А. Янг. В світлі усвідомлення неефективності чинної міжнародної системи правових та організаційних заходів попередження та боротьби з піратством вдається вкрай необхідною розробка рекомендацій та пропозицій щодо протидії піратству, особливо в сучасних умовах глобального технологічного та інформаційного прогресу, що не залишає неозброєними і злочинців.

Міжнародне право, як динамічна система норм, змінювалась паралельно пріоритетам людини, незважаючи на специфіку свого правового покликання регулювати міждержавні відносини. Кожен етап розвитку міжнародного права був обумовлений тим чи іншим кроком людини до світової правової інтеграції, створення регулюючого механізму взаємодії народів та націй – будь то у міжнародній торгівлі, регулюванні користування морськими шляхами, веденні збройних конфліктів, або протидії злочинності, що не зважає на кордони держав. Одним з найзначніших кроків до створення карного механізму

му транснаціонального значення було введення універсального зобов'язання зацікавлених держав притягати до кримінальної відповідальності винних у морському піратстві. Держави, розуміючи кожна окремо загрозу економічній, торгівельній та громадській безпеці, що представляє собою піратські дії, доклали відповідні часу та правовим традиціям зусилля з протидії – попередження та покарання морського піратства.

Події останніх років, пов'язані з численними захопленнями суден, однозначно визначають недосконалість міжнародно-правового та організаційного механізмів попередження та боротьби з морським піратством. Традиційно асоціюючись з зухвалими захопленнями середньовічними бандами багатих суден, піратство є реальністю на початку цивілізованого XXI століття. Піратство набирає обертів та стає загрозою для міжнародного миру та глобальної безпеки морського судноплавства: з 2002 року Міжнародною морською організацією в цілому було зареєстровано 4730 актів піратства та збройних пограбувань морських суден¹. Збройні напади на судна, які ввійшли в інструментарій транснаціональної організованої злочинності, підривають стабільність світової торгівлі, загрожують економічному росту Тихоокеанського регіону.

За даними Міжнародного морського бюро (*ICC International Maritime Bureau*), тільки в 2008 році було захоплено 41 судно, найбільш небезпечним є регіон біля берегів Східної Африки. У відкритому морі біля берегів Сомалі у 2008 році було скоєно 37 нападів на морські судна, найбільш привабливими для піратів виявилися танкери та суховантажі, яких тільки у 2008 році було захоплено 20 і 19 відповідно. Статистика спроб нападів на судна та успішних захоплень сумна: якщо у 2005 році кількість нападів та спроб захоплень становила 290 випадків, з яких було захоплено 17 суден, то вже в 2008 році з 114 спроб успішними виявилися 41 захоплення². Вочевидь це свідчить про певні прогалини в системі забезпечення безпеки судноплавства, які стають все більш прозорими для піратів. Нажаль, українські судна все частіше стають черговою жертвою піратських захоплень, і певна недостатня системність державного та міжнародного реагування на подібні випадки стає загрозою як для України, так і для інших морських держав, і визначає гостру потребу в негайних системних дослідженнях міжнародного механізму протидії піратству. Як відзначає М. А. Будаков, «актуальним постало питання вивчення правових основ боротьби з піратством та розробка алгоритму дій компетентних органів держави у разі піратського захоплення у майбутньому українських громадян за кордоном. Відсутність вказаних розробок в Україні була відчутна відразу з того моменту, коли керівництво держави прийняло рішення за будь-яких обставин захистити українських моряків, які потрапили у піратський полон: бракувало інформації щодо правомірності силових дій українських державних органів на території іншої держави, невідомою була практика боротьби з піратством, некоординованими дії державних органів України»³.

¹ Дані надані по: <http://www.imo.org/>

² Дані надані по: Сивоконь П. Морське піратство в 21-у сторіччі / П. Сивоконь // ПіК України. – 2006. Інтернет-ресурс: <http://ukr.pik.org.ua/news/2008/10/6/221481.htm>

³ Будаков М.О. Актуальні питання боротьби з міжнародним морським піратством / М.О. Будаков // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). – Міжвідомчий науково-

Стає очевидним необхідність комплексного аналізу системи міжнародно-правових засобів і моделювання нової, ефективної, правової та організаційної бази з попередження і покарання піратів. Крім того, треба відзначити недостатнє опрацювання соціально-економічних криміногенних факторів, які впливають на підвищення рівню пограбувань морських суден в окремих регіонах. Таким чином, можна окреслити правові та юрисдикційні, організаційні, та соціально-економічні фактори, які впливають на неефективну протидію сучасному піратству.

Організаційні недоліки безпосередньо пов'язані з недосконалістю міжнародно-правового механізму протидії піратству, в першу чергу через невідповідність норм міжнародного права методам, засобам та цілям сучасних піратів: «піратство та методи боротьби з ним, що закріплені конвенційними нормами, залишилися позаду сучасної технології, що використовується піратами, та не відповідають сучасній специфіці піратства, зокрема збільшення нападів біля берегів держав», – пише Б. Н. Дубнер¹.

Реагуючи на захоплення піратами іноземних суден не тільки у відкритому морі, а і у територіальних водах Сомалі, Рада Безпеки ООН в Резолюції № 1846 від 2 грудня 2008 року, висловила серйозне занепокоєння загрозою, що являє собою піратство та однозначно засудила всі його прояви, втім відзначила, що через кризову ситуацію Сомалі не має реальних можливостей для запобігання діям піратів. Зокрема, у резолюціях № 1816 (червень 2008 р.), № 1838 (жовтень 2008 р.), № 1946 (грудень 2008 р.) Рада Безпеки, підтвердивши непорушність принципу легітимного збройного запобігання піратства виключно у відкритому морі, але визнаючи особливу небезпеку ситуації, дозволила державам та міжнародним організаціям «після повідомлення перехідного федерального уряду Сомалі, входити в територіальні води Сомалі... та використовувати всі необхідні засоби запобігання актам піратства та розбою, використання яких дозволено міжнародним правом у відкритому морі»².

Основним загальним міжнародно-правовим документом, що визначає поняття «піратство» та формулює зобов'язання держав з його запобігання, є Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, учасниками якої є 157 держав, – своєрідний «кодекс» міжнародних звичаєвих та договірних норм, що регулюють міждержавні відносини на морі. Цитуючи положення Міжнародної Конвенції 1958 року «Про відкрите море» (ст.14-22), Конвенція з морського права 1982 року визначає піратство як «будь-який акт насильства, затримання або будь-який грабіж, який вчинено з особистими цілями екіпажем або пасажирями будь-якого приватного судна... та направлений у відкритому морі проти іншого судна... або проти осіб або майна, що знаходиться на борту; проти будь-якого судна..., осіб або майна у місці поза юрисдикцією будь-якої держави...»³.

дослідний центр. – № 13. – 2006.

¹ Dubner B.H. The Law of International Sea Piracy: Sea Piracy Vol 2. Published by BRILL, 1980, 176 p.

² S/RES/1816 (2008); S/RES/1838 (2008); S/RES/1846 (2008).

³ UN Convention on the Law of the Sea. / United Nations – Treaty Series. – Vol. 1834, I-31363 (1982).

Конвенція чітко встановлює обов'язок держав-учасниць «співпрацювати в протидії піратству» (ст. 100). Крім того, Конвенція в ст. 105 надає право будь-якій країні-учасниці захоплювати будь-яке піратське судно у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією якоїсь держави, арештовувати осіб, що знаходяться на піратському судні, та карати винних у піратстві осіб відповідно до норм національного кримінального права. Вищезгадана стаття юридично закріпила традиційне право держав здійснювати універсальну кримінальну юрисдикцію у випадках піратства, як злочинних дій, які не мають національної приналежності та погрожують миру та добробуту кожної держави окремо та всієї міжнародної спільноти: «Позитивне міжнародне право ХХ століття беззастережно встановлює право здійснювати універсальну юрисдикцію у випадках піратства», – пише М. Ш. Басіуні¹. Використання принципу універсальної юрисдикції означає право будь-якої держави, яка захопила піратів, злочинців «*hostis humani generis*»², здійснювати щодо них кримінальне правосуддя незалежно від їх громадянства або національної приналежності³.

Крім загальних Конвенцій з морського права, діють низка спеціальних міжнародно-правових документів щодо безпеки судноплавства, зокрема, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових споруд (2004) Міжнародної морської організації, який є складовою частиною Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74); Конвенція про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки морського судноплавства 1988 року та її Протокол про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки стаціонарних платформ, які знаходяться на континентальному шельфі; рекомендації та керуючі принципи Міжнародної морської організації з попередження та запобігання піратства та збройних пограбувань на морі.

Аналізуючи юридичну сутність терміну «піратство», варто відзначити, що деякі західні вчені пов'язують дії (які називають сучасним піратством) – такі, як захоплення заручників, вантажу, особливо стратегічного значення, вимагання викупу за їх повернення) з діями, що підпадають під характеристику «тероризму»⁴. Г. Онг вважає, що «ескалація сьогоденного піратства досягла такого рівня насильства, що використання терміну «терор» є абсолютно виправданим»⁵. Він підкреслює, що розуміння взаємозв'язку явищ тероризму і піратства допоможе в розробці більш ефективного міжнародного механізму реагування на насильницькі дії на морі. Втім, М. Валенсія, досліджуючи питання піратства і політики в Південно-східній Азії, вбачає більш коректним чітке розмежування понять «морський тероризм» та піратство для формулювання відповідної методики протидії обом явищам: «цілі піратства та те-

¹ M. Cherif Bassiouni. The History of Universal Jurisdiction and Its Place in International Law / Universal Jurisdiction: National Courts and the Prosecution of Serious Crimes Under International Law. – Ed. by Stephen Macedo. – University of Pennsylvania Press. – 2006. – P. 47-49.

² Лат. – «ворогів людського роду».

³ Boulesbaa A. The U.N. Convention on Torture and the Prospects for Enforcement / A. Boulesbaa. – Martinus Nijhoff Publishers. – 1999. – P. 203-206.

⁴ See: Ronzitti N. Maritime Terrorism and International Law / N. Ronzitti. – Martinus Nijhoff Publishers. – 1990. – 185 p.

⁵ Ong G.G. Ships can Be Dangerous, Too: Coupling Piracy and Terroris, in Southeast Asia's Maritime Security Framework / G.G. Ong / Piracy in Southeast Asia: Status, Issues, and Responses. – Ed. by Derek Johnson, Mark J. Valencia. – Published by Institute of Southeast Asian Studies. – 2005. – P. 46.

роризму зазвичай різні, мотивація піратів є економічно-корисливою, тоді як тероризм найчастіше обумовлюють політичні цілі або релігійна ідеологія»¹.

Згідно зі ст. 3 Конвенції про боротьбу з незаконними актами, що направлені проти безпеки морського судноплавства, «будь-яка особа вчиняє злочин, якщо незаконно та навмисно захоплює судно або здійснює контроль над ним силою або погрожуючи використати силу або шляхом будь-якої іншої форми залякування...»². Положення Конвенції не містить термінів «піратство» або «тероризм», однак, порівнюючи *actus reus* цього злочинного діяння, деякі вчені вважають, що цю статтю можна застосовувати без урахування мотивів та цілей правопорушників, в світлі одностайної думки, що тероризм та піратство є злочинами міжнародного характеру та однаково загрожують міжнародному миру та безпеці³.

Феномен ескалації безкарного сьогоденного піратства та безпорадності борців з ним криється у неконсолідованості міжнародного реагування на піратство, а також у неврахуванні при докладанні глобальних міжнародно-правових зусиль з протидії піратству соціально-економічної, індивідуально-державної сутності причин конкретних актів піратства. Рада Безпеки ООН в Резолюції № 1846 від 2 грудня 2008 року, висловлюючи серйозне занепокоєння загрозою, що являє собою піратство та однозначно засуджуючи всі його прояви, втім відзначила, що через кризову ситуацію Сомалі не має реальних можливостей для запобігання діям піратів⁴.

Рада Безпеки підкреслила необхідність соціально-економічного розвитку Сомалі як однієї з умов викоренення піратства, що стало своєрідною «роботою». А. Янг, аналізуючи причини та специфіку сучасного піратства, підкреслює, що глобалізація світової економіки призвела як до легітимно здобутого добробуту окремих народів, так і до збіднення багатьох держав, що розвиваються, в результаті або непрозорого, або непрофесійного та нецільового розподілення державних коштів та/або міжнародних фінансових субсидій⁵. Суспільства, подібні Сомалі, страждають від постійної нестачі їжі та ліків; як результат, смертність дітей і дорослих перевищує всі можливі показники; людське життя знецінюється, перетворюючись на постійну боротьбу за виживання своєї родини. Проблемою в формуванні системного механізму попередження піратству є і недостатнє врахування специфіки соціально-економічної, індивідуально-державної сутності причин конкретних актів піратства.

В таких умовах необхідний системний підхід з боку міжнародної спільноти до вирішення проблеми злочинності, зокрема піратства, враховуючи

¹ Valencia M.J. The Politics of Anti-Piracy and Anti-Terrorism Responses in Southeast Asia / M.J. Valencia / Piracy, Maritime Terrorism and Securing the Malacca Straits. — Ed. by Graham Gerard Ong-Webb. — Published by Institute of Southeast Asian Studies. — 2006. — P. 97.

² Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988. Available at: <http://www.imo.org/>.

³ See: Kimberly L. Thachuk and Sam J. Tangredi. Transnational Threats and Maritime Responses / L. Kimberly / Globalization and Maritime Power. — Ed. By Sam J. Tangredi. — Washington D.C.. National Defense University Press. — 2002. — P. 70.

⁴ S/RES/1846 (2008)

⁵ Young A.J. Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia: History, Causes and Remedies / A.J. Young. — Published by Institute of Southeast Asian Studies. — 2007. — P. 59.

його соціально-економічну обумовленість. Крім того, необхідно забезпечити на національному та регіональному рівнях співробітництво щодо попередження безкарності актів піратства та імплементацію документів Міжнародної морської організації, таких як Рекомендації урядам з попередження та запобіганню піратства і збройних пограбувань морських суден¹; Інструкція судновласникам, судноплавним компаніям, капітанам і екіпажам суден з попередження та запобігання піратства і збройних пограбувань морських суден²; Директиви для Центрів координації з рятування на морі (ЦКРМ)³; Тимчасові процедури для ЦКРМ з одержання сигналів лиха⁴; Резолюція А. 922 (22) – Кодекс поведінки при розслідуванні актів піратства і збройних пограбувань морських суден; Резолюція А. 923 (22) щодо суден-«примар» і процесу реєстрації; та ін.

Міжнародна спільнота усвідомлює необхідність вжиття негайних заходів щодо вироблення механізму протидії піратству. Міжнародні організації, такі як Європейський Союз, НАТО розробляють механізми активного запобігання актам піратства в регіоні; окремі держави (зокрема Російська Федерація, Сполучені Штати Америки), вбачаючи необхідними негайні дії задля охорони безпеки судноплавства в регіоні, визнали себе «державами, що співпрацюють» згідно з вищезгаданими резолюціями Ради Безпеки і взяли на себе право та обов'язок протидіяти актам піратства в територіальних водах Сомалі за згодою та проханням її перехідного уряду.

Україна, як морська держава та повноправний член міжнародної спільноти, має своїм обов'язком прийняти активну участь в розробці системи протидії піратству та її імплементації, яка б поєднувала вдосконалені та консолідовані механізми міжнародного моніторингу за цільовим використанням міжнародних фінансових субсидій державам, що розвиваються, транснаціонального кримінального переслідування піратів, організованого миттєвого збройного реагування на захоплення судів, та потужну і ефективну міжнародно-правову базу.

Поєднання міжнародно-правових, організаційних, та соціально-економічних та політичних зусиль членами світової спільноти дасть можливість створити та впровадити ефективний механізм запобігання піратству. Для цього необхідне усвідомлення серйозності проблеми та розробка спільних дій щодо протидії цьому кримінальному феномену. Міжнародні відносини, як і право, що їх регулює, змінювались пропорційно розумінню людиною необхідності світової правової інтеграції, створення регулюючого механізму взаємодії народів та націй – будь то у міжнародній торгівлі, регулюванні користування морськими шляхами, веденні збройних конфліктів, або протидії злочинності. Сьогодні, у розвиненому ХІ столітті, потрібно, щоб держави, розуміючи кожна окремо загрозу економічній, торговельній та громадській безпеці, що представляє собою піратство, знову усвідомили цінність гармонізації правових та інституційних зусиль та почали процес розробки та впровадження відповідного запобіжного міжнародно-правового механізму.

¹ MSC/Circ.622/Rev.1 (1999).

² MSC/Circ.623/Rev.3 (2002).

³ MSC/Circ.967 (2000).

⁴ MSC/Circ.959 (2000).