DOI: 10.32844/2222-5374-2020-103-1.45

УДК: 341.4

Шкарупа К. В.,

кандидат юридичних наук, провідний науковий співробітник
Науково-дослідного інституту публічного права

СУЧАСНИЙ СТАН МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БОРотьБИ З МІЖНАРОДНИМ ПІРАТСТВОМ

Актуальність статті полягає в тому, що останнім часом піратство пожвавилось, переросло в міжнародний тероризм, що не може не викликати занепокоєння, оскільки з'явилася явна загроза міжнародним морським перевезенням, що негативно впливає на економіку країн. Одночасно з економічними проблемами постала загроза безпеці життя людей, які знаходяться на борту суден. З'ясовано, що використання військово-морських заходів є необхідним і вимушеним заходом протидії морським розбійникам. Наголошено, що міжнародне співтовариство має розглянути можливість здійснення переслідування і затримки суден з терористами на борту в територіальному морі іноземними кораблями.

Ключові слова: протиправне діяння, внутрішні морські води, патрулювання, міжнародні договори.

Актуальность статьи заключается в том, что в последнее время пиратство оживилось, переросло в международный терроризм, не может не вызывать беспокойства, поскольку появилась явная угроза международным морским перевозкам, что негативно влияет на экономику стран. Одновременно с экономическими проблемами возникла угроза безопасности жизни людей, находящихся на борту судов. Установлено, что использование военно-морских мероприятий является необходимым и вынужденным мероприятием противодействия морским разбойникам. Отмечено, что международное сообщество должно рассмотреть возможность осуществления преследования и задержания судов с террористами на борту в территориальном море иностранными кораблями.

Ключевые слова: противоправное деяние, внутренние морские воды, патрулирование, международные договоры.

Актуальність теми. Останнім часом піратство пожвавилось, переросло в міжнародний тероризм, що не може не викликати занепокоєння, оскільки з'явилася явна загроза міжнародним морським перевезенням, що негативно впливає на економіку країн. Одночасно з економічними проблемами постала загроза безпеці життя людей, які знаходяться на борту суден.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на ряд вжитих міжнародним співтовариством заходів політичного, економічного та силового характеру, піратські атаки продовжуються. Однією із основних причин

цих невдач є слабкість міжнародно-правового регулювання боротьби з піратством та антипіратського національного законодавства. Положення про боротьбу з піратством містяться в Конвенції ООН про відкрите море 1958 р., Конвенції ООН з морського права 1982 р., Конвенції про боротьбу з незаконними діями, направленими проти безпеки морського судноплавства 1988 р., також може бути застосована Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000 р. Згідно зі ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. піратством є «будь-який неправомірний акт насилля, затримання або будь-який грабїж, що здійснюється з приватною метою екіпажем або пасажирями будь-якого приватного судна або літального апарата і спрямований у відкритому морі проти будь-якого судна чи літального апарата, особи або майна на борту судна»[1]. До піратства належить акт добровільної участі у використанні судна, коли було відомо про те, що судно є піратським. Дії, спрямовані на підбурювання або свідоме сприяння піратству, також кваліфікуються як піратство.

Слід зазначити, що, на відміну від Конвенції про відкрите море 1958 року та Конвенції ООН з морського права 1982 року, Конвенція 1988 року спрямована на припинення ширшого кола злочинних посягань, а саме: предметом регулювання в ній названа боротьба з незаконними актами в міжнародному морському судноплавстві; істотна відмінність полягає в сфері застосування: Конвенція 1988 року поширюється на діяння, вчинені в різних категоріях морських просторів – у внутрішніх морських водах, в територіальних водах та у відкритому морі; дія Конвенції не поширюється на літальні апарати; в Конвенції 1988 року інакше, ніж в попередніх міжнародних договорах, вирішено питання про юрисдикцію держав щодо злочинних посягань. Так, при піратстві будь-яка держава має право на припинення (універсальна юрисдикція) актів насильства. Конвенція 1988 року закріплює конкуруючу юрисдикцію держав: по-перше, тих, яких стосується скоєний злочин; по-друге, тільки держав-учасниць Конвенції. Загальна для піратства і діянь, передбачених ст. 3 Конвенції 1988 року – юридична кваліфікація їх як міжнародних злочинів. Вони спрямовані і проти національних інтересів, тому цілком виправдано включення в Конвенцію статті 5, згідно з якою кожна держава-учасниця передбачає покарання за злочини, зазначені в статті 3, з урахуванням тяжкого характеру цих злочинів [2].

Основними світовими організаціями, однією із цілей яких є протидія піратству, є Міжнародна морська організація (далі – ІМО) та Міжнародне морське бюро, Регіональний форум країн Асоціації країн Південно-Східної Азії, Симпозіум військово-морських країн західної частини Тихого океану, Симпозіум країн Південно-Китайського моря тощо [3]. За останні роки все-таки зроблено чимало в міжнародній боротьбі й багатосторонніх діях у боротьбі з піратством. Поштовхом для посилення активності дій стало поширення актів піратства біля берегів Сомалі. Різні ініціативи було розроблено з метою протидії піратству та збройному розбою на морі. Особливе місце серед таких ініціатив належить саме ІМО. У межах ІМО в 2011 р. було прийнято план протидії, що включає в себе такі цілі: збільшити тиск на політичному рівні, щоб домогтися звільнення всіх заручників, які утриму-

ються піратами; переглянути й удосконалити керівні принципи ІМО для моряків; сприяти дотриманню суднами профілактичних та оборонних заходів; сприяти антипіратській координації й співпраці між державами, регіонами та організаціями; надавати допомогу в ході посттравматичного періоду для людей, які зазнали нападу піратів чи були захоплені ними, а також для їх сімей [4].

З урахуванням щоквартальних доповідей ІМО, в яких з 2005 р. наводяться відомості про безперервні акти піратства і озброєного розбою в прибережних водах Сомалі, і тієї загрози, яку ці акти несуть для безпечної і ефективної доставки гуманітарної допомоги в Сомалі, безпеки морських торговельних шляхів і міжнародного судноплавства 2 червня 2008 р. Рада Безпеки ООН на 5902-му засіданні ухвалила Резолюцію 1816 (2008). У цій Резолюції Рада Безпеки ООН закликає держави активізувати і координувати свої зусилля з метою протидії актам піратства і озброєного розбою біля узбережжя Сомалі, а також ухвалює, що протягом шести місяців з моменту прийняття резолюції держави, які співпрацюють з перехідним урядом Сомалі в боротьбі з морським піратством, можуть: входити в територіальне море Сомалі з метою припинення актів піратства на морі згідно з тим, як це дозволяється робити у відкритому морі стосовно піратства відповідно до норм міжнародного права, і використовувати усі необхідні засоби для припинення актів піратства [7].

Відходячи від теми боротьби з піратством біля берегів Сомалі, слід звернути увагу на проблему піратства в Малаккській протоці. Малаккська протока є стратегічним водним шляхом у глобальній торговельній системі, вразливим для нападів піратів. Оскільки більше чверті світової комерції та половини світових запасів нафти здійснюється через цю протоку, її безпека є особливо важливою не лише для країн регіону, а й для всього міжнародного співтовариства. Задля безпеки цього району було створено спеціальні патрулі, які стежать за переміщенням усіх суден, у тому числі суден, підозрюваних у можливості здійснення актів піратства. Патрулі Малаккської протоки (MSP) – це набір практичних заходів співпраці, здійснюваних країнами, які межують із Малаккською та Сінгапурською протоками. Вони включають у себе Морський патруль Малаккської протоки (MSSP), Повітряний патруль «Очі-в-Небі» (EIS) та Групу розвідки (Intelligence Exchange Group). Морські патрулі було запущено в Індонезії, Малайзії й Сінгапурі в липні 2004 р. для підвищення безпеки в Малаккській і Сінгапурській протоках та зміцнення існуючої двосторонньої угоди. Згідно із цією домовленістю згадані держави проводять узгоджене патрулювання, полегшують обмін інформацією між суднами й Агентством моніторингу та дій (MAA). Повітряний патруль (EIS) було запущено у вересні 2005 р., щоб посилити нагляд морських патрулів із повітря. Для спостережень використовуються літаки Індонезії, Малайзії та Сінгапуру. Групу розвідки було створено між трьома державами-учасницями в 2006 р., щоб підтримати морські й повітряні патрулі, утворивши при цьому Інформаційно-патрульну систему Малаккської протоки (MSP-IS) для обміну інформацією [5].

Зазначимо, що НАТО розглядає власну довгострокову роль у забезпеченні морської безпеки, однак у цьому аспекті важливим є факт, що

ні вона, ні ЄС не мають чітко визначеної стратегії боротьби з піратством та іншими загрозами морському судноплавству. Стратегічна концепція НАТО «Активне залучення, сучасна оборона» констатує, що «країни стають все більш залежними від життєво важливих комунікацій, транспорту і транзитних маршрутів, від яких залежить міжнародна торгівля, енергетична безпека і процвітання», а ці тенденції «вимагають активізації міжнародних зусиль для забезпечення їх стійкості від атак або руйнування» [6]. Однак пряме згадування про піратство міститься лише у її розділі про партнерство з Росією щодо «політичних консультацій та практичного співробітництва... у сферах спільних інтересів, у тому числі... боротьби з тероризмом, з розповсюдженням наркотиків, піратством та сприяння широкій міжнародній безпеці» [6].

У цьому контексті Н. Савельєв зазначає, що використання військово-морських заходів є необхідним і вимушеним заходом протидії морським розбійникам. Військові кораблі, що входять до складу військово-морських сил, здатні до довгого автономного плавання, мають можливість проводити тривалі розвідувальні операції на величезних відстанях за допомогою корабельних вертольотів, берегових літаків-розвідників і мають у своєму розпорядженні необхідне озброєння для здійснення своїх операцій [7].

Поряд з цим Савельєв Н. вказує, що при здійсненні співпраці з міжнародними і регіональними організаціями, а також окремими країнами необхідно враховувати наступне: – проблема сучасного морського піратства має глобальний характер, вирішувати її потрібно спільно, використовуючи усі форми, методи і способи співпраці між державами у рамках і поза рамками міжнародних організацій; – головними об'єднуючими і координуючими інститутами в боротьбі з протиправними діями на морі є визнані міжнародні і регіональні організації в цій галузі, передусім Міжнародна морська організація – ІМО; – методи сучасної роботи із забезпечення морської безпеки дуже масштабні. Вони припускають реалізацію цілого комплексу заходів на кожному етапі її проведення, починаючи із запобігання протиправним діям і закінчуючи припиненням дій піратів. У цих умовах особливого значення набуває добросовісне і неухильне виконання вимог Кодексу ОСПЗ [8, с. 13].

В широкому комплексі заходів, пов'язаних з протидією морському розбою, особливе місце має зайняти інформаційна складова. Мова має йти про використання серед інших, інформаційних заходів в процесі вдосконалення міжнародно-правового механізму боротьби із актами морського розбою. Узагальнюючи практику діяльності держав у зазначеній сфері, яка певною мірою є сукупністю заходів технічного, організаційного, соціального і правового характеру, можна зробити певний висновок, що соціально-правові заходи, а саме: запобігання протиправним діям, які направлені перш за все проти безпеки мореплавства, а також морське шахрайство, незаконний обіг наркотиків, работоргівля, кіднепінг та радіопіратство тощо – є першорядними серед усіх заходів через те, що вони спрямовані на захист життя людини, що є головною цінністю відповідно до усіх міжнародних стандартів [9, с. 119].

Іншим моментом, що викликає ускладнення у зв'язку з визначення піратства є вчинення піратських дій приватновласницьким судном, що не

передбачає можливості вчинення піратських актів державними суднами як такими. У Конвенції 1958р. та Конвенції 1982р. передбачено, що дії, передбачені відповідно у ст.15 або у ст.101, вчинені військовим кораблем, державним судном або державним літальним апаратом, екіпаж якого підняв бунт і захопив контроль над цим кораблем, судном чи літальним, прирівнюються до дій, вчинюваних приватновласницьким судном чи літальним апаратом. Однак можлива ситуація, коли насильницькі дії з метою грабежу чи затримання можуть бути вчинені військовим кораблем чи державним судном як таким. У такому випадку якщо ці дії спрямовані проти приватного судна, вони становитимуть міжнародне правопорушення (як дія, вчинена органом держави), а якщо проти військового корабля – акт агресії. У обох випадках відповідальною за ці міжнародні злочини є держава [10].

Поряд з безпекою суден та вантажу, постає завдання забезпечити безпеку осіб, які перебувають на борту судна. З цього приводу слушною є позиція Панфілової Ю.М., яка зазначає, що основні принципи вжиття державами термінових дій щодо надання допомоги особам на борту суден, на які був здійснений терористичний напад у водах іноземної держави, повинні бути суворо регламентовані в рамках універсального міжнародного договору. Із цією метою також необхідна розробка відповідних міжнародних стандартів (з організації зв'язку, порядку взаємодії з компетентними органами прибережної держави та ін.), які, наприклад, можуть бути прийняті в рамках ООН або ІМО. Міжнародне співтовариство має розглянути можливість здійснення переслідування і затримки суден з терористами на борту в територіальному морі іноземними кораблями. При позитивному вирішенні цього питання міжнародні стандарти мають містити умови, у яких випадках це можливо і які тут потрібні обмеження. В міжнародних договорах, які регламентують дії держав у таких умовах, слід особливо підкреслити морську специфіку цих дій через особливі умови їх здійснення. Це необхідно для того, щоб виключити можливість здійснення дій подібного характеру в межах сухопутної території держав [11].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенция ООН по морскому праву от 10 декабря 1983 года, ст. 101, 105 // Действующее международное право. В 3-х томах. Том 3. М.: Московский независимый институт международного права, 1999. С. 322-475.
2. United Nations. Office of legal affairs. URL: <https://legal.un.org/ola/>
3. Григоренко О.Ф. Штрихи к борьбе с морским пиратством. Defence Express. 2011. Сентябрь. URL: <http://vvplawfirm.com/uk/pub2010/200-2011-09-23-12-58-47>.
4. Piracy: orchestrating the response : Background Paper (2011) / IMO. URL: <http://www.imo.org/About/Events/WorldMaritimeDay/2011/background/Pages/default.aspx>.
5. Malacca Strait Patrols. URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>.
6. Active Engagement, Modern Defence. Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organisation adopted

by Heads of State and Government in Lisbon. URL: http://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_68580.htm

7. Савельев Н. Международное сотрудничество – важнейший элемент морской безопасности государства. Транспортная безопасность и технологии. 2008. № 4. URL: <http://www.transafety.ru/issue.php?m=51&art=846>

8. Савельев Н. В. Международное морское сообщество объединяет усилия в борьбе с преступностью на море. *Морские вести России*. 2008. № 9–10. С. 12–13.

9. Серeda Г.Г. Міжнародно-правові аспекти протидії сучасному морському піратству. *Право України*. 2009. № 4. С. 116–122.

10. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс. 2011. 382 с.

11. Панфілова Ю.М. Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах світового океану: автореф. дис. ... канд. юр. наук : 12.00.11. Одеса. 19 с.

K. Shkarupa

CURRENT STATE OF INTERNATIONAL LEGAL REGULATION FIGHT AGAINST INTERNATIONAL PIRACY

The relevance of the article is that piracy has recently intensified, escalated into international terrorism, which can not but cause concern, as there is a clear threat to international shipping, which negatively affects the economy. Simultaneously with the economic problems, the safety of life of people on board ships was threatened. The use of naval measures has been found to be a necessary and compelling measure to combat pirates. It was stressed that the international community should consider pursuing and detaining ships carrying terrorists on board in the territorial sea by foreign ships.

Keywords: *illegal act, inland sea waters, patrols, international agreements.*