

Медицький І.Б.

завідувач кафедри кримінального права та кримінології
Прикарпатського юридичного інституту ЛьвДУВС
кандидат юридичних наук, доцент

ПРОТИДІЯ ПІРАТСТВУ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВИМИ ЗАСОБАМИ ЯК АКТУАЛЬНА ПРОБЛЕМА СЬОГОДЕННЯ

Консолідація зусиль міжнародного співтовариства в наш час є актуальною не тільки в плані вирішення питань економічного, соціального, науково-технічного, культурного, але й правового змісту, які відносяться, зокрема, до площини міжнародної кримінально-правової політики. Злочинність, з огляду на процеси глобалізації, уже давно перетворилась на феномен, що нехтує державно-правовими категоріями «суверенітету» і «недоторканості», посягаючи при цьому на загальнолюдські цінності, які стали надбанням цивілізації. Прозорість державних кордонів, спрощення обміну інформацією, безпрецедентне зростання обсягів міжнародної торгівлі та інвестицій унеможливив використання урядами багатьох держав важелів, котрі раніше дозволяли успішно протидіяти міжнародному криміналітету. В цих умовах особлива увага повинна бути акцентована на протидії проявам транснаціональної злочинності, як-от: тероризму, піратству, торгівлі людьми, незаконному обігу зброї, організованій злочинності і корупції тощо.

Безумовно, що вітчизняній юридичній науці відомі праці науковців, які торкаються питань боротьби із деліктами міжнародного характеру, однак, видається, чимало ще моментів залишаються або недостатньо вивченими, або взагалі перебувають за межами наукових розвідок. Зокрема, це стосується і боротьби із міжнародним піратством. Як слушно зауважує М.І. Хавронюк, питання імплементації міжнародних конвенцій, які визначають можливі підстави кримінальної відповідальності за злочинні діяння на морі (в тому числі і за піратство – І.М.), у кримінальне законодавство України майже не досліджувались [7, с.935]. Ця обставина є зайвим підтвердженням необхідності посилення наукового пошуку у сфері боротьби із піратством, вирішення

проблем правового, організаційного, технічного та іншого супроводу цієї діяльності, що реалізується у рамках міжнародної кримінально-правової політики; регламентації кримінальної юрисдикції, що в кінцевому результаті сприятиме розв'язанню низки проблем теоретико-прикладного змісту.

У виступі на загальних дебатах 64-й сесії Генеральної Асамблеї ООН 24 вересня 2009 р. Президент України В.А. Ющенко назвав в якості питання, що відіграє виняткове значення для нашої держави, глобальну боротьбу з піратством. «Ми цінуємо всі зусилля ООН і Міжнародної морської організації. Проте, і на жаль, сучасні заходи – недостатні, – сказав В.А. Ющенко. – Майже 70 тисяч українських громадян працевлаштовані на суднах іноземного прапору. Будь-які зміни ситуації у водах Світового океану безпосередньо торкаються нас. Тільки за останні сім років пірати напали на 18 судів, на яких знаходились українські громадяни. Тільки за останні дев'ять місяців заручниками стали 35 українських моряків. Проблема втратила локальні ознаки. Вона – вкрай небезпечна і загрозлива для всіх» [6, с.224].

Ніхто не буде заперечувати той факт, що протягом останнього часу суттєвим чином активізувалася діяльність злочинних угруповань, пов'язана із нападами на морські торгові судна з метою отримання викупів, викрадення майна, заволодіння суднами тощо. Чисельність піратських нападів, їх просторова поширеність, поєднання із продуманою тактикою, високим ступенем організованості, використанням сучасного озброєння та готовністю до спричинення суспільно-небезпечних наслідків – ці та інші моменти розкривають зміст даного делікту міжнародного характеру. Згідно даних Міжнародного морського бюро (ІМБ), кількість нападів на морі збільшилася у три рази. Щорічні втрати від морських злочинів у світовому масштабі – біля 16 млрд. доларів США. Головне пояснення такої тенденції – це та обставина, що світова економіка знаходиться у критичній залежності від морського транспорту: ним щодня перевозиться біля 90% всіх міжконтинентальних і біля 45% внутрішніх товарів [5, с.5].

Після закінчення «холодної війни» США та Великобританія вдвічі знизили свою постійну присутність у Світовому океані, Росія – майже повністю. Великі ділянки акваторії опинилися поза зоною постійного контролю. Виявився

ослабленим адміністративний контроль за обширними острівними територіями з боку їх незалежних держав – вони не мають можливості утримувати на морі необхідні сили, інколи бракує політичної волі. Більшість суден світового торгового флоту зареєстровані в Панамі, Гондурасі і Ліберії: країнах, які не володіють воєнно-морськими силами, необхідними для припинення морського піратства. За інформацією страхового фонду Ллойда, в світі зареєстровано 89 тис. пасажирських і вантажних суден тоннажністю понад 100 тонн, в тому числі біля 55 тис. суден – понад 500 тонн. Сумарний тоннаж світового торгового флоту – 64 млн. тонн.

За період з 1991 по 1997 роки від морського розбою потерпіли судна 62 держав у водах, прилеглих до територій 56 держав світу. Динаміка аналізованого виду злочинного промислу характеризується наступними цифрами: у 1992 р. зареєстровано 106 епізодів піратства, у 1999 р. – 300, у 2000 р. – 471, у 2003 р. – 282, у 2004 р. – 329, у 2007 р. – 263, і у 2008 р. – 293 випадки піратських нападів [1; 6, с.225]. Якщо протягом 1992 р. під час вчинення цих злочинів було вбито 3 членів екіпажів, то протягом 2000 р. було позбавлено життя уже 72 чоловік та 99 поранено. Зменшення кількості піратських захоплень морських суден «компенсується» жорстокістю самих піратів: в 2004 році вони застосовували зброю більше ніж у 100 випадках.

Що стосується регіональних особливостей, географії цих злочинних операцій, то в Південно-Східній Азії та на Далекому Сході відбулося 189 нападів, у навколишніх водах Африки і Червоного моря – 93, Індійському океані – 87, Америці – 72. Взагалі 79% актів морського піратства відбуваються у шести регіонах: це побережжя Індонезії, Бангладеш, Нігерії, Індії, Малаккська протока та Аденська затока. Особливо вирізняється Азіатсько-Тихоокеанський регіон, де в 90-их роках відбулося більше 2/3 актів піратства у світі. На жаль, випадки піратських захоплень екіпажів суден, членами яких є громадяни України, також поповнюють цю статистику. Чого варто лише захоплення і подальше утримування судна «Faina» із важким озброєнням на борту.

В даному виді організованого злочинного бізнесу з'явилися нові небезпечні тенденції. Експерти ІМБ констатують зменшення нападів на торгові судна та їх

вантажі, чіткий розподіл цілей нападу – або отримання викупу за захоплений екіпаж та вантаж, або захоплення малих суден – буксирів і барж. Майже на четверту частину збільшилась кількість нападів на танкери, настільки ж збільшилась і ймовірність виникнення екологічних катастроф.

З огляду на вищезазначене, зусиллям міжнародного співтовариства у плані протидії злочинам, спрямованим проти безпеки морських перевезень, повинна приділятися максимально можлива увага, з тим, щоб вони приносили бажаний ефект. Особливістю правової регламентації міждержавного співробітництва у боротьбі з піратством являється відсутність спеціального міжнародного договору, що є неприпустимим. Питання боротьби з піратськими діями вирішуються в комплексі з іншими проблемами використання відкритого моря.

На сьогодні правове підґрунтя протидії піратству складають Женевська конвенція про відкрите море 1958 р.; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р.; Конвенція ООН з морського права 1982 р. Тобто піратство відноситься до числа так званих «конвенційних складів» злочинів, передбачених однойменними документами, що зобов'язують держав-учасниць вводити відповідні норми у своє національне кримінальне право та, відповідно, у випадку їх вчинення виносити вирoki на основі національного закону про кримінальну відповідальність. Згідно названих документів піратством визнається будь-який протиправний акт насилля, затримання чи грабежу, вчинюваний із особистими цілями екіпажем чи пасажирами якого-небудь приватного судна або літального апарату і спрямований – у відкритому морі чи в іншому місці поза юрисдикцією жодної із держав – проти іншого судна чи літального апарату або проти осіб та майна, які знаходяться на їх борту.

В рамках ІМО 10 березня 1988 р. була розроблена і прийнята Конвенція з боротьби із незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, одночасно і у зв'язку з нею був прийнятий Протокол про боротьбу з незаконним актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі. В преамбулі Конвенції зазначається, що такі акти загрожують безпеці людей та майна, серйозно порушують морські

сполучення та підривають віру народів світу у безпеку морського судноплавства. Згідно ст.3 будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно і навмисно:

- 1) захоплює судно чи здійснює контроль над ним шляхом застосування сили, погрози її застосування чи іншої форми залякування;
- 2) поміщує на борту судна пристрій чи речовину, які можуть зруйнувати судно, нанести йому пошкодження, які загрожують чи можуть загрожувати його безпечному плаванню;
- 3) руйнує морське навігаційне обладнання, заподіює йому серйозні пошкодження чи створює серйозні перешкоди його експлуатації, якщо це може загрожувати безпечному плаванню судна;
- 4) спричинює поранення будь-якій особі чи вбиває її у зв'язку із вчиненням чи спробою вчинення якого-небудь із вказаних злочинів[2, с.202].

Події останніх часів свідчать про недосконалість міжнародно-правового механізму запобігання і боротьби з морським піратством. Одним із важливих питань, яке потребує обговорення в цьому контексті, є міжнародно-правова регламентація кримінальної юрисдикції по відношенню до злочинів, вчинюваних на морі. Встановлення ефективного юрисдикційного режиму, який забезпечуватиме невідворотність кримінального покарання за такі злочини, виступає обов'язковою умовою міжнародного співробітництва у боротьбі зі злочинністю на морі, яка стала одним із викликів глобальній безпеці.

За загальним правилом, викладеним в ст.27 Конвенції ООН з морського права 1982 р., кримінальна юрисдикція прибережної держави, як правило, не повинна здійснюватися на борту іноземного судна, яке проходить через територіальне море, для арешту якої-небудь особи чи провадження розслідування у зв'язку із будь-яким злочином, вчиненим на борту судна під час його проходження, крім випадків, обумовлених у даній статті. У відкритому морі діє принцип виключної юрисдикції держави прапора, який сформувався одночасно із принципом свободи судноплавства як міжнародно-правовий звичай і був закріплений у Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. і у Конвенції 1982 р. Цей принцип має ряд винятків, зокрема, що стосується боротьби із піратством. В ст.105 Конвенції зазначено, що у відкритому морі або у будь-якому іншому місці поза юрисдикцією якої б то не було держави, будь-яка держава може захопити

піратське судно чи піратський літальний апарат або судно, чи літальний апарат, захоплені в результаті піратських дій і які перебувають під владою піратів, арештувати осіб та захопити майно, що знаходиться на судні чи літальному апараті. Судові установи тієї держави, яка здійснила це захоплення, можуть виносити рішення про застосування покарання. Ця стаття юридично закріпила традиційне право держав здійснювати універсальну кримінальну юрисдикцію у випадках піратства, як злочинних дій, які не мають національної приналежності [6, с.226].

Піратство належить до тих деліктів, юридична кваліфікація якого залежить від юрисдикційного місця вчинення злочинного акту. Повністю ідентичні за своїм характером діяння отримують відмінну кваліфікацію в залежності від того, вчинені вони в межах юрисдикції якої-небудь держави чи поза ними. Відповідно, акти озброєного розбою у відношенні суден, вчинені в межах морської території держави, у юридичному розумінні піратством не являються, і універсальна юрисдикція на них не поширюється [6, с.226; 7, с.879]. Між тим, законодавчі конструкції норм кримінальних кодексів окремих держав, які передбачають відповідальність за піратство, не враховують цю особливість. Так КК Росії відносить піратство до злочинів проти громадської безпеки (ст.227 КК РФ). Воно визначене як напад на морське чи річкове судно з метою заволодіння чужим майном, вчинений із застосуванням насильства або погрозою його застосування. Це визначення не впливає із положень Конвенції про відкрите море і Конвенції з морського права, зокрема не враховує, що зазначений напад на морське чи річкове судно, вчинений, наприклад, у внутрішніх водах Росії, згідно з міжнародним правом, не може кваліфікуватися як піратство.

Генеральна Асамблея ООН обговорює питання піратства та озброєного розбою у відношенні суден у своїх щорічних резолюціях про Світовий океан та морське право. З'ясувавши, що акти піратства та озброєних розбійних нападів на морі у прибережних водах Сомалі погіршують ситуацію, яка являє собою загрозу міжнародному миру і безпеці в цьому регіоні, Рада Безпека, зсилаючись на главу VII Статуту ООН, прийняла ряд важливих рішень, в тому числі тих, які безпосередньо відносяться до проблеми юрисдикції. Із врахуванням кризової

ситуації в Сомалі та відсутності у перехідного федерального уряду (ПФУ) можливостей для припинення дій піратів чи для патрулювання і забезпечення безпеки міжнародних морських шляхів біля берегів чи в територіальних водах Сомалі, в резолюції 1846 (2008), прийнятій 2.12.2008 р., Рада Безпеки постановила, що протягом 12 місяців із дати прийняття цієї резолюції держави і регіональні організації, які співпрацюють із ПФУ у боротьбі з піратством та озброєними розбійними нападами на морі біля узбережжя Сомалі можуть: а) входити у територіальні води Сомалі з метою припинення актів піратства і розбійних нападів на морі відповідно до того, як це дозволено робити у відкритому морі у відношенні до піратів згідно відповідних норм міжнародного права; і б) використовувати, в межах територіальних вод Сомалі, відповідно до того, як це дозволяється робити у відкритому морі у відношенні до актів піратства згідно відповідних норм міжнародного права, всі необхідні засоби для припинення актів піратства та озброєного розбою на морі (п.10) [6, с.227]. При цьому Резолюція не розглядається як така, що встановлює норми міжнародного звичаєвого права.

Не викликає сумнівів необхідність розробки загального підходу до припинення злочинів на морі, їх розслідуванню та притягненню винуватих осіб до відповідальності. У цьому зв'язку особливого значення набуває прийняття багатосторонньої міжнародної домовленості, яка б регламентувала питання морської кримінальної юрисдикції.

На виконання взятих на себе міжнародних домовленостей український законодавець включив у КК статтю 446 «Піратство» (Розділ XX «Злочини проти миру, безпеки людства та міжнародного правопорядку»). КК України – наразі єдиний кримінальний кодекс, який виділяє «міжнародний правопорядок» як самостійний об'єкт охорони. В інших кримінальних кодексах, як правило, йдеться про злочини проти миру та безпеки людства тощо.

Порівняння формулювань конвенційної та української кримінально-правових заборон свідчить про те, що, з одного боку, ст. 446 КК України розширює склад піратства, оскільки поруч із морським вона передбачає і річкове піратство. З іншого боку, ст. 446 КК України не охоплює випадки повітряного піратства. Ця

прогалина може бути усунута за допомогою кваліфікації відповідної поведінки за ст.278 КК України як угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна; чи ті самі дії, вчинені за попередньою змовою групою осіб або поєднані з насильством, яке не є небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого; чи ті самі дії, вчинені організованою групою або поєднані з насильством, небезпечним для життя чи здоров'я потерпілого, або такі, що спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки (ч.2 і 3 ст.278 КК України).

Як видається, вжиті у конструкції ст.446 КК України формулювання не є досконалыми з точки зору їх змістовного наповнення, а також законодавчої техніки, на що вже зверталася увага в юридичній літературі. Так, на думку Бантишева О.Ф. і Гуменюка М.М., потрібно більш чітко відокремлювати піратство від ще однієї форми морського розбою – каперства, а тому словосполучення «ворожі дії» необхідно замінити на «інші злочинні чи терористичні дії» [1]. В цілому можна погодитися з такою думкою, скоригувавши при цьому запропонований варіант, оскільки терористична поведінка також кваліфікується як окремий підвид деліктної і вживання цих термінів альтернативно є некоректним. Радше слід використати словосполучення «застосування насильства, пограбування, вчинення терористичних чи інших злочинних дій». Обґрунтованою є і позиція даних авторів з приводу терміну «винагорода», який міститься у гіпотезі ст.446 КК України. Цю дефініцію не можна вживати у контексті піратства як «плату за працю чи винагороду за які-небудь заслуги», з огляду на зміст протиправної поведінки, яка аналізується, та слід замінити на уже відоме кримінальному закону словосполучення «з метою одержання матеріальної чи іншої особистої вигоди». Уявляється також, що використання у нормі ст. 446 КК слів «озброєного чи незброєного судна» певним чином обтяжує цю законодавчу конструкцію, оскільки реально не впливає на кваліфікацію за нею, яка не залежатиме від того, чи використовували пірати озброєне судно для захоплення і подальшого утримання інших суден, чи вони досягли своєї мети, застосували який-небудь інший спосіб впливу (обман, підкуп і т.д.).

Аналізуючи дану кримінально-правову норму з точки зору засобів, які використовуються піратами для захоплення «іншого морського чи річкового судна», варто пам'ятати, що злочинці не обмежуються виключно морським чи річковим його видом. В протиправних цілях цілком можуть бути задіяні також і літальні апарати, як-от: літаки, гвинтокрили, дельтаплани, дирижаблі й інші повітряні засоби. Однак у цьому питанні зустрічаються протилежні позиції. Так, окремі науковці вважають, що «захоплення морського чи річкового судна з подальшим застосуванням насильства щодо його екіпажу чи пасажирів, їхнє пограбування тощо, якщо такі дії вчиненні з використанням не морського чи річкового судна, а скажімо, гелікоптера чи гідроплана, можуть бути кваліфіковані як захоплення морського чи річкового судна за ст.278 КК» [4, с.1161]. Уявляється однак, що є підстави говорити про неприйнятність такої точки зору з огляду на наступні моменти. Чинний кримінальний закон не обмежує засоби захоплення винятково морськими чи річковими суднами, оскільки говорить про використання «озброєного чи незброєного судна», до числа яких цілком можна віднести і повітряні із них. В цьому відношенні норма відповідає міжнародним документам із протидії піратству, згідно яких «будь-який неправомірний акт насильства, затримання чи грабіж, який вчинюється з особистою метою екіпажем чи пасажирями якого-небудь приватного судна чи літального апарату... визнається піратством» [3, с.150]. Судно чи літальний апарат визнаються піратськими, якщо вони передбачаються особами, які мають владу над ними, для вчинення будь-яких із дій, які утворюють піратство. Тобто в практиці можуть зустрічатися різні ситуації, які повинні отримувати якісно відмінну кримінально-правову оцінку. Якщо для захоплення морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна використовуються літальні засоби, і усе це переслідує мету одержання матеріальної винагороди та відбувається поза юрисдикцією будь-якої держави, дії слід кваліфікувати за ст.446 КК як «Піратство». Повітряне ж піратство, яке здійснюється без такої кваліфікуючої ознаки як мета вчинення цих дій, спрямоване не проти безпеки міжнародного судноплавства, а проти безпеки руху

та експлуатації транспорту, як уже зазначалось, підпадає під ознаки складу злочину, закріпленого у ст.278 КК України.

Зрозуміло, що у межах однієї статті не можна розкрити всіх моментів, які стосуються міжнародного співробітництва держав у протидії фактам піратства в Світовому океані та проблем, які постають перед міжнародною спільнотою у цьому процесі. Тому уявляється необхідним посилення подальшого комплексного наукового пошуку і вироблення практичних рекомендацій, кінцевою метою яких було б зменшення кількості аналізованих випадків озброєного розбою на морі.

Ключові слова: «піратство», «протидія», «конвенційний механізм», «морське судно», «річкове судно», «літальний апарат».

Анотація: Стаття присвячена питанням правового механізму протидії актам піратства, як на міжнародному, так і національному рівні. Піднімаються питання кримінальної юрисдикції у відношенні до цих злочинів, аналізується відповідність вітчизняної кримінальної норми, яка передбачає відповідальність за піратські дії, міжнародним документам, розглянуті моменти, що мають значення для кваліфікації.

Keywords: «piracy», «counteraction», «convention mechanism», «marine ship», «river ship», aircraft».

Annotation: An article was devoted to the questions of legal mechanism of counteraction to the piracy acts, both on international, and national level. Rise question of criminal jurisdiction in attitude toward this crimes, an accordance of home criminal norm, which foresees responsibility for the piratic actions, is analysed, international documents, considered moments, that have a value for qualification.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бантишев О.Ф., Гуменюк М.М. Правові та організаційні заходи боротьби з піратством // mndc.naiu.kiev.ua/Gurnal/14text/g14_15.htm
2. Курс міжнародного права: в 7 т. Т.6 ОTRASЛИ міжнародного права / И.Н. Арцибасов, И.И. Лукашук, Б.М. Ашавский и др. – М., 1992. – 312 с.
3. Лукашук И.И., Наумов А.В. Международное уголовное право: Учеб. – М.: Спарк, 1999. – 287 с.
4. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України. – 5-те вид., переробл. та доповн. / За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. – К.: Юридична думка, 2008. – 1216 с.
5. Порошков Н. «Аль-Каида» цвета морской волны: Ежегодные потери мировой экономики от морских пиратов составляют 16 млрд. долларов // *Заграница*. – 2006. – июль (№28). – С.5
6. Серода Г.Г. К вопросу о международно-правовой регламентации уголовной юрисдикции в отношении пиратства и других преступлений, совершаемых на море // Проблемы кримінального права, процесу та криміналістики: Матеріали науково-практичної конференції (м. Одеса, 9 жовтня 2009 р.). – Одеса, 2009. – 622 с.
7. Хавронюк М.І. Кримінальне законодавство України та інших держав континентальної Європи: порівняльний аналіз, проблеми гармонізації. Монографія. – К.: Юрисконсульт, 2006. – 1048 с.