

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БОРОТЬБИ З НЕЗАКОННИМИ АКТАМИ ПРОТИ БЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО СУДНОПЛАВСТВА

INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF THE SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS AGAINST THE SAFETY OF MARITIME NAVIGATION

Ольховик Л.А.,

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та трудового права
Одеського національного морського університету*

Найдюнова А.П.,

*магістрант
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету*

У статті розглянуті такі незаконні акти проти безпеки морського судноплавства, як піратство та морський тероризм. Проаналізовані основні міжнародні нормативно-правові акти, що регламентують боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства. Виявлені проблеми у сфері забезпечення безпеки морського судноплавства на міжнародному рівні. Запропоновані шляхи вдосконалення міжнародно-правового регулювання боротьби з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства.

Ключові слова: безпека морського судноплавства, піратство, морський тероризм, міжнародно-правове регулювання, боротьба з незаконними актами.

В статье рассмотрены такие незаконные акты против безопасности морского судоходства, как пиратство и морской терроризм. Проанализированы основные международные нормативно-правовые акты, регламентирующие борьбу с незаконными актами против безопасности морского судоходства. Выявлены проблемы в сфере обеспечения безопасности морского судоходства на международном уровне. Предложены пути совершенствования международно-правового регулирования борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства.

Ключевые слова: безопасность морского судоходства, пиратство, морской терроризм, международно-правовое регулирование, борьба с незаконными актами.

The article deals with such illegal acts against the safety of maritime navigation as piracy and maritime terrorism. The main international legal acts regulating the fight against illegal acts against the safety of maritime navigation are analyzed. The problems in the sphere of maritime safety at the international level are identified. The ways of improving the international legal regulation of the fight against illegal acts against the safety of maritime navigation are proposed.

Key words: safety of maritime navigation, piracy, maritime terrorism, international legal regulation, fight against illegal acts.

Морські простори людство здавна пов'язувало із життям важливими інтересами. Ці інтереси мають загальний і довгостроковий характер. Вони визначаються потребами держав захисту свого суверенітету й територіальної цілісності, розвитку судноплавства, розвідки та видобування живих і неживих ресурсів, розташування в межах морських просторів окремих елементів своєї інфраструктури, захисту й збереження морського середовища та природних ресурсів, проведення наукових досліджень, а також у використанні Світового океану як арени міжнародного співробітництва в економічній та інших галузях, що становлять взаємний інтерес. Але океан використовується не тільки на благо людства. У межах морських просторів відбуваються незаконні акти проти безпеки морського судноплавства – піратство та морський тероризм.

Проблематика незаконних актів проти безпеки морського судноплавства як суспільно небезпечного явища (їх історія, етапи трансформації, протидія на національному та міжнародному рівнях) розглядалася такими науковцями: Т.В. Аверочкиною, А.Ю. Білою, М.В. Буроменським, Я.В. Калініною, С.О. Кузнецовим, В.Л. Міхєєвим, Д.А. Міхєєвою, Н.І. Романюк та ін.

Метою статті є дослідження міжнародно-правового регулювання боротьби з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства.

Використання морських просторів з незапам'ятних часів істотно впливає на розвиток економічних, політичних і культурних зв'язків між державами. Однак поряд із мирним використанням морів існують небезпеки, загрози і протиправні діяння під час здійснення морського судноплавства.

У теорії міжнародного права під безпекою міжнародного судноплавства розуміється сукупність нормативних,

організаційних і матеріальних способів і методів, що відповідають основним принципам міжнародного права, спрямованим на забезпечення безпеки судноплавства в межах і поза межами територіальних вод держав світового співтовариства, а в разі потреби передбачають застосування державами колективних заходів проти актів і дій, що несуть загрозу безпеці міжнародного судноплавства [4, с. 266].

Серед незаконних актів, спрямованих проти безпеки морського судноплавства, варто насамперед виділити:

- 1) піратство (збройний розбій на морі),
- 2) морський тероризм.

Необхідно зазначити, що в міжнародному праві піратство – це злочин міжнародного характеру, що полягає в незаконному захопленні, пограбуванні, затопленні торговельного або іншого цивільного судна, вчинений у відкритому морі [8, с. 98].

Піратів часто називають терористами, але юридично це різні злочини. Пірати – це організовані злочинні угруповання бандитів і грабіжників, які ставлять виключно матеріальні цілі. Терористи ж – убивці з певними ідейним переконаннями. Вони створюють теракти, висуваючи певні політичні або релігійні вимоги. Морський тероризм можна охарактеризувати як сукупність суспільно небезпечних діянь, учинених у водах Світового океану, які викликають важкі наслідки та являють собою істотну загрозу дії загальновізаного принципу «свобода відкритого моря».

Піратство належить до однієї з найдавніших загроз життєво важливим інтересам держав, що становлять нині реальну небезпеку для мореплавства й насамперед права кожної людини на життя, на свободу та особисту недоторканність. Перші згадки про акти піратства стосуються

епохи зародження торгового мореплавання. Піратство виникло, розвивалося й видозмінювалося разом із мореплаванням. Змінювалася роль піратства і ставлення до нього. Можна стверджувати, що піратство існувало з різною інтенсивністю в усіх приморських країнах. Піратство не зникло й сьогодні.

А.Ю. Біла зазначає, що сьогодні піратство стало глобальною проблемою. Піратство як складова частина злочинності на морі повністю ніколи не зникало. Грабежі у відкритому морі, захоплення суден з метою викупу або заволодіння цінним вантажем відмічалися з різним ступенем інтенсивності в Карібському басейні, у водах Африки, особливо поблизу Нігерії, а також в Індонезії, Малакській протоці, Південно-Китайському морі та прибережних просторах півострова Індостан. До того ж глобальність проблеми визначається не стільки її географічним поширенням, скільки наслідками для загального миру й безпеки, соціально-політичної обстановки у світі [3, с. 315].

На думку В.Л. Міхеєва, нинішнє піратство – це дітище злочинних організацій. Являючи собою свого роду транснаціональні корпорації, що займаються торгівлею наркотиками, зброєю, контрабандою, азартними іграми, вони перейшли тепер до розбою на морі. Їхня перша стаття доходу – піратство в традиційному сенсі слова. Друга й, мабуть, більш суттєва – виконання замовлень великого бізнесу. Як відомо, монополії ведуть між собою жорстку боротьбу. І нерідко, щоб здолати конкурента, випередити його з товарами, послабити, завдавши йому матеріальної шкоди, вдаються до послуг піратів. Часто компанії направляють піратів на грабунок і знищення власних суден із цінним вантажем, щоб отримати страховку. Піратство сьогоднішнього дня – це результат певної інтелектуальної логіки, результат філософії насильства. Натепер міжнародне морське співтовариство глибоко обурене поширенням піратства, збройного розбою й тероризму на регіони, які раніше вважалися відносно спокійними. Під час учинення протиправних актів злочинці не тільки викрадають цінності, а й застосовують силові методи, завдають поранення людям і навіть здійснюють убивства [6, с. 4].

Інші автори відзначають, що правове регулювання боротьби з міжнародним морським піратством, так само як і міжнародне й національно-правове закріплення його юридичної конструкції, завжди було й залишається одним із найбільш складних процесів у міжнародній правовій науці [7, с. 65].

Так, варто зазначити, що до другої половини ХХ століття не існувало багатосторонньої міжнародної угоди, в якій держави дали б загальне визначення піратства та морського тероризму і скоординували методи боротьби з ними. Ці питання регламентувалися двосторонніми угодами, законодавством окремих держав і нормами міжнародного звичаєвого права, яке складалося протягом століть і далеко не завжди тотожно коментувалося різними державними діячами, юристами та публіцистами.

Процес кодифікації міжнародного морського права й питання про піратство набули нового розвитку з утворенням ООН. Організація Об'єднаних Націй з першого року свого існування розпочала кодифікацію морського права, вбачаючи в забезпеченні безпеки торгівлі одну з найважливіших умов встановлення справедливого післявоєнного міжнародного правопорядку. Створена на I сесії Генеральної Асамблеї ООН Комісія міжнародного права розробила проект статей з міжнародного морського права, які лягли в основу чотирьох конвенцій, прийнятих Женевською конвенцією ООН з морського права 29 квітня 1958 р. Серед цих конвенцій, які отримали загальне визнання, першорядне значення має Конвенція про відкрите море, в якій подано визначення піратства й обґрунтована процедура боротьби з ним (ст. ст. 15–23). Зміст цих статей майже дослівно відтворюється в ст. ст. 101–107, 110–111 Конвен-

ції ООН з морського права 1982 р., яка набула чинності 16 листопада 1994 р.

Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 р., піратством є будь-яка з перелічених дій: будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що здійснюється з особистою метою екіпажем чи пасажиром будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарата і спрямований: у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб або майна, які знаходяться на їхньому борту; проти будь-якого судна або літального апарата, осіб або майна в місці поза юрисдикцією будь-якої держави; будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарата, здійснений зі знанням обставин, у силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом [1].

На нашу думку, цей перелік дій не можна чітко визначити повним, тому що в кожному окремому випадку та здійсненні незаконних актів, що посягають на безпеку морського судноплавства, може існувати велика кількість кваліфікуючих факторів.

Піратські дії, визначені Конвенцією ООН, коли вони здійснюються військовим кораблем або державним судном, екіпаж якого підняв закорот і захопив контроль над цим кораблем або судном, прирівнюються до дій, що вчинені приватновласницьким судном.

Крім піратства, останніми роками з'явилися факти на морі, коли терористами захоплюються судна та заручники й висуваються ті або інші вимоги політичного характеру. Особливо небезпечними є захоплення в 1985 р. палестинськими терористами італійського лайнера «Акілле Лаурі» й у 1996 р. чеченськими терористами турецького судна «Аврасія». У першому випадку було захоплено близько 400 пасажирів і вбито громадянина США, у другому – в заручники було взято більше ніж 160 громадян Росії та України [5, с. 194].

Уразливість військово-морського й комерційного судноплавства від тероризму на морі досить переконливо продемонстрована 12 жовтня 2000 р. атакою, організованою членами терористичної організації «Аль-Каїда», на американський ескадрений міноносець ОРО «Cole». Отримавши широкий розголос, цей інцидент, що спричинив серйозні матеріальні й моральні втрати для США (1742 вбиті й поранені члени екіпажу, значні пошкодження бойового корабля) і вселив багатьом побоювання і тривогу, негайно викликав реакцію з боку інших терористичних груп в Азії й на Середньому Сході, підштовхнувши їх до організації інших подібних диверсій на морі [6, с. 20].

Відповідно до Резолюції Генеральної асамблеї ООН 40/61 від 9 грудня 1985 р. й Асамблеї Міжнародної морської організації А. 584/14 від 20 листопада 1985 р., а також прийнятого в ІМО документа «Заходи щодо запобігання незаконним актам проти пасажирів та екіпажів на борту суден», у Римі в 1988 р. була скликана Міжнародна дипломатична конференція та прийнята Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства.

Відповідно до норм цієї Конвенції, будь-яка особа вчиняє злочин, якщо протизаконно та навмисне захоплює або здійснює контроль над судном із застосуванням сили (погрози силою) чи будь-якої іншої форми залякування; здійснює акт насильства проти особи, що перебуває на борту судна, якщо цей акт може загрожувати безпеці плавання цього судна; знищує судно або заподіює йому пошкодження (його вантажу), що може загрожувати безпеці плавання цього судна; установлює чи змушує встановити на судні за допомогою будь-яких засобів пристрій або речовину, що може знищити це судно чи заподіяти пошкодження йому (його вантажу), створює загрозу або може створювати небезпеки плавання цього судна; знищує або завдає серйозні ушкодження навігаційному устаткуванню

чи перешкоджає його експлуатації, якщо будь-який такий акт може створити загрозу безпеці плавання судна; передає свідомо помилкову інформацію, що загрожує безпеці плавання судна; завдає тілесні ушкодження або позбавляє життя будь-яку особу у зв'язку зі здійсненням або спробою здійснення вищезгаданих злочинів [2].

Положення Конвенції застосовуються до всіх суден, за винятком військових кораблів; суден, які належать державі або експлуатуються нею як військово-допоміжні судна, для митних або поліцейських цілей; суден, виведених з експлуатації або поставлених на консервацію.

Конвенція зобов'язує встановлювати юрисдикцію над злочинами:

- державу прапора судна, на борту або проти якої вчинений злочин;
- державу, на території якої (включаючи територіальне море) вчинені злочини;
- державу, на території якої перебуває злочинець;
- державу, громадянином якої є злочинець або на території якої постійно проживає особа, яка вчинила злочин (не має громадянства);
- державу, громадянин якої під час здійснення злочинів був захоплений, йому загрозували, завдали тілесні ушкодження або позбавили життя;
- державу, що намагалася змусити зробити будь-які дії (або втриматися від будь-якої дії) та при цьому було вчинено злочин [2].

Капітан судна може передати владі іншої держави-учасниці Конвенції («приймаючої держави») будь-яку особу, стосовно якої в нього є достатні підстави думати, що вона вчинила один зі злочинів, зазначених у ст. 3. При цьому держава прапора повинна гарантувати, що капітан її судна (коли це буде практично здійсненне або можливе) перед входженням до територіального моря приймаючої держави з наміром передати таку особу повідомить владу цієї держави про свій намір і пояснить його причини. Крім того, держава прапора повинна гарантувати, що капітан її судна надасть владі приймаючої держави докази, які є в розпорядженні капітана й стосуються вчиненого злочину. Приймаюча держава повинна прийняти передану особу, за винятком тих випадків, коли в неї є підстави вважати, що Конвенція не застосовується до дій, що дали привід до передачі цієї особи.

Держава-учасниця Конвенції, на території якої перебуває злочинець або обвинувачуваний у злочині, повинна:

- одержавши докази, що стосуються обставин злочину, відповідно до свого законодавства взяти таку особу під варту або розпочати інші заходи, що гарантують її присутність протягом часу, необхідного для порушення кримінальної справи або видачі злочинця;
- негайно зробити попереднє розслідування фактів відповідно до свого законодавства;
- надати особі, стосовно якої вживаються примусові заходи, можливість зв'язатися з представником держави, громадянином якої вона є, або з представником держави її постійного місця проживання (якщо особа не має громадянства);
- повідомити держави, які здійснили юрисдикцію відповідно до Конвенції (і, якщо вважає за доцільне, інші зацікавлені держави), про той факт, що така особа перебуває під вартою, про обставини, що виправдують її взяття під варту, про свої висновки в ході розслідування та про наміри здійснити юрисдикцію [2].

Згідно з Конвенцією, держави зобов'язуються або карати, або видавати злочинців. Держави-учасниці Конвенції також зобов'язуються:

- включати злочини (ст. 3) у договори, що укладаються з учасниками Конвенції, як такі, що тягнуть за собою екстрадицію;
- надавати одна одній максимальне сприяння в кримінальному переслідуванні, проведеному стосовно злочинів,

які згадуються в ст. 3 Конвенції, включаючи сприяння в одержанні доказів;

– уживати всіх можливих заходів, щоб не допускати надмірної затримки (запізнювання) судна (вантажу), його пасажирів, членів екіпажу, які перебувають на їхній території, у зв'язку зі здійсненням стосовно них злочинів, передбачених ст. 3 Конвенції;

– співробітничати в запобіганні злочинам шляхом ужиття всіх реальних заходів для запобігання на їхніх територіях приготуванням для здійснення цих злочинів; обміну інформацією й координації адміністративних та інших заходів, що вживаються для запобігання здійсненню злочинів, зазначених у ст. 3;

– надавати Генеральному секретареві ІМО по можливості максимально швидко будь-яку інформацію, що стосується справи й перебуває в їхньому розпорядженні, стосується обставин злочину; дій для усунення затримки судна (вантажу, членів екіпажу), що відбулася через учинений злочин; заходів, ужитих стосовно злочинця або обвинувачуваного в злочині й, зокрема, результатів судового переслідування.

Необхідно відзначити, що, незважаючи на розвиток міжнародно-правового регулювання боротьби з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства, в цій сфері, на нашу думку існують і певні проблеми:

1. Так, стрімке зростання кількості актів піратства вказує на те, що заходи, ужиті світовим співтовариством у боротьбі із цими злочинами, в тому числі й у правовій сфері, є ще недостатньо ефективними. На нашу думку, феномен ескалації безкарного сьогоденного піратства та безпорадності борців з ним полягає в неконсолідованості міжнародного реагування на піратство, а також у неврахованні під час докладання глобальних міжнародно-правових зусиль з протидії піратству соціально-економічної, індивідуально-державної сутності причин конкретних актів піратства. Водночас деякі держави зовсім не закріплюють законодавчо поняття піратства. Це особливо характерно для країн, що не мають морського узбережжя. Є також держави, національне законодавство яких передбачає заходи проти морського тероризму, а не піратства (наприклад, Швеція). Інші держави передбачили означений склад злочину у своєму законодавстві, але лише після випадків учинення піратських актів. Також варто зазначити архаїчність кодексів деяких країн.

2. На нашу думку, на міжнародному рівні однією з причин ескалації актів тероризму на морі є неефективність міжнародно-правових актів, прийнятих у сфері боротьби з тероризмом. Прийняті й чинні міжнародно-правові акти за своїм змістом в основному регулюють лише той сегмент тероризму, який пов'язаний з об'єктивною стороною злочинних дій терористів, залишаючи без належної уваги політичні, соціальні та економічні аспекти міжнародних відносин, які породжують і підсилюють терористичні процеси в усьому їх різноманітті й складності. Аналіз багатосторонніх міжнародних договорів у сфері боротьби з актами тероризму на морі свідчить про те, що в цих договорах закладені тільки загальні засади міжнародного співробітництва держав у цій галузі.

Підводячи підсумок, варто зазначити, що поряд із мирним використанням морських просторів на благо всього людства в їх межах існують акти проти безпеки морського судноплавства, до яких варто зарахувати акти піратства й морського тероризму, а також інші злочини, що порушують міжнародний правопорядок на морі.

Як нам видається, з метою вдосконалення міжнародно-правового регулювання боротьби з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства необхідно:

1. Усунути суперечності й невідповідності національних юридичних актів, що стосуються боротьби з піратством, оскільки законодавство окремих країн навіть не кодифікує поняття піратства, а розслідування злочинів

ведеться за статтями, пов'язаними з крадіжками та грабеджем. Це дасть змогу для нового імпульсу розвитку міжнародної кооперації в цій сфері й розширить коло країн, що ратифікували Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р.

2. Консолідуватися державам на міжнародному рівні для протистояння загрозам піратських актів, особливо тих, які здійснюються стосовно військових кораблів, нафтових танкерів та інших суден із небезпечними, дорогоцінними й такими, що становлять національне надбання, вантажами. Проведення військово-морських операцій з протидії піратським актам, у тому числі зі звільнення захоплених суден, – для сучасних військових моряків завдання досить складна, насамперед у політичному плані, через тонкощі законодавчого регулювання. Тому вдосконалення правового забезпечення міжнародного співробітництва в боротьбі з морським піратством підвищить ефективність практичних операцій протидії цій загрози.

3. Удосконалити міжнародно-правове регулювання механізму здійснення державами термінових примусових заходів у відкритому морі стосовно осіб, які вчинили акти тероризму проти іноземних суден, у ситуації, коли держава прапора не може надати термінову ефективну допомо-

гу цьому судну. В основному це стосується випадків обстрілу суден. Отже, назріває необхідність конвенційного закріплення універсальної юрисдикції держав щодо припинення актів тероризму й захоплення терористів у відкритому морі.

4. Зробити обов'язковим виконання Резолюції Ради безпеки ООН, яка дозволяє багатьом державам направляти в територіальні води найбільш небезпечних регіонів військові кораблі для боротьби з піратами. При цьому держава, чий військовий корабель затримав їх, повинна проводити слідство, організувати судовий розгляд та утримувати злочинців.

5. Посилити пильність, направивши судна, які патрулюватимуть в особливо небезпечних ділянках, забезпечити постійне візуальне та радіолокаційне спостереження, приділяючи особливу увагу маленьким суднам і човнам, особливо в нічний час. Отже, патрулюючи судна, можна посилати сигнали торгівельним та іншим суднам, тим самим запобігаючи небезпеці.

На нашу думку, поєднання міжнародно-правових, організаційних, соціально-економічних і політичних зусиль членами світової спільноти дасть можливість створити й упровадити ефективний механізм запобігання незаконним актам проти безпеки морського судноплавства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, від 10.03.1988. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_220.
3. Біла А.Ю. Морське піратство як глобальна проблема сьогодення. Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П.Є. Казанського: матеріали Четвертої міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 8–9 лист. 2013 р.). Одеса: Фенікс, 2013. С. 314–317.
4. Буроменський М.В. Міжнародне право: навчальний посібник. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 336 с.
5. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
6. Михеев В.Л. Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.10. Москва, 2003. 50 с.
7. Михеева Д.А. Международно-правовая база борьбы с морским пиратством. Правовая культура. 2014. № 4 (19). С. 65–68.
8. Романюк Н.І., Калініна Я.В. Морське піратство як загроза міжнародній безпеці. Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. 2010. Вип. 5. С. 97–103.