

СУЧАСНЕ МОРСЬКЕ ПІРАТСТВО: ПОНЯТТЯ І МЕТОДИ БОРОТЬБИ

ПАНЧЕНКО Ірина Миколаївна - кандидат юридичних наук, доцент кафедри економіки та морського права Херсонської державної морської академії

<https://orcid.org/0000-0003-4545-3794>

УДК 343.74:347.191.6

DOI 10.32782/EP.2023.1.27

У статті зроблено порівняльний аналіз правової дефініції піратства у міжнародному й українському законодавстві, який доводить, що визначення характеризується непевністю через різну кваліфікацію однакових за своєю суттю дій залежно від місця скоєння (відкрите море проти територіальних вод будь-якої держави). Дефініція у Кримінальному кодексі України (КК України) відрізняється від міжнародної (в Конвенції ООН з морського права 1982 р. [UNCLOS]) формулюванням об'єктивної сторони злочину. Якщо Міжнародне морське бюро (ІМБ) використовує для злочинів, пов'язаних із захопленням морських суден та їх пограбуванням, дві дефініції: «піратство» і «озброєне пограбування кораблів», то в КК України такі дії кваліфікуються за цілою низкою різних статей. Отже, правова концептуалізація поняття сучасного піратства ще не повністю завершена і може бути вдосконалена.

Головними методами в боротьбі із сучасним піратством виступають приватно-контрактна озброєна охорона (PCASP) морських суден і військово-морські сили (ВМС).

PCASP дуже ефективно проявила себе у протистоянні з піратами в західній частині Індійського океану (зона сомалійського узбережжя) і виглядає найперспективнішою в найближчому майбутньому. Але морські перевізники все ще використовують її як винятковий захід через низку проблем з дотриманням законності, як-от ^ легальність переміщення зброї через території інших держав та ін.

ВМС демонструють свою постійну корисність і універсальність, про що свідчить їх успіх біля сомалійського узбережжя. Використовуються як міжнародні, так і регіональні ВМС, до яких приєднуються загоны берегової поліції. Проблемою є те, що під прикриттям антипіратських операцій, окремі держави намагаються встановлювати свій вплив у регіонах.

Новітніми підходами є створення неофіційних і експериментальних управлінських структур (контактні групи, які забезпечують кооперацію зусиль на міжнародному рівні), а також нарощування потенціалів (capacity-building) морської безпеки. Така співпраця залучає представників недержавного рівня: асоціації морських перевізників, промислові асоціації, гуманітарні й академічні організації.

Ключові слова: морська злочинність, правова дефініція, приватна охорона, військово-морські сили, морська безпека.

Визначення проблеми

Піратство завжди було пов'язано з насиллям і війною, але протягом історії його моральна-правова оцінка постійно змінювалася, і цей феномен переживав коливання активізації та затишшя. Почавшись як нава «народів моря» у добу пізньої бронзи, надалі перетворюючись на підприємництво у ранньоантичний час, піратство вперше стало сприйматись як ганебна діяльність у класичний античний період, пережило значне поживлення в ранньому середньовіччі

(VIII–IX ст.), розквітло за доби великих географічних відкриттів, коли почало служити політикам і було легітимізоване у європейських країнах, і, зрештою, нині відродилося, але тепер воно кваліфікується як злочин, за який передбачене покарання у вигляді позбавлення волі. Есі ці перетворення впливали на процес визначення поняття «піратство», і хоча ми маємо універсальне, затверджене в міжнародному праві його визначення, воно ще характеризується низкою неточностей.

Так само у процесі свого розвитку перебувають і форми реагування на піратство («боротьба з піратством»), що відбиває сучасну швидку економічну трансформацію світу, особливо щодо експлуатації ресурсів світового океану («блакитну» економіку), а відповідно? і побудови міжнародного правового регулювання в цій сфері («морську безпеку»).

Мета роботи: 1) визначити проблематику сучасної концептуалізації поняття «піратство», використовуючи порівняльний аналіз на рівні державного та міжнародного законодавства; 2) встановити останні тенденції в розвитку методів боротьби з піратством.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Сучасне морське піратство – явище, яке вслід за світовою економікою безперервно розвивається і трансформується, викликаючи потребу в його постійному моніторингу і появі нових досліджень, аналізу та синтезу останніх даних. Тому цю проблематику варто періодично освітлювати, враховуючи новітні інформаційні зміни. За останні 5 років в Україні, як показують бібліографічні бази даних (наприклад, Google Scholar), вийшла дуже обмежена кількість публікацій за цією тематикою [1–5], більшість з яких представлені або на рівні матеріалів конференцій, або використовують застарілу літературу, або тільки українські та російські публікації і вторинні джерела інформації з інтернет-сайтів.

Останнім часом у світі з'явилися нові фахівці, що фокусуються на темі сучасного піратства і морської безпеки взагалі. Передусім варто привернути увагу до досліджень

Роберта Мак Кейба (асистента-професора і директора магістерської програми з морської безпеки в Центрі довіри, миру та соціальних зв'язків в Університеті Ковентрі [Західний Мідленд, Англія]), Крістіана Бугера (професора міжнародних зв'язків в Університеті Копенгагена [Данія], почесного професора в Університеті Сейшел, займається питаннями управління морською безпекою), Тімоті Едмундса (професора міжнародної безпеки, директора Центру глобальної нестабільності в Університеті Брістоля, досліджує особливості реагування на транснаціональну організовану злочинність у морі), Баррі Дж. Райана (старшого викладача міжнародних відносин у Кільському університеті [Англія]). Мак-Кейб Р. нещодавно опублікував монографію із сучасного піратства (2018) [6]. Окрім статей за цією темою, вказані автори виступили редакторами декількох новітніх збірок, присвячених питанням морської безпеки, зокрема і сучасного піратства [7–12].

Викладення основного матеріалу

1. Сучасні дефініції піратства.

Термін «піратство» вперше з'являється в античності: грецьке «*rieгато*» зафіксовано в літературі приблизно зі 130 р. до н.е. Але міжнародне обґрунтування знаходить лише у другій половині XX ст., що виявляється в його формулюванні в Конвенції ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS).

Згідно зі статтею 101 UNCLOS піратством вважається а) будь-який неправомірний акт насилля, затримання або пограбування, скоєний з особистою метою командою або пасажирями приватного морського або повітряного судна, і проведений: 1) у відкритому морі проти іншого морського або повітряного судна, або проти осіб чи власності на борту такого морського або повітряного судна; 2) проти морського або повітряного судна, осіб або власності в місцях поза юрисдикцією будь-якої держави; б) будь-який акт добровільної участі в управлінні морським або повітряним судном, будучи обізнаним, що воно є піратським; в) будь-який акт підбурювання або умисного сприяння діям, вказаним у пунктах (а), (б)».

Надалі Міжнародна морська організація

(ІМО) для уникнення плутанини з поняттям «морське пограбування», а конкретніше для територіально-правового розмежування таких дій розробила ще окреме визначення «озброєного пограбування кораблів». Нині Центр звітування випадків піратства Міжнародного морського бюро (ІМВ РРС), спеціальний підрозділ Міжнародної торгової палати (ІСС), використовує обидві дефініції [13, с. 3]. Під «озброєним пограбуванням кораблів» розуміється: «1) будь-який неправомірний акт насилля або затримання, або будь-який акт пограбування, або погрози такого, який відрізняється від акту піратства, скоєний з особистою метою та спрямований проти корабля або проти осіб, або власності на борту такого корабля у внутрішніх водах держави, водах архіпелагів і територіальних морях; 2) будь-який акт підбурювання або умисного сприяння акту, описаному вище». Отже, застосовуються два майже ідентичних визначення дій, однакових за своєю суттю, які відрізняються тільки питаннями юрисдикції морської території скоєння злочину (відкрите море проти прибережних зон, проток, внутрішніх морів).

В українському законодавстві дефініція «піратство» є спрощеною порівняно із визначенням UNCLOS і суттєво відрізняється об'єктивною стороною злочину – обов'язковою умовою стає використання морського судна (про повітряні судна не згадано). Стаття 446 КК України визначає піратство як «використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна». Тобто основна визначальна характеристика піратства за дефініцією UNCLOS, як здійснення злочину лише у відкритих водах за межами юрисдикції будь-якої держави, у самому тексті статті не представлена, але в науково-практичному коментарі є уточнення щодо цього [14, с. 1003]. У такому разі подібні дії, скоєні в межах юрисдикції держави, кваліфікуються КК України як захоплення морського чи річкового судна (ст. 278), бандітизм (ст. 257), розбій (ст. 187), грабіж (ст.

186) та ін.

Отже, у КК України ця правова колізія вирішена набагато плутанішим способом, ніж в ІМО – через кваліфікацію насправді однакових дій, пов'язаних із захопленням і пограбуванням кораблів за низкою статей. Наприклад, стаття 278 КК України називається «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна» і відноситься вже до злочинів проти безпеки руху й експлуатації транспорту. Там йдеться [14, с. 545] тільки про неправомірне заволодіння морським або річковим судном для здійснення на ньому поїздки або його самовільне використання. Але неточності все одно зберігаються, адже у статті 446 прописано як морське, так і річкове судно, так само, як і не зрозуміла різниця між «захопленням» судна та його «протиправним заволодінням».

Ще одним нюансом [14, с. 1002] виступає обов'язковість використання для захоплення іншого судна саме приватного судна, що порушує питання про правильну кваліфікацію дій у разі захоплення для використання як піратського військового або державного судна.

Як бачимо, подібне законодавче різноманіття і непевність у визначенні на сучасному історичному етапі однозначного явища на міжнародному рівні, а тим більше і в українському законодавстві, демонструє, що семантична концептуалізація піратства на правовому рівні ще не завершена.

Крім того, обговорюється можливість змішування понять «піратство» і «тероризм» [4, 5], але Р. Мак-Кейб щодо цього зауважує [7, с. 178], що хоча *modus operandi* схожий, мотивація, цілі та рівень насильства відрізняються.

2. Методи боротьби з піратством

Сучасне піратство має різні прояви на регіональному рівні, що сильно залежить від локального контексту [7, с. 178]: насамперед політико-економічних особливостей прибережних країн, які і є осередками вербування груп населення для участі у злочинній активності на морі. Це питання дієздатності держави, наявності в неї ефективного правоохоронного механізму, власних військово-морських сил, інвестицій у «блакит-

ну» економіку, рівня співпраці з морськими міжнародними організаціями, економічної маргінальності та безправності населення тощо. Залежно від цього різняться і конкретні методи боротьби з піратством. Але загалом зазначається, що «piracy is just one thread in a web of interlinked maritime criminal activities that need to be tackled in a holistic way» («піратство – це тільки одна ниточка в павутинні взаємопов'язаної кримінальної активності в морі, з якою треба боротися цілісно») [7, с. 185].

Нині в світі існують три найгарячіші регіони: зона Африканського Рогу, Гвінейська затока та Південно-Східна Азія (див. результати звіту IMB PRC за 2022 р. у табл. 1 і рис. 1). У кожному з них застосовано різні комбінації регіональних і міжнародних зусиль з припинення піратства, які загалом досягли значного успіху, а саме вагомого зниження випадків піратства – його прояви в 2022 р. досягли найнижчого рівня за три останні десятиліття.

Конкретні міжнародні проекти, угоди, створені групи реагування, окремі організації та структури з протидії піратству для кожного з вказаних регіонів детально розглянуті в монографії Р. Мак-Кейба і статтях в останніх збірках з питань морської безпеки. Нижче на основі цих досліджень встановлюються головні тенденції в боротьбі з піратством, починаючи від найефективніших методів.

2.1 Приватна охорона

Цей тренд розглядається як найперспективніший у найближчому майбутньому [7, с. 182]. Приватно законтрактовані озброєні охоронці (PCASP) забезпечують захист під час морських перевезень у так званих зонах високого ризику нападу піратів. Дуже ефективно PCASP діяла в західній частині Індійського океану (зона узбережжя Сомалі), де на час написання цієї статті жодне судно з ними на борту не було захоплене піратами. В економіці міжнародних морських перевезень таке рішення є сучасним поєднанням приватного та публічного, але компанії з перевезень все ще застосовують PCASP не на постійній основі, а як виняткову міру, винятковий захід. Це відбувається через низку таких проблемних моментів, як законність пе-

реміщення приватної зброї через зони суверенітету інших держав, мирного проходу комерційних перевезень, порушення прав людини та норм міжнародного права, неоднозначність у питаннях командування судном.

Для країн, які мають власні можливості із забезпечення права, морські перевезення в зонах їхнього суверенітету можуть підстрахувати національно призначені озброєні підрозділи захисту суден, як це практикується у Гвінейській затоці.

2.2 Військово-морські сили (ВМС)

ВМС продовжують демонструвати свою корисність і універсальність у питаннях морської безпеки, хоча з другої половини ХХ ст. їх використання у світі поступово зменшувалося. Актуальним є також створення добре екіпірованих і навчених морських поліцейських підрозділів («берегова охорона»). Міжнародні ВМС дуже ефективно проявили себе в багатосторонніх антипіратських операціях у західній частині Індійського океану, але деякі країни, як Китай і Росія, скористалися цією нагодою для встановлення власного впливу в регіоні. Нині міжнародні організації всіляко підтримують розвиток національного військово-морського потенціалу у країнах Африки (такими, що мають ресурси для цього, є Кенія та Нігерія) через дарування човнів, проведення курсів тренування й обслуговування, надання аналітичного програмного забезпечення, приладів морського відеоспостереження тощо. Проблематичною залишається організація багатосторонніх військово-морських патрулів як поєднання регіональних і міжнародних сил у Гвінейській затоці та Південно-Східній Азії, на заваді чому стають занепокоєння щодо територіальної цілісності й застарілі правоохоронні можливості в морській зоні.

2.3 Новітні підходи

До таких можна віднести створення неофіційних, експериментальних управлінських структур, найкращим прикладом яких є Контактна група з проблеми піратства в зоні сомалійського узбережжя (CG-PCS), що становить міжнародний механізм кооперації між різними державами, регіональними і міжнародними організаціями. В інших гарячих регіонах піратської активності це рішення менш ефективно через

застосування там локальних традиційних підходів з метою сприяння інтересам регіональних держав. Така експериментальна співпраця залучає учасників недержавного рівня: асоціації перевізників, промисловців, гуманітарні організації і навіть академічні. Водночас ідея багатосторонніх контактних груп може зіткнутися з певними проблемами в регіонах із сильно поширеною злочинністю і розвинутими конфліктами інтересів.

Від миротворчого процесу на суходолі відрізняється нове експериментальне поле нарощування потенціалів (capacity-building) [9, 10], яке включатиме заходи з безпеки наддержавного рівня, проблеми транснаціональних злочинців, а також нові технології загальної та ситуаційної морської обізнаності. Воно охоплює не лише піратство, а й пов'язану з ним кримінальну активність у морі (незаконну риболовлю, контрабанду), а також питання захисту, управління та розвитку морських ресурсів. Ці практики були застосовані в західній частині Індійського океану і перенесені до інших регіонів.

Висновки та перспективи

Порівняльний аналіз дефініції «піратство» на міжнародному і регіональному законодавчому рівнях доводить, що вона характеризується непевністю, причиною якої є один із елементів об'єктивної сторони злочину, а саме місце його скоєння. Дефініція в КК України відрізняється від міжнародної передусім за формулюванням об'єктивної сторони піратства. Правова концептуалізація поняття ще не завершена, а тому перспективним вбачається можливе розроблення рекомендацій щодо його ґрунтовнішого наповнення, принаймні у КК України щодо наближення його до міжнародного рівня.

Основними способами боротьби із сучасним піратством є озброєна приватна охорона морських перевезень і протидія з боку військово-морських сил. Новітніми підходами виступають нарощування потенціалів морської безпеки та створення неофіційних і експериментальних управлінських структур. Тут перспективним може бути дослідження механізмів функціонування кожного окремого методу в конкретних контекстах осередків піратської активності.

Література

1. Татарко І. І., Шишман І. М. Морське піратство як глобальна проблема сьогодення. *Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту* : матеріали XII Міжн. наук.-практ. конф., м. Ізмаїл, 9–10 грудня 2021 р. / Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія», 2021. С. 475–479.
2. Шкарупа К. В. Сучасний стан міжнародно-правового регулювання боротьби з міжнародним піратством. *Юридична наука*. 2020. № 1 (103). С. 368–373.
3. Сорока Л. В. Регулювання боротьби зі злочинцями у відкритому морі за міжнародним правом. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Вип. 5, Т. 2.- С. 294–298.
4. Стефанчишен Р. В. Теоретико-аксіологічний підхід до поняття «морський тероризм». *Юридична наука*. 2020. № 1 (103).- С. 361–367.
5. Юнку І. І. Співвідношення та розмежування морського піратства та тероризму на морі. Maritime security of the Baltic-Black Sea region: challenges and threats : International scientific conference. Odessa, December 23, 2021. Vol. 2 / Baltija Publishing, 2021. С. 281–285.
6. McCabe R. Modern maritime piracy: genesis, evolution and responses. London : Routledge, 2019. 344 p.
7. McCabe R. Contemporary maritime piracy and counter-piracy. *Routledge Handbook of Maritime Security* / Ed. by R.-L. Boşilcă, S. Ferreira, B. J. Ryan . London : Routledge, 2022. P. 176–188.
8. Bueger C., Edmunds T., Ryan B. J. Maritime security: the uncharted politics of the global sea. *International Affairs*. 2019. Vol. 95 (5). P. 971–978.
9. Bueger C., Edmunds T., McCabe R. Into the sea: capacity-building innovations and the maritime security challenge. *Third World Quarterly*. 2020. Vol. 41 (2). P. 228–246.
10. Capacity building for maritime security. The western Indian ocean experience / Edited by Christian Bueger, Timothy Edmunds, Robert McCabe. Palgrave Macmillan, 2021. 307
11. Europe, small navies and maritime se-

curity. Balancing traditional roles and emergent threats in the 21st century / Edited by Robert McCabe, Deborah Sanders and Ian Speller. London : Routledge, 2020. 237 p.

12. Routledge Handbook of Maritime Security / Edited by Ruxandra-Laura Boşilcă, Susana Ferreira, Barry J. Ryan . Routledge, 2022. 387 p.

13. ICC International Maritime Bureau. Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 31 December 2022. London : ICC International Maritime Bureau, 2023. 50 p.

14. Кримінальний кодекс України. Науково-практичний коментар у двох томах.- Т. 2. Особлива частина / За ред. В. Я. Тація, В. П. Пшонки, В. І. Борисова, В. І. Тютюгіна. Харків : Право, 2013. 1040 с.

Panchenko Iryna

Doctor of Law, Associate professor of the Department of Economics and Maritime Law, Kherson State Maritime Academy,

Kherson, Ushakova Avenue, 20, Ukraine, Legal address during the war: Odesa, Kanatna Street, 99, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0003-4545-3794>

**CONTEMPORARY MARITIME PIRACY:
DEFINITION AND ANTI-PIRACY**

In the paper the legal definition of piracy has been comparatively analysed in the international and Ukrainian law. It's revealed that the definition is characterised by some ambiguity due to the different qualifications of the acts identical by their nature depending on the place of committing (high seas vs. territorial waters of any state). The definition in the Criminal Code (CC) of Ukraine differs from the in-

ternational one (from the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982 (UNCLOS)) by the formulation of actus reus of a crime. If International Maritime Bureau (IMB) uses two definitions for the crimes related to hijacking and robbery of sea vessels – “piracy” and “armed robbery against ships”, then in the CC such acts are qualified by a whole range of different articles. It's obvious that legal conceptualization of the notion of contemporary piracy is not fully completed yet and possible to enhance.

The main cotemporary anti-piracy methods are Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) on the board of sea vessels and international and regional naval forces. PCASP proved themselves very effective in the Western Indian Ocean (coastal zone of Somalia) and looks like highly perspective feature for the foreseeable future. But the shipping industry still regards them as exceptional response due to some legal issues like the moving of privately held arms through the territories under jurisdiction of other states etc. Navies always demonstrate their enduring utility and versatility, having been successful against Somali piracy. The issue here is that under the guise of anti-piracy operations some states attempt to project soft power in the regions. Also, constabulary maritime police forces show their importance. Some new and experimental trends, like maritime security capacity-building and informal governance (like contact groups, which provide a co-operation of reactions on the international scale), add their efforts to anti-piracy. Such experimental practices invite representatives other than states – shipping and industrial associations, humanitarian organizations, even academics.

Key words: *maritime criminality, legal definition, private security, navies, maritime security.*