

gazeta.zn.ua/international/kitay-ne-soyuznik-no-mozhet-stat-partnerom-\_html

2. Договору про дружбу і співробітництво між Україною і Китайською Народною Республікою від 2013 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/MU13143.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU13143.html)

3. Про ратифікацію Договору про дружбу і співробітництво між Україною і Китайською Народною Республікою: Закон України від 15.05.2014 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 27. – Ст. 920.

4. Мозиас П.М. Морское хозяйство Китая: тенденции и проблемы развития. Общество и государство в Китае: Т.XLIII, ч.2 / Редком.: А.Ч. Кобзев и др. – М.: Федеральное государственное учреждение науки Институт востоковедения Российской академии наук (ИВРАН). – 2013. – 487стр.

5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995 р. – № 47. – Ст. 349.

6. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012. – № 45. – Ст. 1729.

7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. – 2013. – № 61. – Ст. 2194.

8. Лейст О.Э. Санкции в советском праве / О.Э. Лейст. – М.: Госюриздат, 1962. – 238 с.

УДК 343.71

**Черныш Т. В.**, преподаватель кафедры гражданских дисциплин Криворожского факультета НУ «ЮА»

## **Возникновение и становление защиты от пиратства в истории международного права**

Статья посвящена исследованию морского пиратства, причин его возникновения. Определено понятие морского пиратства как правовой категории. В статье проведен анализ исторических периодов развития морского пиратства.

**Ключевые слова:** пиратство, морское пиратство, безопасность мореплавания, периоды развития морского пиратства, сущность морского пиратства как правовой категории, меры борьбы с морским пиратством.

Статтю присвячено дослідженню морського пиратства, причини його виникнення. Визначено поняття морського пиратства, як правової категорії. У статті проведений аналіз історичних періодів розвитку морського пиратства.

**Ключові слова:** пиратство, морське пиратство, безпека мореплавства, періоди розвитку морського пиратства, сутність морського пиратства як правової категорії, засоби боротьби з морським пиратством.

Article is devoted to historical research of a sea piracy, the reasons of its emergence. The concept of a sea piracy, as legal category is defined. In article the analysis of the historical periods of development of a sea piracy is carried out.

**Keywords:** piracy, sea piracy, safety of navigation, periods of a sea piracy, essence of a sea piracy as legal category, measure of fight against of a sea piracy.

**Актуальность** данной темы обусловлена тем, что анализ исторического аспекта становления и причин развития морского пиратства в международном и национальном аспектах исследована очень слабо. В связи с тем, что данное социальное явление имеет глобальный характер, необходимо его дальнейшее изучение. Поэтому в данной статье обращается внимание на исторические этапы модификации

понятия пиратства, развития и становления института пиратства как правовой категории, в международном праве, приводится его историческая периодизация.

**Анализ последних исследований.** В отечественной и зарубежной юридической литературе защита от пиратства в международном и национальном аспектах исследована достаточно слабо — в качестве исключения нельзя не отметить отдельные публикации, посвященные защите от пиратства (И.В. Калинин, Б.А. Смыслов, В.Л. Михеев).

Необходимо отметить, что вопросу истории правового регулирования борьбы с пиратством посвящены ряд монографических исследований следующих авторов: Ван И. Ди, В.Л. Григорян, В.И. Дмитриев, В.В. Демиденко, А.Л. Коллодкин, В.М. Прусс, А.Н. Шемякин, Я. Маховский, А.В. Змеевский и др. Отдельно следует отметить монографию В.Ф. Сидорченко (Морское пиратство. СПб., 2004.), в которой рассмотрены проблемы современного пиратства на море, изучены тенденции его развития.

Правовое регулирование борьбы с пиратством и его перспективы анализировались Л.Н. Галенской, Э.Г. Башировым, К.А. Бекашевым, В.Н. Гуцуляком, Г.Г. Ивановым, Ю.В. Бобровой, Ю.С. Ромашевым, Б.А. Смысловым, М. Куршевым, Л. М. Ефимовой.

В статье проанализирован ряд международно-правовых и национальных норм, направленных на борьбу с морским пиратством, охарактеризована деятельность международных организаций по решению этой проблемы.

**Целью** статьи является исследование модификации понятия морского пиратства, рассмотрение пиратства как социального явления и преступления в исторической ретроспективе, выявление причин внимания мирового сообщества к данному преступлению.

**Основной материал.** Интерес к истории пиратства объясняется отчасти тем, что пиратство — это не только история. Оно живо и в наши дни. Пиратство относится к одной из древнейших угроз жизненно важным интересам государств, представляющим в настоящее время реальную опасность для мореплавания и, в первую очередь, права каждого человека на жизнь, на свободу и личную неприкосновенность. На протяжении многих тысячелетий процесс становления морского судоходства и развития международной морской торговли теснейшим образом переплетался с историей морского пиратства. Есть основания полагать, что в тот день, когда первый морской торговец нагрузил свою лодку товарами, вслед за ним отправился и первый морской разбойник. В своем развитии пиратство проходило периоды взлетов и падений, приобретало новые формы, но никогда не исчезало полностью. С древнейших времен и по сегодняшний день пиратство остается одной из наиболее острых проблем международного морского права. Оно является одним из старейших видов международных преступлений, история борьбы с которым уходит в древние века.

Пиратство развивалось в древнем мире одновременно с развитием морской торговли, мореплавания и началом войн на море. Первые упоминания об актах пиратства содержатся в критских, греческих и римских мифах и эпосе, которые не относятся к числу правовых источников, хотя и являются источниками информации и толкования.

В эпоху древности пиратство считалось почетным промыслом, который

являлся одним из средств ведения политики и торговли. Вместе с тем еще не было четкого различия между купцом, пиратом и моряком. Эти профессии рассматривались как равноправные, связанные с большим риском для указанных лиц. При нападениях риск был одинаков как для моряка, так и для пирата. Для пиратов был риск не получить ценный груз (объект нападения) и встретить достойный отпор, для моряков — потерять груз, попасть в рабство и понести ответственность за утрату груза. Указанная взаимосвязь прослеживается и в источниках права этого периода.

В разные эпохи и в разных странах пиратство имело, конечно, свои отличительные черты, не изучив досконально эти эпохи и эти страны, вряд ли можно до конца понять сущность самого этого явления.

Слово «пират» вошло в обиход примерно в IV — III веках до н. э., а до того применялось понятие «лэйстэс», тесно связанное с такими понятиями, как грабёж, убийство, добыча. Впрочем, у древних был внушительный набор синонимов понятия «пират», как общих (пирача, антраподист, лэйстэс, латфункул, прэдо), так и региональных (киликійцы, критяне, тиррены, этолийцы). Происхождение слова «пират» не вполне ясно, но то, что оно родилось в Греции — несомненно. Большинство исследователей склоняются к тому, что в свою очередь слово «пиратство» произошло от древнегреческого *peiraiá* — совершать нападение. Его можно толковать по-разному: «пытаться овладеть чем-либо, нападать на что-нибудь», «пытаться захватить (или штурмовать)», «совершать покушение или нападение на кораблях» [3].

Расцвет античного пиратства приходится на эпоху анархии, вызванной Гражданскими войнами в Риме, причем базой пиратов была горная область Киликия с её крепостями; базами пиратов служили также острова, особенно Крит. Римское пиратство особенно расцвело после того, как Митридат VI Евпатор заключил союз с киликийскими пиратами, направленный против Рима. В эту эпоху среди жертв пиратов оказался, в частности, молодой Юлий Цезарь. Дерзость пиратов возросла до того, что они нападали даже на порт Рима — Остию — и однажды захватили двух преторов вместе со свитой и знаками отличия.

Пираты — морские разбойники любой национальности, во все времена грабившие корабли всех стран и народов (европейские, китайские, арабские, малайские, индонезийские).

В Средневековье пиратство вышло в океаны и снова стало широко распространенным явлением, прежде всего в бассейне Северной Европы: Балтийском и Северных морях и проливе Ла-Манш. С VIII — XI вв. норманны или викинги, а с XIII — XV вв. витальеры — это пираты, которые приобрели всемирную известность. Необходимо отметить, что различные пиратские сообщества стали возникать практически на всех морях с оживленными торговыми путями. Нападая на торговые суда, пираты оставались безнаказанными, поскольку зачастую поддерживались главами государств, поощрявшими нападения на торговый флот соперничающих морских держав, награждая пиратов высшими воинскими званиями [9]. Уже в те времена монархи объединяли усилия для борьбы с пиратством. В XV веке английский король Генрих V решил положить конец разорительным войнам и заключил с Францией и Испанией договор, обязывающий договаривающиеся стороны не прибегать к услугам корсаров и дейст-

вывать сообща в борьбе с пиратством. С целью подкрепить эти договорные обязательства, король Генрих издал законы, предусматривающие суровые наказания за морской разбой.

Флибустьер — морской разбойник XVII века, грабивший, главным образом, испанские корабли и колонии в Америке. Слово произошло от голландского «vrijbuiter» (англ.: freebooter) — «вольный добытчик». Французские пираты, обосновавшиеся в первой половине XVII в. на Антильских островах, трансформировали этот термин в «flibustier» [6].

Флибустьер почти всегда был снабжен особой разрешительной грамотой. Она называлась «комиссией» (commission), или каперским свидетельством (letters of marque). Отсутствие комиссии делало флибустьера обыкновенным пиратом, поэтому флибустьеры всегда стремились её раздобыть. Она жаловалась, как правило, во время войны, и в ней указывалось, на какие корабли и колонии имеет право нападать её обладатель и в каком порту сбывать свои трофеи. Губернаторы английских и французских островов Вест-Индии, чьи колонии не получали достаточной военной помощи от метрополий, за деньги выдавали такие бумаги любому капитану.

Слово «корсар» появилось в начале XIV в. от итальянского «корса» и французского «ла корса». Этим термином в странах романской языковой группы обозначался капер. В военное время корсар получал от властей своей (или иной) страны каперское свидетельство (корсарский патент) на право грабежа неприятельской собственности, а в мирное время мог использовать так называемую репрессальную грамоту (дававшую ему право на возмездие за нанесенный ему ущерб со стороны подданных другой державы). Корсарское судно снаряжалось арматором (частным судовладельцем), который, как правило, и покупал у властей корсарский патент или репрессальную грамоту. Капитаны и члены команд такого корабля именовались корсарами. В Европе слово «корсар» использовалось французами, итальянцами, испанцами и португальцами как в отношении своих «морских партизан», так и в отношении иностранных джентльменов удачи (например, берберийцев). В странах германской языковой группы синонимом корсара является капер, а в англоязычных странах — приватир (от латинского слова *privatus* — частный) [1].

Известно, что возникновение каперства относится к XII в., когда появился обычай выдавать частным лицам специальные патенты на право задержания, осмотра или даже уничтожения торговых судов враждебных государств. Обладатель грамоты был на службе государства, а потому при попадании в плен имел статус военнопленного, также он получал возможность отремонтировать корабль в дружественных нанимателю портах и, что важно, сбывать честно награбленное, что было для пиратов весьма актуально. Для получения каперского патента необходимо было внести в казну государства определенный залог на случай возникновения имущественной ответственности за убытки, причиненные каперами. Это делалось с целью увеличения действующего военноморского флота воюющих стран. В отличие от каперов (корсаров), лица, не имевшие патентов, рассматривались как морские разбойники (пираты) и в случае задержания подлежали смертной казни через повешение [5]. Начиная с XVI в., каперские патенты выдаются правительствами ряда стран (Англии, Франции, Испании, Голландии, Дании) не только во время войны, но и в мирное

время, как для пополнения государственной казны, так и для дезорганизации морской торговли в определенных районах. При этом каперы имели право на часть захваченного имущества («призовое право») [7].

«Золотая эра» морского пиратства формально завершилась в 1856 г. после подписания в Париже договора об окончании Крымской войны. Одновременно была подписана Парижская декларация к мирному договору, к которой присоединились практически все морские державы. В этой декларации зафиксировано запрещение каперства (корсарства). К началу XIX в. сложилось твердое мнение, что пиратство является международным преступлением, а каждый пират — врагом рода человеческого.

Пираты обычно образуются там, где процветает морская торговля, а у властей не хватает сил, средств или желания как-то упорядочить таковую и обеспечить охрану по всем международным нормам. Основными центрами пиратства были Балтика (Ганзейский торговый союз), Средиземное море (маршруты из Европы на Ближний Восток и в Африку), Индийский океан, Карибское море, Юго-Восточная Азия, а с XIX в. — и Восточная Африка (в связи с прокладкой Суэцкого канала, сократившего путь из Индии в Европу по морю). Причём последний остаётся таковым до сих пор [8].

В XX в. пиратство встречается также достаточно часто и, более того, истории известны случаи, когда морским разбоем занимались военные суда различных государств. Так было, например, в 30-е годы, когда суда многих нейтральных стран подвергались нападениям со стороны немецких и итальянских военных судов. Реакцией на такого рода разбойные нападения была попытка ряда государств создать правовую основу для борьбы с пиратством. В 1937 г. ряд государств, подписали Нионское соглашение, согласно которому, нападение на нейтральное судно рассматривалось как пиратство. Тогда же стороны Соглашения договорились распространить принципы этого Соглашения и на нападения, совершаемые подводными судами и самолетами. Однако в силу недостаточной правовой определенности и, прежде всего в вопросе о том, какие именно суда и самолеты должны рассматриваться пиратствующими, данное Соглашение не получило всеобщего одобрения. Вместе с тем, в международной практике тех лет под морским пиратством понималось всякое насильственное действие против лиц и грузов, которое совершалось без надлежащего разрешения в море частным судном против другого судна [4].

Статус пиратства как международного уголовного преступления, а также правовые основы борьбы с ним были закреплены в решениях Женевской конференции 1958 г. и Конференции ООН по морскому праву 1973 — 1982 гг. В соответствии со ст. 15 Конвенции об открытом море 1958 г., под пиратством понимается любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажами судов и направленный против какого-либо другого судна либо против лиц или имущества, находящегося на их борту, в открытом море или за пределами юрисдикции какого-то ни было государства [2]. Такое же определение пиратства воспроизведено без изменений и в ст. 101 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.

На протяжении веков пиратство переживало периоды своего подъема и упадка. Отсутствие надлежащего международного сотрудничества по борьбе с этим явлением способствовало длительному существованию морского разбоя

в крупных масштабах. Пиратство и сегодня не отошло еще полностью в прошлое, его история продолжается, обретая все новые формы и используя достижения техники, оно неустанно угрожает общественному порядку и безопасности. Многие государства предпринимают меры по уничтожению пиратства, однако полностью обезопасить морские пути им не удаётся.

Пиратство, будучи одним из древнейших преступлений международного характера, сегодня, в начале XXI в. продолжает оставаться главной угрозой международному судоходству в ряде районов Мирового океана. Наблюдается новая волна морского пиратства, которую смело можно признать одним из направлений мирового терроризма. Пиратские действия объективно нарушают свободу навигации, регулярность международной торговли, безопасность водных и воздушных путей, судов, пассажиров и членов экипажа, наносят вред международным отношениям. От этих незаконных актов страдает большинство стран, поэтому пиратство всегда признавалось преступлением международного характера. В настоящее время пиратские действия охватывают все новые регионы мира. Акты нападений становятся все более интенсивными, вызывают значительные материальные и людские потери.

**Выводы.** Таким образом, правильное понимание сущности морского пиратства невозможно без знания истории и анализа существующих в международном праве подходов к классификации мер и средств защиты от пиратства в зависимости от цели их применения.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. История пиратства / Форум «Морская волна». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [sea-wave.ru/forum/showthread.php?t](http://sea-wave.ru/forum/showthread.php?t)
2. Конвенция об открытом море 1958 года // Додин Е.В., Кузнецов С.А. Женевские конвенции по морскому праву // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 5/II. – С. 5 – 9.
3. Копелев Д. «Веселый Роджер»: мифология и символика пиратского террора / Д. Копелев // Вопросы истории. – 2008. – № 12. – С. 141.
4. Коробеев А.И. Уголовно-правовая охрана безопасности мореплавания в СССР / А.И. Коробеев. – Владивосток, 1984. – С. 138.
5. Маховский Я. Из истории морского пиратства / Я. Маховский. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.Law.edu.ru/doc/document.asp?..](http://www.Law.edu.ru/doc/document.asp?..)
6. Международное и национально-правовое закрепление юридической конструкции морского пиратства и мер по его пресечению. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://xies.ru/232977/1/Международное>
7. Сиверс В. Главнейшие сведения по морскому международному праву / В. Сиверс. – СПб., 1902. – С. 108 – 113.
8. Шаталкина Н.А. Организационно-правовые проблемы с пиратством (морским разбоем) в современных условиях / Н.А. Шаталкина, А.И. Некрасова. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.center-bereg.ru/o227](http://www.center-bereg.ru/o227)
9. Штенцель А. История морских войн на море / А. Штенцель. – М.: Изографус, ЭКСМО-Пресс, 2002. – С. 7.