

УДК 341.362.1

А. В. Войціховський

МІЖНАРОДНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО У БОРОТЬБІ З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ

Досліджено проблему морського піратства як загрозу міжнародній безпеці, проаналізовано міжнародно-правові і організаційні форми співпраці, запропоновано шляхи вирішення проблеми.

Проблема боротьби зі злочинами на морі останнього часу набула значної актуальності. Головним чином, це пояснюється активізацією діяльності морських піратів у багатьох регіонах світу. За даними Міжнародного морського бюро лише у 2011 р. вчинено 439 нападів на судна (в 2010 р. – 445), захоплено 45 суден і 802 члена екіпажів (у 2010 р. – 53 судна і 1181 члена екіпажів), загинуло 8 моряків (у 2010 р. – 8) [1]. Невтішною є статистика і для України. Тільки за останні роки були захоплені десятки суден з українськими моряками. Серед найбільш резонансних захоплень – судна «Фаїна» (з вантажем зброї), «Аріна», «Леман Тімбер», «Lugela» та «Beluga Fortune».

Власне для України проблема морського піратства масштабно постала у 2005 р. із захопленням судна «Panagia» з повністю українським екіпажем. Спеціальна група співробітників Апарату Ради національної безпеки і оборони України, яка займалася визволенням судна, стикнулася зі значною кількістю проблем, основні з яких знаходилися в площині недосконалості міжнародно-правових норм та взаємодії спеціальних служб і правоохоронних органів зарубіжних держав [2, с. 1]. Тому у сфері вирішення питань протистояння державам з боку морських піратів продовжує заішшатися актуальною тема розвитку міжнародної співпраці держав.

Загальні питання, пов'язані з виникненням піратства, застосуванням військово-морських сил для боротьби з піратами, та міжнародну правову базу протидії піратству вивчали М. Савельєв та С. Соколик, проблеми формування міжнародно-правового механізму протидії піратству – Г. Анцелевич, М. Будаков, Л. Давиденко, А. Колодкін, О. Серєда тощо. Проте вагомий доробок учених не заперечує потреби у дослідженні морського піратства як загрози міжнародній безпеці.

Завданням даної статті є з'ясування передумов для активізації міжнародного співробітництва держав у протидії будь-яким виявам морського піратства, визначення основних шляхів зазначеного співробітництва держав, удосконалення способів вирішення даної проблеми.

Звичайно, викладені положення можуть бути використані практично, а саме в науково-дослідній сфері для подальших наукових досліджень цієї проблеми, науково-освітній сфері під час

викладання навчальних дисциплін, науково-методичній сфері з метою вдосконалення, розроблення навчальних програм, підручників і навчально-методичних посібників, а також правоохоронній діяльності різних держав.

Основи сучасного міжнародного співробітництва в боротьбі з морським піратством були закладені Женевською конвенцією про відкрите море 1958 р. У Конвенції (ст. 15–23) дії піратів визначалися як неправомірний акт насильства, затримання або грабежу, здійснюваний в особистих цілях, у відкритому морі, проти якогонебудь судна або літального апарату, осіб або майна в місці, що знаходиться за межами юрисдикції будь-якої держави. Відповідно до Конвенції держави зобов'язані сприяти знищенню піратства у відкритому морі і в місцях за межами юрисдикції будь-якої держави [3].

Згодом для вирішення цього завдання під егідою ООН були прийняті такі міжнародно-правові документи, як: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (Конвенція СОЛАС-74), Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р., Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі, 1988 р. тощо.

У зазначених документах була закладена міжнародна правова основа боротьби зі злочинністю на морі. Наприклад, ст. 100 Конвенції ООН з морського права 1982 р. вимагає від усіх держав безкомпромісної боротьби з піратством [4].

На відміну від Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. і Конвенції ООН з морського права 1982 р. Конвенція 1988 р. спрямована на припинення ширшого кола злочинних посягань. По-перше, предметом регулювання в ній названа боротьба з незаконними актами в міжнародному морському судноплавстві. По-друге, Конвенція 1988 р. поширюється на акти, що мають місце в різних категоріях морських просторів, – у внутрішніх морських водах, в територіальних водах, у відкритому морі. По-третє, дія Конвенції 1988 р. не поширюється на літальні апарати. По-четверте, в Конвенції 1988 р. вирішено питання про юрисдикцію держав щодо злочинних посягань. Так, будь-яка держава має право на припинення (універсальна юрисдикція) актів піратства.

Проте названі міжнародні договори не передбачили, і не могли у той час передбачити, ні міжнародно-правового складу усіх сучасних видів злочинів на морі, ні повного набору заходів з боротьби з ними. Тому згодом багато правових положень цих документів отримали свій розвиток у вигляді нових редакцій, доповнень і додатків, резолюцій, а також інших міжнародних документів Міжнародної морської організації – ІМО.

У багатьох країнах почали усвідомлювати, що боротьба зі злочинністю на морі, зважаючи на її специфічність і складність, не

може бути прерогативою окремого державного органу або держави, а також те, що вона повинна здійснюватися лише шляхом тісної взаємодії з державними органами інших країн. Головну координуючу роль у цьому процесі відіграє ІМО і особливо її Комітет з безпеки на морі – КБМ [5].

Враховуючи те, що з кожним роком фіксується велика кількість випадків розбійних нападів на судна, які інколи супроводжуються людськими втратами, і те, що збитки від піратської діяльності стали становити від 7 до 12 млрд доларів США [6], в листопаді 2001 р. на 22-й сесії Асамблеї ІМО була одногосно прийнята Резолюція А.924(22), яка констатувала необхідність вироблення нових заходів стосовно захисту суден.

У грудні 2002 р. на II конференції держав-учасниць СОЛАС-74 було прийнято ряд нових рішень щодо посилення безпеки на морі у вигляді доповнень до СОЛАС-74. Зокрема, був прийнятий Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ), який набув чинності з 1 липня 2004 р.

Кодекс ОСПЗ акумулював у собі мінімально необхідні міжнародні вимоги і стандарти, які нині діють в галузі морської безпеки. Призначення Кодексу ОСПЗ – не допустити піратів на судно, проте, якщо вони все ж проникли, то екіпажу необхідно знати, як зменшити або виключити негативні наслідки.

Важливу роль у координації зусиль міжнародного морського співтовариства в питаннях боротьби з піратством відіграє Міжнародне морське бюро – ММБ, засноване в 1991 р., а також Центр інформації про піратство ММБ, який був відкритий у 1992 р. у малайзійському місті Куала-Лумпур. Даний Центр у цілодобовому режимі відстежує випадки нападів на судна, формуючи тим самим інформаційний масив специфіки сучасного піратства. Крім того, Центр оперативно інформує судна і судноплавні компанії про акти піратства, попереджає про найбільш небезпечні в цьому відношенні морські акваторії і портові зони. Центр нерідко бере участь у підборі і направленні професійних посередників на переговори між судновласниками і піратами. У зв'язку з цим діяльність Центру має заслужений авторитет і визнання у світі.

Згідно зі статистичними звітами найбільшу активність морських піратів виявлено у водах Сомалі і Аденської протоки. Уперше в історії судноплавства пірати захопили великий танкер і судно, навантажене танками. Друге найбільш небезпечне місце – узбережжя Нігерії. У числі традиційно небезпечних місць також залишаються води, прилеглі до Бангладешу і Танзанії, проте тут пірати нападають лише на судна, що стоять на якорі.

Слід відзначити, що ІМО досить активно реагує на небезпечні ситуації. Так, після активізації дій піратів у районі Сомалі на 25-ій сесії Асамблеї ІМО, яка відбулася 29 листопада 2007 р., оперативно була ухвалена Резолюція А.1002(25) з проблеми піратства і озброєних пограбувань суден у районі Сомалі.

Резолюція закликала уряд Сомалі звернутися до Ради Безпеки ООН, щоб відповідно до вже існуючого звернення Ради ІМО в Раду Безпеки ООН військовим кораблям іноземних держав або їх літкам було дозволено заходити в територіальні води Сомалі для проведення операцій проти морських піратів. Зазначена резолюція особливо підкреслює значення кооперації і обміну інформацією як ключових елементів у вирішенні даної проблеми.

Першою регіональною міжурядовою угодою, спрямованою на розвиток співпраці в боротьбі з піратством, стала угода 14-ти азіатських держав – РеСААР (набула чинності з 4 вересня 2006 р.). У рамках цієї угоди 29 листопада 2006 р. в Сінгапурі почав працювати Центр з обміну інформацією між Бангладешем, Брунеєм, Камбоджею, Китаєм, Індією, Японією, Лаосом, М'янмою, Філіппінами, Кореєю, Сінгапуром, Шри-Ланкою, Таїландом і В'єтнамом, який 30 січня 2007 р. був офіційно визнаний міжнародною організацією.

Центр РеСААР виконує наступні завдання: сприяє швидкому обміну інформацією і оперативній взаємодії між державами; здійснює аналіз ситуації в азіатському регіоні стосовно піратства (налагодив випуск щомісячних і щоквартальних звітів про випадки морського піратства в Азії); підтримує зусилля держав щодо підвищення ефективності боротьби з піратством.

Варто звернути увагу на те, що Малайзія і Індонезія, узбережжя яких омиваються водами піратонебезпечної Малаккської протоки, не є учасниками цієї регіональної угоди. Тому Центр РеСААР отримує повідомлення про випадки піратства в Малаккській і Сінгапурській протоках від Центру інформації про піратство ММБ. Така співпраця інформаційних центрів – хороший приклад плідної взаємодії організацій.

За даними ММБ у Малаккській і Сінгапурській протоках спостерігається зниження піратської активності. Це багато в чому пояснюється здійсненням останнім часом скоординованого патрулювання цих проток катерами трьох країн – Індонезії, Малайзії і Сінгапуру. Це, по суті, – приклад ефективної співпраці окремих країн.

ІМО сподівається поширити вдалий досвід регіональної співпраці в Азії. У рамках ІМО проводяться засідання, присвячені розробленню моделі регіональної угоди, на зразок азіатської, яка за бажанням може бути пристосована до будь-яких регіонів.

Звичайно, найефективнішим способом боротьби з морським піратством є використання військової сили. Про це так або інакше говориться на усіх форумах, що стосуються цієї проблеми.

Дійсно, військово-морські сили з їх широкими можливостями краще пристосовані для боротьби з піратством. Вони здатні до тривалого автономного плавання, проведення безперервної розвідки величезних територій, мають в розпорядженні відповідне озброєння для виконання своїх завдань. Навіть сама присутність військових кораблів часто означає ефективний захист від піратства.

Перший випадок, коли застосування військової сили дозволило повернути захоплений піратами корабель і затримати бандитів, стався в листопаді 1999 р. Тоді індійський корвет «Prahar» після 12-ти днів переслідування в Аравійському морі знешкодив піратів і повернув власникові захоплене ними вантажне судно «Alondra Rainbow».

Активну позицію в цій боротьбі займають деякі морські держави. Тут слід згадати досвід влади КНР у боротьбі з піратством в Південно-Китайському морі і в зоні Малаккської протоки, де тільки екіпажами кораблів ВМС Китаю були затримані і знищені більше 800-та морських розбійників. Більшість з уцілілих затриманих були передані правосуддю в КНР, яке передбачає вищу міру покарання за піратство. Нині активність дій піратів у цьому районі Південно-Східної Азії помітно знизилася.

Парламент Японії розширив повноваження японських військових кораблів, що знаходяться в Аденській протоці. Тепер вони можуть захищати не лише японські судна, але і усі кораблі, що потребують захисту від піратів. Значно розширилися можливості застосування зброї проти піратів. Раніше японські сили самооборони, що ведуть патрулювання в районі Сомалі, не могли надавати допомогу кораблям, що не мають відношення до Японії, і застосовували бойову зброю тільки у разі прямого нападу з боку піратів.

Усе частіше говориться про необхідність постійного патрулювання або військової присутності в усіх «гарячих точках» світового океану. Про це, наприклад, зазначено в резолюції Комітету з політичних питань і безпеки 14-ої сесії Парламентської асамблеї ОБСЄ, в якій держави-учасники ОБСЄ закликаються бути готовими застосувати військово-морські сили для захисту міжнародних морських шляхів і торговельних маршрутів.

Проте на практиці військові сили застосовуються інколи. Як правило, у випадках вимушеної або крайньої необхідності, як це відбувається в районах Малаккської протоки або Сомалі. Пояснень цьому декілька. По-перше, використання військово-морських сил для постійного патрулювання піратонебезпечних регіонів або супроводу суден потребує великих витрат і не багатьох держав можуть собі це дозволити. По-друге, в правовому відношенні є дуже значна перешкода – військові кораблі і літаки будь-якої держави без відповідної санкції не мають права входити відповідно в територіальні води або повітряний простір тієї держави, в межах якої діють морські пірати. Тому застосування ВМС у таких ситуаціях повинне узгоджуватися на державному рівні заздалегідь.

Із згаданих причин найприйнятнішим є спільне військове патрулювання піратонебезпечних акваторій військово-морськими силами держав. Наочний приклад такої співпраці – спільне патрулювання Малаккської і Сінгапурської проток військовими катерами Індонезії, Малайзії і Сінгапуру. Інший приклад – патрулювання сторожовими кораблями Франції, Італії, США і інших країн

акваторій Аденської протоки Східно-африканського узбережжя, яке теж починає давати позитивні результати [5, с. 13].

У травні 2008 р. постійні представники Греції, Данії, Іспанії, Канади, Нідерландів, Норвегії, Кореї і Японії при ООН надіслали лист голові Ради Безпеки ООН, в якому зазначили про серйозну загрозу безпеці міжнародного морського судноплавства і, відповідно, загрозу міжнародному миру і безпеці з боку піратства. У спільному листі представники держав заявили про свою заклопотаність рівнем піратства в сомалійських водах і закликали Раду вжити адекватних і послідовних заходів. Автори листа нагадали, що в Раді Безпеки ООН є база концепція заходів із захисту судноплавства, в якому йдеться про спільні дії з перехідним урядом Сомалі щодо забезпечення охорони судів. У концепції говориться про необхідність надання права бойовим кораблям зацікавлених держав входити в територіальні води Сомалі для запобігання і припинення актів піратства і використовувати для цього необхідні засоби.

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].

Слід зазначити, що Україна стала однією з небагатьох країн, яка, не будучи членом Ради Безпеки ООН, є співавтором Резолюції Ради Безпеки ООН № 1816. Ухвалення резолюції стало продовженням проведених тематичних дебатів Ради Безпеки ООН щодо боротьби з піратством, одним з ініціаторів яких виступила наша держава. У резолюції виражається стурбованість поширення піратства на західну частину Індійського океану і підтверджується рішучість світової громадськості боротися з ним. Даний документ припускає продовження дії затверджених резолюцій, якими було санкціоновано проведення державами і регіональними організаціями військово-морських операцій та інших заходів у територіальних водах Сомалі.

Зазначена резолюція стала основною нормативною підставою для започаткування 8 грудня 2008 р. антипіратської операції ВМС

Європейського Союзу «Атланта» та у січні 2009 р. операції багатонаціональних військово-морських сил *Combinet Task Force – 151 (CTF-151)*, що складається з кораблів більш ніж 30 країн та ініційована США.

Патрулювання бойовими кораблями Євросоюзу прибережних вод Сомалі затверджено до 2014 р. При цьому з березня 2012 р. кораблі ЄС отримали право атакувати і наземні цілі.

Оскільки для нашої держави проблема морського піратства має особливу актуальність (у період з 2008 р. по листопад 2011 р. було захоплено та здійснено нападів на 40 суден, на борту яких перебувало 187 громадян України), державні органи України вивчали питання залучення кораблів ВМС України до операції Євросоюзу. Так, група Центру спецоперацій «А» СБУ та військовослужбовці 801-го загону ВМС України (боротьба з підводними диверсійними силами та засобами) готувалася до виконання завдань щодо боротьби з піратами в Аденській протоці на одному з кораблів військово-морських сил нашої держави [2, с. 2].

Проте 16 червня 2010 р. Верховна Рада України не підтримала законодавче підґрунтя антипіратської діяльності – проект Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про боротьбу з тероризмом» щодо проведення антитерористичної операції за межами території України [8]. Можна погодитись із законодавцем, що хоча сама ідея залучення спецпідрозділів України у боротьбі з піратством за межами держави повинна бути врешті-решт реалізована, але проект Закону викликає багато питань стосовно процедури використання таких сил, порядку керівництва та координації їх діяльності.

Виступаючи на 64-й сесії Генеральної асамблеї ООН в 2009 р., Президент України Віктор Ющенко запропонував в одній з країн Африки створити під егідою ООН регіональний центр боротьби з піратством. При цьому було зазначено, що проблема піратства втратила локальні ознаки і є небезпечною та загрозливою для всіх держав. Україна твердо і категорично ставить питання про вироблення єдиних і чітких підходів до боротьби з піратами і захисту моряків. Наша держава буде активно долучатися до всіх необхідних міжнародних дій і має намір приєднатися до військово-морської операції Європейського Союзу у боротьбі з піратством «Атланта». Крім того, у лютому 2011 р. Україну було запрошено до участі в операції «*Ocean Shield*» («Океанський щит»), завданням якої є запобігання піратству, у першу чергу в районі Аденської протоки.

Наприкінці вересня 2010 р. президент України подав на розгляд ООН проект Міжнародної конвенції про боротьбу з актами піратства на морі, що є вагомою ініціативою на міжнародній арені. Проте, на жаль, зазначені події мало висвітлюються ЗМІ. Це створює ілюзію бездіяльності української влади в очах власних громадян [6].

Важливо відзначити, що від нападів піратів потерпає і українське Дунайське пароплавство. У територіальних водах Румунії, на одній з ділянок суднохідної протоки Дунаю населення Румунії грабує судна, у тому числі українські. На відміну від сомалійських піратів румуни не беруть у полон екіпаж, їх цікавлять виключно товари. Перше дунайське піратство виявило себе в 2010 р., коли жертвою нападу на румунській ділянці річки став теплохід «Зоряний». На жаль, у 2011 р. напади на флот українського пароплавства стали регулярними. У відповідь на офіційне звернення України румунська сторона запевнила, що проводяться розслідування стосовно нападів на українські судна, організовуються спецоперації та вживаються інші необхідні заходи.

Необхідно зазначити, що міжнародне співробітництво у боротьбі з морським піратством продовжує розвиватися. 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 діяннями 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 [5, с. 13].

Список літератури: 1. Статистика піратських нападений за 2011 год (из доклада Международного морского бюро 19.01.2012) [Електронний ресурс] / Служба морской безопасности. – Режим доступу: <http://www.msecurity.ru/rus/page161/>. 2. Будаков М. О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством: спекти кримінального переслідування / М. О. Будаков // Часопис Академії адвокатури України. – 2010. – № 4 (9). – С. 1–6 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aau.edu/e-journal/2010-4/10bmoakp.pdf>. 3. Конвенция об открытом море: [от 29.04.1958] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf. 4. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву : от 10.12.1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/lawsea.pdf. 5. Савельев Н. В. Международное морское сообщество объединяет усилия в борьбе с преступностью на море / Н. В. Савельев // Морские вести России. – 2008. – № 9–10. – С. 12–13. 6. Будаков М. Морське піратство: що робити світовому співтовариству та Україні? [Електронний ресурс] / Максим Будаков. – Режим доступу: http://www.ukrudprom.com/digest/Morske_pratstvo_shcho_robiti_svtovomu_spttova

ristvu_ta_Ukran.html. 7. Савельев Н. В. Международное сотрудничество – важнейший элемент морской безопасности государства [Электронный ресурс] / Н. В. Савельев // Транспортная безопасность и технологии. – 2008. – № 4. – Режим доступа: <http://www.securpress/issue.php?m=51&art=846>. 8. Про внесення змін до Закону України «Про боротьбу з тероризмом» щодо проведення антитерористичної операції за межами території України : проект Закону України реєстр. реєстр. №4105 від 23.02.09 р. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zwebn/webproc4_1?pf3511=34562.

Надійшла до редакції 12.06.2012

Исследована проблема морского пиратства как угроза международной безопасности, проанализированы международно-правовые и организационные формы сотрудничества, предложены пути решения проблемы.

The problem of marine piracy as threats of international safety is investigational, the international-law and organizational forms of collaboration are analysed, the ways of decision the problem are offered.

УДК 343.9(477)

Є. О. Гладкова

ПРАЦІВНИК ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ ЯК ЖЕРТВА ЗЛОЧИНУ

Висвітлено окремі проблеми захисту працівників органів внутрішніх справ від злочинних посягань.

З метою об'єктивного та повного дослідження механізму конкретного злочину необхідно вивчати не тільки злочинця, а й жертву злочину. Це зумовлюється тим, що приводом до злочинного посягання і умовою, що полегшує його вчинення, також може бути й поведінка потерпілого.

Питання поведінки потерпілого розглядалось і раніше такими вченими, як М. Вольфганг, Ганс фон Гентинг, Г. Геппингер; сьогодні це питання розглядають по-новому О. М. Литвинов, В. О. Туляков, Г. О. Юхновець та ін. Проте поза увагою названих авторів залишилися питання віктимної поведінки працівника органів внутрішніх справ, що, власне, і пояснює актуальність та практичну значущість даного дослідження.

Метою статті є вивчення особливостей та характерних рис працівника органів внутрішніх справ як жертви злочину, що передбачає розв'язання наступних завдань: з'ясування рівня віктимності працівника органів внутрішніх справ; встановлення рівня злочинності, жертвами якої були працівники органів внутрішніх справ, а також її основних кримінологічних характеристик; вивчення впливу професійної деформації на рівень віктимності працівника органів внутрішніх справ; розроблення напрямків державної політики у сфері попередження злочинів, жертвою яких є працівник органів внутрішніх справ.

© Гладкова Є. О., 2012