

25. Про розроблення прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку та складання проекту державного бюджету : постанова Кабінету Міністрів України від 26 квітня 2003 р. № 621 // Офіційний вісник України. – Офіц. вид. – 2003.
26. Про систему науково-технічних програм [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 3 черв. 1993 р. № 412. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=412-93-%EF>
27. Про стимулювання розвитку регіонів : Закон України від 8 верес. 2005 р. № 2850-IV // Офіційний вісник України. – Офіц. вид. – 2005. – № 40. – Ст. 2529. Стаття надійшла до редакції 05.10.2011 р.

B. Babin

NATIONAL LEGISLATIVE PRE-CONDITIONS OF INTERNATIONAL PROGRAMMATIC ADJUSTING

The norms of laws and sublaw statutory acts of Ukraine, regalementing the aspects of development and realization of the international programs are looked at. The analysis of coherent norms is made; the mechanisms of impact of the national Ukrainian law on the international programming are watched.

УДК 341.1

М. О. Баймуратов, Г. В. Потапчук

МОРСЬКЕ ПІРАТСТВО: АКТУАЛІЗАЦІЯ В СУЧАСНИЙ ПЕРІОД ТА НЕГАТИВНИЙ ВПЛИВ НА МІЖНАРОДНИЙ ПРАВОПОРЯДОК

У статті досліджуються процеси актуалізації морського піратства в сучасний період та його негативний вплив на міжнародний правопорядок.

Ключові слова: морське піратство, міжнародний правопорядок, міжнародно-правова доктрина.

Постановка проблеми. Серед актуальних проблем, що стоять перед світовим співтовариством держав і потребують свого негайного вирішення, важливе місце належить морському піратству. Воно входить до складу злочинів міжнародного характеру, що чиняться на морі та за своїм онтологічно-функціональним змістом є характерними саме для цього середовища. Ця проблема вже встигла привернути увагу всієї світової громадськості та стала вельми актуальною навіть для такої миролюбної причорноморської держави, як Україна.

За останні десять років піратство як у кількісному (2002 р. – 383 акти нападів піратів, у результаті яких 6 моряків убито; 2003 р. – 452 акти нападів, у результаті яких 21 моряка було убито; у 2004 р. зафіксовано 330 актів нападів – 30 моряків убито; 2006 р. – 239 нападів; 2007 р. – 263 піратські напади на морські судна; всього за перших 9 місяців 2009 р.: на 114 суден висаджувалися пірати; 34 судна були захоплені; 88 суден було обстріляно; 661 члена екіпажу було взято в заручники; 12 членів екіпажу було викрадено; 6 членів екіпажу загинули; 8 членів екіпажу пропали без вісті; з початку 2010 р. зафіксовано 196 інцидентів на морі, пов'язаних з акціями піратів) [1], так і в якісному стані (розширення видів і технічної якості озброєння піратів та диверсифікація засобів та методів їх нападу) дуже стрімко переросло в проблему світового масштабу, яку сьогодні багато держав оцінюють як один із видів міжнародного тероризму, бо вона явно та безперечно загрожує неймовірними негативними наслідками, насамперед серйозними порушеннями системи світового

морського судноплавства та вантажопасажирських перевезень, які супроводжуються не тільки великими людськими жертвами, але й тяжкими економічними та екологічними наслідками, політичним напруженням міжнародних відносин між державами тощо. Так, деякі зарубіжні експерти вважають проблему піратства серйозною у ступені, достатньому для справляння безпосереднього впливу на регіональну безпеку, яка потребує адекватного розвитку рівня регіонального співробітництва в зазначеній сфері. Інші відзначають, що піратство становить безпеку не тільки міжнародній морській торгівлі, а й набуває рис феномена світового піратства та виходить на рівень проблем, від вирішення яких залежить стабільне існування людства.

Ступінь наукової розробки теми. Незважаючи на новизну зазначеної проблематики, юридична наука так або інакше освітлювала питання забезпечення свободи міжнародного та національного судноплавства та його безпеки. Особливий інтерес становлять дослідження російських і іноземних учених XIX і початку XX століть, таких, як: У. Батлер, І. Блюнчлі, Б. Божек, Е. Д. Браун, Д. Бубакер, А. Булесбаа, М. Валенсія, Е. Ватель, Д. Відас, П. Вілкінсон, Б. Дабнер, Д. О. Качановський, Д. Коломбос, Є. Конторович, Ф. Ліст, А. В. Лоу, М. Мак-Дугел, Ф. Ф. Мартенс, М. Нордквіст, І. А. Овчинников, Г. Онг, Л. Оппенгейм, Т. Ортолан, П. Отфейль, Ф. Перельс, Д. Ротвелл, М. Траверс, Ч. Ч. Хайд, Д. Хекворт, Р. Черчилль, К. Шмідт, А. Янг.

Науковою основою дослідження стали загальні та спеціальні науково-теоретичні праці сучасних учених із міжнародного права, які зробили внесок до розробки його загальних проблем та проблематики безпеки на морі та боротьби з піратством. Видне місце серед них посідають: М. О. Баймуратов, К. А. Бекяшев, І. П. Бліщенко, М. В. Буроменський, О. Ф. Висоцький, Л. М. Галенська, Є. Б. Ганюшкіна, М. М. Гуренко-Вайцман, В. М. Гуцуляк, В. В. Демиденко, В. Н. Денисов, О. О. Зайчук, А. В. Змеєвський, Г. Г. Іванов, Г. В. Ігнатенко, А. Я. Капустін, І. І. Карпец, А. Л. Колодкін, О. Л. Копиленко, М. Куршев, М. І. Лазарев, І. І. Лукашук, Я. Маховський, Н. Р. Малишева, С. О. Малінін, В. В. Мицик, С. А. Моджорян, М. М. Нейдінг, І. Х. Нейкирхен, Ю. С. Ромашев, В. Ф. Сидорченко, І. Є. Тарханов, С. В. Черніченко.

Мета статті. Автори в рамках запропонованої статті ставлять за мету дослідити актуалізацію морського піратства в сучасний період та його негативний вплив на міжнародний правопорядок.

Виклад основного матеріалу. Варто зазначити, що практично все XX століття морське піратство перебувало поза увагою світового співтовариства. Його появу наприкінці століття багато хто вважали спорадичними випадками, а подальший розвиток і активізацію – історичним анахронізмом. Разом з тим багато дослідників вважають, що морське піратство проходить сучасний період свого розвитку, відзначаючи, що воно нікуди не йшло, а лише в певні періоди сучасної новітньої історії мімікрувало, а потім розгорнулося у всій своїй новій могутності.

Так, В. Ф. Сидорченко обчислює сучасний період піратства з другої половини XIX ст., природно включаючи його в загальну хронологію розвитку морського розбою. Він вважає його фактологічним початком скасування каперства, а також наявністю істотних змін у сфері суднобудування і мореплавання, зв'язаних з досягненнями науково-технічного прогресу (на зміну вітрилам на морських судах поступово прийшли парові машини, а потім дизелі, турбіни, ядерні реактори) [2]. У свою чергу, В. Л. Михеев затверджує, що «піратство існувало з різною інтенсивністю у всіх приморських країнах. Піратство не зникло і в даний час» [3].

Представники міжнародно-правової доктрини виділяють ряд факторів і зумовлені ними тенденції у сфері сучасного піратства, що носять не тільки амбівалентний характер, бо деякою мірою вони як стримують і протидіють зростанню піратства, так і детермінують таке зростання, але й у сучасних умовах багато які з цих факторів виявляються неспроможними. Розглянемо їх.

Першим із зазначених факторів є істотне збільшення кількості суден у Світовому океані – у даний час їх у сотні разів більше, ніж було в XVII–XVIII ст.ст., тобто в епоху розквіту піратства. Слід зазначити, що при цьому точна кількість суден невідома, хоча передбачається, що їх понад 30 млн [4]. Отже, збільшення кількості суден на світових морських шляхах об'єктивно розширює коло суб'єктів зазіхання з боку піратів, але одночасно дає і можливість організувати і реалізувати колективні дії з боку держав, екіпажів і власників суден для здійснення протидії йому.

Другим фактором можна вважати збільшення кількості великих і дуже великих суден, на яких перевозиться основна частина морських вантажів. Цей фактор, на думку В. Ф. Сидорченка, породжує відразу дві негативні тенденції для розвитку піратства: 1) напад на такі судна найчастіше неможливий чи малоперспективний; 2) навіть будучи захопленими, великі судна не можуть використовуватися для піратських операцій через свої розміри, малу швидкість і маневреність, а також впізнання їх колишніми власниками і спеціальними протипіратськими службами. Крім того, з урахуванням сучасного розвитку космонавтики, апарати, що функціонують на орбіті, здатні знайти таке судно в найкоротший термін і навести на піратів авіацію чи надводні військові кораблі [5].

Разом з тим у сучасній практиці морського піратства збільшуються випадки захоплення великих і особливо великих суден і їх затримання разом з екіпажами з метою одержання викупу. У 2005 р. біля берегів Сомалі зафіксована перша спроба піратів захопити цілий круїзний лайнер «Сіборн спіріт», що проходив у 160 км від узбережжя, направляючись з єгипетського порту Олександрія в Кенію. Пірати наздогнали його на швидкохідних катерах і почали обстрілювати з автоматів і гранатометів. Виручила лише кмітливість команди лайнера. Моряки застосували проти нападаючих так названу акустичну пушку: її звук буквально глушить людину. Це дало можливість виграти час для того, щоб лайнер зміг прискорити хід і піти у відкритий океан [6]. У листопаді 2008 р. сомалійські пірати в 450 морських милях (830 кілометрів) до південно-сходу від кенійського міста Момбаса захопили і доставили до їхньої основної бази на сомалійському узбережжі – у порт Ейль – супертанкер Sirius Star, що перевозив 2 млн барелів нафти вартістю 100 млн дол. США, який належав ТНК із Саудівської Аравії ARAMCO і затримувався до одержання піратами викупу [7].

Третім фактором можна вважати появу внаслідок науково-технічного прогресу плаваючих об'єктів, що недоступні для піратів через свої фізико-технічні характеристики (підводні судна (військові й торгові), літаки-катера, екраноплани зі швидкістю до 150 вузлів, плаваючі акваміста з населенням до 200 тис. чоловік і т. д.) [8]. Природно, що тенденції до появи на морі суден з особливими навігаційними й іншими характеристиками, що роблять їх недоступними для піратів, варто віднести до числа несприятливих для розвитку піратства. Разом з тим досягнення науково-технічного прогресу, що дозволяють створювати швидкісні й маневрені судна і кораблі, використані сучасними піратами, варто розглядати як фактор, сприятливий для розвитку піратства [9].

Ще одним, четвертим, фактором є наявність серйозного озброєння на піратських кораблях, які обладнані скорострільними пушками і кулеметами, а самі пірати – гранатометами й автоматами, що сприяє розвитку сучасного піратства [10]. Слід зазначити, що в цьому прямо винуваті багато які держави-члени світового співтовариства, які вважають продаж зброї важливим фактором зміцнення національної економіки. В умовах твердої конкуренції на збройовому ринку придбати найсучаснішу зброю, навіть малими партіями, з використанням посередницьких структур не становить великого труда, і цим успішно користаються піратські синдикати і подібні їм структури.

П'ятий фактор, що кореспондує з четвертим і виступає як одна зі сторін дихотомії, є відсутність на торгових судах будь-якого озброєння в мирний час (крім великих пасажирських суден, що мають служби безпеки) і заборона (у більшості країн,

включаючи Росію) видавати зброю членам екіпажу. Це об'єктивно сприяє безкарності піратських операцій і позитивно позначається саме на розвитку піратства. Природно, що існують держави, де встановлене дуже суворе покарання за піратство, і навіть віддаленість загрози покарання, що можливо лише тоді, коли (і якщо) пірата піймають, має свою дію на потенційних піратів. Але разом з тим безкарність дій піратів у момент нападів перманентно зростає. Серед багатьох інших факторів це детермінується відсутністю зброї в екіпажу, необхідної для відбивання нападу. Тому не випадково у вітчизняній і зарубіжній літературі досить активно обговорюється питання про необхідність озброєння торгових суден. Апологети позитивного вирішення цього питання аргументують свою позицію з постійним зростанням кількості піратських нападів на торгові судна і неефективністю інших заходів боротьби з ними. Супротивники, серед яких директор Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau) (далі – ІМВ) – міжнародної неурядової організації, створеної Міжнародною торговельною палатою у 1981 р. спеціально для боротьби з морським піратством і іншими правопорушеннями на морі, Ерік Еллен, вважають, що позитивне вирішення цього питання може призвести до непередбачених результатів і вибуху проявів жорстокості по обидва боки. Вони акцентують увагу на ряді виникаючих у цьому разі міжнародно-правових проблем, серед яких такі:

а) який статус надати зброї на цивільному судні (незалежно від її кількості). Бо за її наявності на судні порушується найважливіший принцип міжнародного морського права – принцип свободи відкритого моря і такий прояв цієї свободи, як свобода судноплавства;

б) судно у відкритому морі й усе, що відбувається на ньому, підлягає юрисдикції держави прапора судна. За наявності зброї, унаслідок розходження в законах держав щодо права громадян на зброю, неминуче виникне колізія в різному правовому становищі як самих суден, так і їхніх екіпажів, а також пасажирів, оскільки на одному торговому судні всі члени екіпажу і навіть пасажирів будуть поголовно озброєні (наприклад, таке право надається законодавством США), а на судні іншої держави (наприклад, України) таке озброєння екіпажу заборонене. Фактором, що ускладнює правову колізію, будуть і різні умови національних законодавств, за яких не тільки припустиме застосування зброї, але і коли таке застосування буде правомірним;

в) екіпаж, що має зброю, повинний мати спеціальні навички з її застосування, а це, по-перше, вимагає постійного тренування; по-друге, викликає необхідність істотних матеріальних витрат; по-третє, вимагає спеціальних умов і віднімає багато часу [11]; по-четверте, виходить за межі професійних вимог, пропонованих до морської професії (авт. – М.Б., Г.П.).

Шостим фактором у протидії морському піратству виступає технічна оснащеність морського судна. У даний час будь-яке судно, оснащене радіо- чи супутниковим зв'язком, має можливість негайно сповістити про загрозу піратського нападу чи про те, що вже стався напад піратів. Таке повідомлення має за мету виклик літаків, вертольотів, швидкохідних кораблів для захисту від піратів чи їх переслідування, затримки і знищення [12].

Сьомим фактором, що справляє істотний вплив на виникнення піратства в тих чи інших районах Світового океану, виступає наявність чи відсутність у конкретної держави (як прибережної, так і держави прапора. – Авт.) військово-морського флоту й авіації, а також спеціальних служб для боротьби з піратством. Систематичне тлумачення цього положення дає можливість включити в нього такий критерій, як членство держави прапора судна в будь-якій військовій організації (наприклад, НАТО) чи економічному інтеграційному об'єднанні (наприклад, Європейський Союз і т. д.). У цьому контексті варто зазначити, що, як правило: а) піратські прояви практично не спостерігаються в районах розташування військово-морських баз через реальну можливість оперативної

реакції на напад; б) наявність у держав великого військового флоту і військової авіації також є чинником, що стримує розвиток піратства. І, навпаки, відсутність такого контингенту в держав, розташованих у тропічному і субтропічному морському регіонах Африки, Азії, Америки й Австралії, стимулює появу і прояв піратських нападів.

Останній, восьмий, фактор, що його виділили представники міжнародно-правової доктрини, також носить амбівалентний характер. З одного боку, яскраво виражений міжнародний характер сучасного мореплавання, детермінований існуючою економічною взаємозалежністю практично всіх держав світу, як прибережних, так і континентальних, – свідченням чому, зокрема, є той факт, що до 90 % зовнішньоторговельних вантажів світу перевозяться на морських судах [13], – створює об'єктивні передумови і навіть реальні можливості для перманентного розвитку, кількісного і якісного зростання піратства. Чому ми є в даний час свідками. Але з іншого – створює унікальні можливості для об'єднання сил, засобів і можливостей світового співтовариства держав з протидії, приборкання і знищення морського розбою.

Варто зазначити, що проблема морського піратства привертає увагу світового співтовариства держав, починаючи з початку 80-х рр. минулого століття. Спочатку це були спорадичні випадки, але коли в період з лютого по червень 1986 р. відбулося понад 100 піратських нападів на торгові судна, ІМВ повідомило «про відродження морського піратства в найвеличезніших масштабах» [14], що фактично стало свідченням «ренесансу піратства». У той період як найбільш небезпечні виділялися «великі ділянки за межами територіальних вод поблизу узбережжя Індонезії і Бразилії» [15].

Кількість випадків піратського нападу на судна, причому як у Світовому океані, так і в морських портах і навіть у внутрішніх водах прибережних держав, постійно і неухильно зростала, набуваючи характеру стійкої тенденції.

Так, у 1995 р. загальна кількість піратських нападів, зареєстрованих в ІМО, склала 134 випадки; у 1996 р. – 228; у 1997 р. – 252; у 1998 р. – 210; у 1999 р. – 309 випадків [16]. Згідно з даними щорічної доповіді ІМВ за 2000 р. число випадків піратства і збройного розбою проти суден збільшилося на 57 % у порівнянні з 1999 р. і зросло майже в чотири з половиною рази в порівнянні з 1991 р. Протягом 2000 р. у ІМВ надійшло 469 повідомлень про напади на судна, що знаходилися в морі, на якірній стоянці чи біля причалу; у 307 випадках пірати висаджувалися на судна; у цілому 8 суден були захоплені. У цей самий період спостерігалось зростання насильства, що застосовувалося під час цих нападів: якщо в 1999 р. було вбито 3 моряки і поранено 24, у 2000 р. – убито було 72 і поранено 99 моряків. На думку ІМВ, про велике число нападів повідомлення не надходять, тому зазначені цифри не є цілком точними. Так, у 2000 р. тільки понад 100 випадків нападів відбулося в Індонезії. Щодо інших районів зібрані ІМВ дані свідчать про тривожне зростання числа актів піратства і збройного розбою: 75 – у Малакській протоці (у порівнянні з 2 у 1999 р.); 55 – у Бангладеш (у порівнянні з 25 у 1999 р.); 35 – в Індії (у порівнянні з 14 у 1999 р.); 13 – в Еквадорі (у порівнянні з 2 у 1999 р.) і 13 – у Червоному морі (де в 1999 р. таких нападів не було). Одним із районів, де злочинна діяльність піратів зменшилася (скоротившись з 14 інцидентів до 5), стала Сінгапурська протока [17].

У цей самий період виявилася якісна тенденція морського піратства. Так, розширився його об'єктний склад – на тлі зростання числа піратських нападів на рибальські й пасажирські судна об'єктами нападу дедалі частіше ставали приватні яхти, особливо дорогі океанські, деякі з яких просто зникли за підозрілих обставин [18]. Під час таких нападів пірати нерідко вбивали членів екіпажів, забирали гроші й майно, що вдавалося знайти, і ховалися. Відомо кілька випадків, коли судно захоплювалося багаторазово [19].

За останні десять років морське піратство дуже стрімке переросло в проблему

світового масштабу, що сьогодні більшість держав оцінюють як один із видів міжнародного тероризму. Це об'єктивоване його явними і безперечними загрозами, неймовірними негативними наслідками. Серед них, у першу чергу, серйозними порушеннями системи світового морського судноплавства і вантажопасажирських перевезень, що супроводжуються не тільки великими людськими жертвами, але й важкими економічними й екологічними наслідками, політичною напругою міжнародних відносин між державами тощо. Так, зарубіжні експерти вважають проблему піратства серйозною у ступені, достатньому для справляння безпосереднього впливу на регіональну безпеку, що має потребу в адекватному розвитку рівня регіонального співробітництва у відзначеній сфері. Так, в одній з доповідей міжвідомчої робочої групи урядові США відзначається, що піратство становить собою загрозу найбільш важливим торговим морським комунікаціям у світі і створює перешкоди в розвитку вільної торгівлі в результаті неминучого підвищення страхових ставок, сприяє виникненню і зростанню напруженості між прибережними державами [20].

Відповідно до інформації ІМВ, кількість піратських нападів у різних районах Світового океану останніми роками має стрімку, перманентну і стійку тенденцію до зростання. На превеликий жаль, якщо інтенсивність піратських нападів може зменшуватися чи збільшуватися, то кількість загиблих моряків від піратських нападів щороку тільки збільшується (у 2002 р. – 383 акти нападів піратів, у результаті яких 6 моряків убито, 2003 р. – 452 акти нападів, у результаті яких 21 моряк був убитий, у 2004 р. – зафіксовано 330 актів нападів, 30 моряків убито) [21].

Згідно з доповіддю ІМВ кількість зареєстрованих випадків морського піратства за 2007 р. збільшилася в порівнянні з 2006 р. на 10 %. У 2007 р. у світі було зареєстровано 263 піратських напади на морські судна, у той час як у 2006 р. – усього лише 239. Як відзначається в доповіді ІМВ, пірати в 2007 р. стали краще оснащені технічно і краще озброєні. Так, кількість нападів на морські судна з використанням вогнепальної зброї збільшилася в порівнянні з 2006 р. на 35 %, а кількість поранених членів екіпажу суден, що зазнали піратського нападу, збільшилася з 17 до 64 чоловік [22]. У 2008 р. учасилися піратські напади біля узбережжя Нігерії і Сомалі. Так, у берегів Нігерії піратство виросло в порівнянні з 2006 р. у 3,5 разу – з 12 до 42 нападів, з яких 25 було здійснено в районі порту Лагос. У берегів Сомалі випадки піратства також учасилися більш ніж утричі – з 10 до 31 нападу. При цьому піратство в цьому районі відзначалося викраденням морських суден і захопленням заручників. У 2007 р. сомалійські пірати викрали 11 суден, а в заручниках утримували 154 членів їхніх екіпажів.

У той самий час у Південно-Східній Азії, завдяки вжитим урядами держав цього регіону заходам, випадки піратства зменшилися. Так, у берегів Бангладеш піратство в 2007 р. скоротилося більш ніж утричі – з 47 до 15 випадків [23]. Однак зазначені позитиви носять одиничний характер. Кількість випадків нападу піратів продовжує неухильно зростати. За даними ІМВ, за перше півріччя 2009 р. сталося 240 нападів піратів, що в два рази більше, ніж у 2008 р. Найчастіше напади чинилися в Аденській затоці, що омиває берега Сомалі. У першій половині 2009 р. у цій акваторії зафіксовано 146 нападів піратів, з яких 32 закінчилися захопленням судна [24].

У 2009 р., за інформацією Центру з боротьби з піратством ІМВ, відзначене більш ніж дворазове зростання нападів на цивільні судна. Якщо за перші шість місяців 2008 р. було зареєстровано 114 піратських нападів, то в 2009 – із січня по липень – уже 240. А за 9 місяців 2009 р., за даними ІМВ, показники піратської активності з лишком перекрыли аналогічні «досягнення» за 2008 р. Кількість випадків застосування піратами вогнепальної зброї зросла на 200 % у порівнянні з аналогічним періодом минулого року. За перші 9 місяців 2009 р. відзначено 306 випадків нападу піратів проти 293-х за весь 2008 р. Усього за перші 9 місяців 2009 р. ІМВ наводить такі дані: на 114 суден

висаджувалися пірати; 34 судна були захоплені; 88 суден були обстріляні; 661 член екіпажу був узятий у заручники; 12 членів екіпажу були викрадені; 6 членів екіпажу загинули; 8 членів екіпажу пропали без вісті [25].

Дані 2010 р. також не вселяють оптимізму. За даними ІМВ, за перші 6 місяців поточного року пірати в усьому світі захопили 31 судно. У результаті обстрілу атакованих ними теплоходів один моряк убитий, 16 – поранені, 597 – узяті в полон. З початку 2010 р. ІМВ зафіксував 196 інцидентів на морі, зв'язаних з акціями піратів. І хоча це на 20 % менше, ніж за той самий період минулого року, коли число піратських вилазок досягло 240, але стан справ у кращу сторону не поліпшується. Разом з тим на 61 % менше піратських захоплень відбулося в Аденській затоці. У 2009 р. там було зареєстровано 86 нападів, а в першій половині 2010 р. – 33 піратські атаки. У Малаккській протоці, що з'єднує моря Тихого океану з Індійським, активність піратів зведена до нуля завдяки зрослій військовій присутності в ній ВМС чотирьох прибережних країн – Індонезії, Малайзії, Сінгапуру і Таїланду. Але в той самий час зросло число нападів, що їх вчинили сомалійські пірати (з 44 до 51). За 6 місяців цього року у берегів Сомалі пірати захопили 27 мирних суден і 544 заручники. Вони стали частіше нападати на торгові судна за одну тисячу миль від узбережжя Сомалі – у південній частині Червоного моря і на просторах Індійського океану. Крім того, ІМВ відзначає зростання піратської активності в Південно-Китайському морі, де число нападів подвоїлося з 7 до 15 [26].

Наведені дані актуалізують проблематику просторової сфери діяльності піратів. Причому, як обґрунтовано уявляється, її варто розуміти в двох аспектах: у широкому – як морські простори, розташовані поблизу від конкретних держав, чи інші ділянки Світового океану, де відбуваються піратські напади (регіональний географічний критерій. – Авт.); і у вузькому – як типові, чи, як їх визначає російський дослідник Ю. С. Ромашев, традиційно типові місця нападів піратів [27] (локальний географічний критерій. – Авт.).

У сучасній історії вже склалися місця прояву регіонального географічного критерію морського піратства. Географія дій піратів у ХХІ ст. охоплює прибережні води Азії, Африки, Латинської Америки. За даними Центру з боротьби з піратством ІМВ, основними районами нападів є: а) Південно-Східна Азія і Південно-Китайське море (Малаккська протока, Індонезія, Філіппіни, Таїланд); б) Західна Африка (Нігерія, Сенегал, Ангола, Гана); Індійський океан; в) Східна Африка (Індія, Шрі-Ланка, Бангладеш, Сомалі, Танзанія); г) Південна Америка і Карибське море (Бразилія, Колумбія, Венесуела, Еквадор, Нікарагуа, Гайана). Незважаючи на зростаючу загрозу в районі Африканського Рогу, лідером за кількістю нападів усе-таки залишаються прибережні води Індонезії і Сомалі [28].

Локальний географічний критерій морського піратства виявляється в такий спосіб і може бути класифікований так: а) під час перебування судна на якорі чи в дрейфі на зовнішньому рейді порту, тобто поза акваторією порту, в очікуванні введення в порт чи дозволу на вхід у порт для підходу до причалу чи окремого терміналу; б) при перебуванні судна в межах порту (звичайно під час стоянки на якорі), хоча можливо і при переміщеннях по порту і навіть при стоянці біля причалу; в) на ходу судна [29].

Слід зазначити, що до різкого зростання випадків морського піратства і становлення його як негативного феномена сучасного міжнародного і національного права наука міжнародного права виявилася не готова. Доктринальні підходи до вивчення загрози міжнародному правопорядку і міжнародно-правових наслідків морського піратства в цей період, як і раніше, будувалися, скоріше, на історичних анахронізмах і аналізі одиничних випадків. Тому в наукових працях із проблем боротьби із сучасним піратством цілком були відсутні телеологічний і комплексний підходи або їм приділялася недостатня увага. Отже, як правило, розглядалися більшою

частиною історичні аспекти морського піратства чи деякі окремі сторони боротьби з даним злочином. Унаслідок цього склалася ситуація, при якій у міжнародному публічному праві досліджувана проблематика не тільки не була комплексно розкритою, але до неї був виявлений явно халатний, недалновидний і недостатній науковий інтерес з боку фахівців-дослідників проблематики міжнародного і національного морського права. Крім того, представники доктрини й окремі практики зовсім не враховували ту обставину, що боротьба з міжнародним морським піратством через її велику складність і особу специфіку не може бути прерогативою будь-якого окремого державного органу чи групи органів навіть окремої держави.

Разом з тим слід зазначити, що в той період великий внесок у дослідження пакета загальних і приватних питань, що стосуються різних аспектів морського піратства, зробили ряд радянських і вітчизняних учених, серед яких варто назвати В. В. Демиценка, Л. А. Моджорян, В. М. Прусса, О. М. Шемякина, Ю. С. Ромашева та ін.

Через недостатній рівень доктринального обґрунтування піратства й актуалізації цього міжнародного злочину в сучасних умовах об'єктивно зростає інтерес до рівня і якості доктринального забезпечення й обґрунтування піратства. Особливо в контексті міжнародно-правової регламентації комплексу заходів, що підлягають здійсненню світовим співтовариством і його державами-членами з протидії здійсненню піратства і його поширенню.

Методологічно важливим у вирішенні цієї проблеми уявляється видова характеристика піратства. Так, на думку фахівців і експертів Міжнародної морської організації (International Maritime Organization – ІМО), сучасне морське піратство підрозділяється на три види [30]. Перший – коли збройні зграї атакують з ножами і пістолетами судно у відкритому морі чи в гавані, використовуючи фактор раптовості. Вони грабують пасажирів і екіпаж, а також частину вантажу.

Для другого виду характерним є жорстокий напад добре організованих і озброєних місцевих банд, що звичайно супроводжується вбивствами, нерідко знищенням всього екіпажу судна і захопленням вантажу.

І третій вид – це добре скоординовані дії міжнародних організованих груп із захоплення морських суден з особливо важливими і коштовними вантажами. При цьому екіпаж корабля знищується чи висаджується, а вантаж перевантажується на піратське судно. Захоплене судно після цього звичайно продається по підроблених паперах чи використовується для власних цілей. Прикладом цього є один із найрезонансніших нападів піратів, що відбувся в листопаді 1998 р. У Тайванській протоці на борт китайського суховантажника «Чунг сон», що перевозив шлаки для доменних печей у Малайзію, пробралися переодягнені у форму митників пірати. Вони жорстоко розправилися з екіпажем – обезглавили всіх 23 членів команди, їх тіла були викинуті за борт, а судно було продано сінгапурському бізнесмену за 300 тис. дол. [31].

Слід зазначити, що географія морського піратства розширюється, тобто актуалізується його регіональний географічний критерій. Останніми роками пірати нападали на судна, як мінімум, 62 держав світу у водному просторі, що прилягає до 56 держав. Сьогодні таким кривавим промислом на морських просторах займаються понад ста великих піратських угруповань [32].

Необхідно акцентувати увагу на тім, що дедалі частіше пірати стають дедалі більш організованими, вони працюють системно, тобто за наведенням і під замовлення, мають зв'язки в уряді, прекрасно володіють інформацією, попередньо знають маршрут судна-жертви, характер вантажу, його тоннаж, кількість екіпажу й охорони. По підрахунках економістів, збиток світовій економіці від нападів піратів щорічно досягає 16 млрд доларів. Причому сучасні пірати захоплюють не тільки невеликі торгові судна, але й нафтоналивні танкери і навіть військові есмінці [33].

Помітне місце в даній статистиці посідають напади на танкери, перекачування

нафти і нафтопродуктів у резервуари, що знаходяться на суднах нападаючих, і подальший продаж «чорного золота» на чорному ринку. У жовтні 2005 р. у Малаккській протоці пірати атакували малайзійський нафтоналивний танкер, зігнули всю команду в одне приміщення і перекачали на свої швидкохідні катери кілька тисяч тонн дизельного палива, після чого зникли. Судновласники оцінюють збитки в 600 тис. доларів [34]. Такі дії піратів, їхня сміливість, невтримна нахабність і висока маневреність при вчиненні злочинів навіть змусили уряд Китаю розробити план будівництва нафтопроводу, що уникає транспортування близькосхідної й африканської нафти через Малаккську протоку.

На піратські судна припадає також лєвова частка контрабанди, операцій з перевезення наркотиків. Наприклад, у Південній Америці піратство відродилося в 70-х рр. ХХ ст., коли колумбійські наркобарони різко збільшили постачання кокаїну у США.

Сучасне морське піратство – це розгалужена і динамічна система. Згідно з даними Комісії ООН з морського права, як уже відзначалося, на сьогоднішній день у світі діють близько 100 піратських угруповань, що примикають до інтернаціональних судноплавних артерій, їх обслуговують не менш 20 великих банків з філіями в регіонах Азії й Африки, а вербуванням майбутніх піратів займаються близько 40 міжнародних компаній [35].

Проблема піратства вже давно стосується і нашої держави. У результаті комерціалізації українського флоту український моряк, що частіше плаває під прапором не своєї держави, перебуває в регіонах, де існує велика імовірність піддатися нападу з боку піратів. У січні 2002 р. судно «M.V. Princess Sarah», що належить українсько-ліванському підприємству «Азов Сі Старий Ейдженсі», з екіпажем з 18 чоловік, серед яких було 8 українських моряків, захопила банда піратів у територіальних водах Сомалі. У серпні 2002 р. в руки сомалійських піратів потрапило британське судно з українським екіпажем. При звільненні людей лиходії зажадали 11 млн доларів [36]. У жовтні 2005 р. судно «Панагія», що плило під прапором Ліберії, екіпаж якого складався з 22 громадян України, захопили пірати. І тільки через 38 днів компанія-власник судна виплатила піратам за судно з українськими моряками 700 тис. доларів [37]. Трагічний випадок був зафіксований чотири роки тому назад у бразильському порту Сантус, коли в результаті збройного пограбування українського судна «Капітан Васков» загинув старший помічник і ще один член екіпажу був поранений [38].

Сьогодні Україна виступає за визначення морського піратства як факту прояву міжнародного тероризму. Про це ще в 2005 р. заявляв А. Кінах, Секретар Ради національної безпеки й оборони України (далі – РНБО). Він відзначив, що Україна пропонує створити міжнародні сили швидкого реагування в тих регіонах світу, де найбільш поширене піратство. Секретар РНБО також виступив з ініціативою створення національного механізму реагування на факти піратства на основі існуючого в Україні антикризового центру [39].

Сказане вище, безумовно, підтверджує, що піратство становить собою істотну загрозу для безпеки як українських, так і іноземних суден, членів їхніх екіпажів і пасажирів, а також завдає великої шкоди міжнародним відносинам. Це також є свідченням об'єктивної потреби в активізації заходів з боку міжнародного співтовариства щодо протидії цьому явищу.

Резюмуючи, слід зазначити, що сучасне морське піратство поступово і перманентно набуває характеру однієї з глобальних проблем людства, бо зазіхає на найбільш значимі загальнолюдські й державні цінності, публічні й приватні інтереси. Це об'єктивно визначає й актуалізує розгляд необхідності нормативно-правової регламентації і регуляції цієї проблеми не тільки на рівні окремої держави, але й у

контексті діяльності всієї світової співдружності держав. Бо саме в такий спосіб можна з якісно нових позицій оцінювати як питання національної безпеки, так і статутарний і перспективний стан міжнародного співробітництва в цій сфері. Вважаємо, що вирішення проблеми протидії морському піратству в сучасний період можливо лише завдяки спільним і об'єднаним зусиллям держав і тільки в системі міжнародного світового співробітництва.

У контексті такого підходу уявляється можливою побудова концептуальної моделі, що має такі характеристики: *організаційна* – означаюча побудову оптимальної організаційної структури, що дозволяє ставити цілі й реалізувати їх, досягаючи при цьому певного управлінського ефекту; *нормативна* – протидія піратству повинна здійснюватися в рамках міжнародного правового порядку, що заснований і базується на міжнародному праві, його принципах і нормах; *суб'єктна* – у рамках протидії піратству повинні діяти належні суб'єкти – світове співтовариство держав, держави-члени світового співтовариства і створювані ними міжнародні організації; *об'єктна* – основним об'єктом, що лежить в основі протидії піратству, у буквальному значенні виступає забезпечення порядку, упорядкованості в міжнародних відносинах. Така протидія спрямована на боротьбу зі злочинами міжнародного характеру, чиненими на морі, і має своєю телеологічною домінантою забезпечення нормальних і миролюбних відносин і співробітництва між усіма державами, незалежно від їхніх політичних, економічних, соціальних систем і від рівня їх розвитку; *поведінкова (діяльнісна)* – гіпотетично формована модель протидії сучасному піратству повинна бути заснована на відповідній (спільній, синхронній і адекватній) поведінці й діяльності її основних суб'єктів міжнародного права – держав і створених ними міжнародних організацій; *інституціональна* – у своїй структурній основі протидія піратству повинна носити інституціонально-структурований характер, тобто її повинна реалізовувати сукупність міжнародних інституцій, у т. ч. і профільного характеру, тобто міжнародних загальних і спеціальних організацій світового співтовариства; *комунікативна* – у рамках протидії піратству здійснюється і реалізується системний комплекс відносин між державами, між державами і міжнародними організаціями, між державами й іншими суб'єктами міжнародного права і міжнародних відносин з метою здійснення профільної діяльності; *гносеологічна, епістемологічна (пізнавальна)* – шукана модель протидії піратству дає можливість продемонструвати реальність утілення на практиці реалізації принципів і методів устрою світового співтовариства й ефективності норм і принципів міжнародного права, на яких воно базується; *аксіологічна (ціннісна)* – шукана модель повинна розкрити ціннісний потенціал протидії піратству як результату співробітництва держав-членів світового співтовариства, важливого досягнення людської цивілізації, як феномена, що має особливу важливість для її існування; *методологічна* – у рамках шуканої моделі є можливість виділення системи принципів і способів організації і побудови теоретичної і практичної діяльності людей і держав з вирішення важливої проблеми загальносвітового значення в рамках світового співтовариства; *конститууюча* – побудована модель протидії піратству, фактично закріплює світове співтовариство в якості суб'єкта як такого; *доктринально-прагматична* – формування моделі протидії піратству здійснюється на підставі міжнародно-правової доктрини, практичного досвіду держав і міжнародних організацій, а також загальноновизнаних принципів і норм міжнародного публічного права; *статутарна* – запропанована модель протидії піратству повинна підтвердити і закріпити реальне становище міжнародного співтовариства, його держав-членів і міжнародних інституцій і їх особливу значимість; *емпірична* – функціонування моделі протидії піратству дає можливість виявити причини його виникнення, характерні риси, принципи діяльності, форми його реалізації; *проспективна (прогностична)* – виявляється в тім, що функціонування моделі протидії піратству дає можливість

передбачати основні тенденції його розвитку і ставити нові завдання з його обмеження і припинення; *дефінітивна (понятійна)* – піратство як понятійний (семантичний) елемент, незважаючи на його негативне наповнення, усе-таки дає можливість виділити цілий ряд понятійних характеристик міжнародного публічного права – держави, міжнародне співтовариство, міжнародне право, міжнародна законність, міжнародні організації і т. д.; *компаративна* – феномен піратства співвідноситься і може порівнюватися як із правопорядком у державі, так і з різними аналогічними, але вже галузевими феноменами, що існують у міжнародному праві, наприклад з дотриманням прав людини, з міжнародним економічним правопорядком, міжнародним гуманітарним правопорядком, міжнародним правопорядком у міжнародному морському праві й т. д.

Список використаної літератури

1. Див.: Морское пиратство: новый виток эскалации. – Ресурс доступа: <http://www.sovfracht.info/?PageID=437>
2. Див.: Сидорченко В. Ф. Морское пиратство / В. Ф. Сидорченко. – СПб. : Издат. Дом С.-Петербург. гос. ун-та : Изд-во юрид. фак. С.-Петербург. гос. ун-та, 2004. – С. 33.
3. Михеев В. Л. Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности морского судоходства : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.10 Международное право. Европейское право / В. Л. Михеев. – СПб., 2003. – С. 3.
4. Asher J. U. S. Merchant marine and the maritime world in 1995 / J. U. S. Asher // United States Naval Institute Proceedings. – 1996. – № 5. – P. 184–187, 189–190, 192–193.
5. Див.: Сидорченко В. Ф. Вказ. твір. – С. 341.
6. Борьба с пиратством становится проблемой морской международной безопасности [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://transbez.com/info/sail/piratefight.html>
7. Пираты требуют за супертанкер с нефтью \$ 25 млн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://korrespondent.net/world/652805>
8. Див.: Сидорченко В. Ф. Вказ. твір. – С. 341.
9. Там само.
10. Див.: Вооружать ли торговые суда? // Морской флот. – 1991. – № 11. – С. 40.
11. Див.: Сидорченко В. Ф. Вказ. твір. – С. 346.
12. Там само.
13. Див.: Перечень резолюций ассамблей и комитетов Международной морской организации (ИМО). – СПб. : Морской транспорт, 1998. – С. 121.
14. Пресс-релиз Международного морского бюро, июль, 1986 г. – ММБ, 1986. – 4 с.
15. Ренессанс пиратства // С.-Петербург. ведомости. – 1997. – 13 февр.
16. Див.: Ромашев Ю. С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления) / Ю. С. Ромашев. – М. : РосКонсульт, 2001. – С. 39.
17. Piracy attacks rise to alarming new levels, ICC report reveals [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iccwbo.org>.
18. Конференция по морскому праву, 8–12 дек. 1997 г. – Ньюпорт : Оборонный ин-т междунар. правовых исслед., 1997. – Ч. 4. – С. 4–6.
19. Див.: Ганюшкина Е. Б. Вооруженные нападения на суда в портах и на море, деятельность ИМО по борьбе с незаконными актами, морское мошенничество, незаконная транспортировка наркотиков / Е. Б. Ганюшкина, В. С. Ширманов // Экспресс-информация. Серия «Технология морских перевозок и морские порты» / Департамент морского транспорта. – М., 1995. – Вып. 5/6 (251/252). – С. 6.
20. Резяпов Н. Пираты XXI века [Электронный ресурс] / Н. Резяпов. – Режим доступа: <http://www.zerkalo-nedeli.com/nn/show/432/37687/>
21. Морское пиратство : Пресс-релиз Международного морского бюро. – 2005. – № 1.

- С. 2.
22. Там само. – 2008. – № 1. – С. 1.
23. Там само.
24. Див.: У темряві сомалійські пірати помилилися судном [Електронний ресурс]. – Ресурс доступу: <http://tsn.ua/svit/u-temryavi-somaliiski-pirati-pomililisya-sudnom.html>
25. Там само.
26. Давыденко А. А. Морское пиратство: новый виток эскалации [Електронний ресурс] / А. А. Давыденко. – Режим доступу: <http://www.sovfracht.info/?PageID=437>
27. Ромашев Ю. С. Проблемы борьбы с пиратством на рубеже веков / Ю. С. Ромашев // Право и политика. – 2000. – № 4. – С. 91.
28. Див.: Борьба с пиратством становится проблемой морской международной безопасности [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transbez.com/info/sail/piratefight.html>
29. Ромашев Ю. С. Проблемы борьбы с пиратством на рубеже веков. – С. 91.
30. К проблеме морского пиратства : рабочий докл. Междунар. морской организации. – ИМО, 2004. – С. 23–24.
31. Комаров К. Рабочие будни пиратов / К. Комаров // Взгляд. – 2005. – 10 авг.
32. Там само.
33. Цуркан Р. Пірати ХХІ століття / Р. Цуркан // Дзеркало тижня. – 2003. – № 7 (432). – С. 7.
34. Там само.
35. Виноградова О. Пірати нашого часу / О. Виноградова // Нафтогазова вертикаль. – 2001. – № 7. – С. 22.
36. Шарафеева Н. Пірати ХХ століття / Н. Шарафеева // Білоруська ділова газ. – 2003. – 10 січ.
37. Виноградова О. Захват пиратами українських моряків / О. Виноградова // Нафтогазова вертикаль. – 2005. – № 9. – С. 5.
38. Поліщук В. Пірати захопили українців? / В. Поліщук // Поступ. – 2002. – № 118 (974). – С. 22.
39. Кінах А. З пиратством потрібно боротися всім світом / А. Кінах // Інтернет-портал РНБО України, 2005.

Стаття надійшла до редакції 07.10.2011 р.

M. Baymurotov, G. Potapchuk

**MARINE PIRACY: ACTUALIZATION IS IN A MODERN PERIOD AND
NEGATIVE INFLUENCE ON INTERNATIONAL LAW AND ORDER**

In the article the processes of actualization of marine piracy are probed in a modern period and his negative influence on an international law and order.

УДК 341.1

Б. Я. Кофман

**СПРИЙНЯТТЯ НАЦІОНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ
МІЖНАРОДНИХ ВИБОРЧИХ СТАНДАРТИВ**

Постановка проблеми. Питання сприйняття національним законодавством України міжнародних виборчих стандартів належить до найбільш складних правових проблем, що демонструють співвідношення і взаємодію міжнародного і національного правопорядків, міжнародного і національного права.