

# Компаративний підхід до проблеми

## юридичного визначення піратства



### А. В. Філіппов

кандидат юридичних наук, доцент кафедри транспортного права юридичного факультету Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

У статті проводиться порівняльний аналіз визначення юридичного терміна «піратство» в міжнародному та національному праві. Розглянуто суттєві, на думку автора, недоліки та запропоновано шляхи їх усунення.

**Ключові слова:** піратство, повітряне піратство, злочини, які вчиняються у відкритому морі, злочини міжнародного характеру, Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, кримінальна відповідальність.

В статье проводится сравнительный анализ определения юридического термина «пиратство» в международном и национальном праве. Рассмотрены существенные, по мнению автора, проблемы и коллизии, предложены пути их устранения.

**Ключевые слова:** пиратство, воздушное пиратство, преступления, совершаемые в открытом море, преступления международного характера, Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, уголовная ответственность.

The article gives the comparative analysis of the definitions of the law-term «piracy» in the international and the national law. The article considers the essential,

*in authors' opinion, gaps and conflicts of laws, proposes the ways of its elimination.*

**Keywords:** *piracy, air piracy, offences committed upon the high seas, international offences, The United Nations Convention on the Law of the Sea, criminal responsibility.*

Історія людства свідчить, що піратство не просто підриває міжнародний правопорядок і безпеку на морі, не лише дезорганізує нормальну діяльність морського транспорту, шкодить економічним відносинам країн та загрожує праву власності. Піратство, без сумнівів, становить серйозну загрозу для людини, життя і здоров'я, недоторканність і безпеку якої відповідно до ч. 1 ст. 3 Конституції України слід розглядати як найвищу соціальну цінність. Адже частина 1 статті 27 Конституції України закріплює обов'язок держави захищати життя людини [1], а відповідно до ч. 1 ст. 16 Закону України «Про транспорт», підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян [2].

У ХХІ столітті стрімко та раптово зросла кількість піратських нападів на морські судна. На значній кількості атаківаних піратами суден в складі екіпажу були громадяни України. Слід зазначити, що з погано озброєних та організованих дилетантів вчасно не впіймані пірати перетворюються на справжніх професіоналів, майстрів своєї справи. Неприборкане, піратство, як уже не раз траплялось в минулому, знов загрожує перетворитись з локальної у глобальну проблему людства.

Тому природно, що правові проблеми боротьби з піратством привертають все більше уваги у юридичній науці, в тому числі, в працях радянських

та українських вчених: Г. А. Анцелевича, О. Ф. Бантишева, О. В. Бозрикова, М. О. Будакова, В. І. Валентинова, Т. Е. Ванданова, Ю. М. Гуленка, М. М. Гуменюка, Л. М. Давиденка, В. В. Демиденка, В. І. Дмитрієва, Ю. М. Малеева, І. Б. Медицького, В. Л. Міхеєва, В. В. Мусієнка, У. М. Недбайло, Г. Потапчук, В. І. Рижого, М. В. Савельєва, Г. Г. Середи, О. Г. Середи, С. М. Соколюка та багатьох інших. Переважна більшість з них в своїх дослідженнях торкаються поняття піратства. Ми також зверталися до цього питання в своїх наукових працях в контексті проблем безпеки авіації [3, с. 67-68; 4, с. 32.18-32.19].

Така увага до дефініції піратства зрозуміла та обґрунтована. Адже не можна не погодитись з А. Й. Французом, що будь-яке дослідження має розпочинатись саме з вирішення дефініційних завдань [5, с. 23]. Немає потреби доводити важливість чіткого, повного та не суперечливого визначення ключових термінів у юридичних (особливо нормативних) документах. Без вирішення цієї проблеми подальші дослідження в названій галузі неможливі з точки зору наукової методології. Тим більше, що піратство, в міжнародному та національному праві, законодавстві і юридичній науці розуміється неоднозначно. Крім того, чітке, повне, точне і не суперечливе визначення термінів в правових нормах полегшує їх тлумачення, що важливо для їх правильного застосування.

На жаль, при такій увазі науковців, поняття «піратство», як ми спробуємо показати в цій публікації, залишається сьогодні недостатньо дослідженим у юридичній доктрині. Як наслідок, нормативне визначення піратства, на наш погляд, не відображає в достатній мірі сутності цього суспільно небезпечного явища. Більше того, очевидно, що це визначення суттєво відрізняється

у вітчизняному та міжнародному праві. На нашу думку, це пов'язано з тим, що поняття «піратство» досліджують в контексті або кримінального чи транспортного, або міжнародного морського права, тобто цим дослідженням бракує комплексного підходу. Як наслідок, ці дослідники в своїх працях притримуються одного з двох нормативних визначень піратства: або ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6], або ст. 446 Кримінального кодексу України [7] (далі – КК України). При цьому лише окремі науковці (наприклад, російський вчений Ю. М. Малеев та український вчений В. І. Рижий – обидва спеціалізуються на міжнародному повітряному праві) торкаються в своїх дослідженнях повітряного піратства. Більшість дослідників останнє фактично ігнорують, незважаючи на те, що ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6] охоплює такі випадки.

Тому ми хотіли б привернути увагу наукової громадськості до проблем термінології, понятійно-категоріального апарату, що склався у міжнародному та вітчизняному праві стосовно піратства. В цій статті спробуємо на основі аналізу норм міжнародного права та чинного законодавства України, з застосуванням компаративного підходу, сформулювати доктринальне юридичне визначення піратства, яке б відповідало потребам сучасності та міжнародним зобов'язанням, взятих на себе Україною підписанням та ратифікацією Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6], а також могло бути використаним для вдосконалення Кримінального кодексу України.

Піратство як явище виникло, очевидно, незабаром після виникнення судноплавства. Принаймні згадки про піратство знаходимо вже в «Одіссей» Гомера, ще більше їх в пізніших пам'ят-

ках античної доби, особливо у Полібія, Тита Лівія, Плутарха, Овідія, Гая Свентонія Транквілла. За свідченнями античних істориків, деякі прибережні народи, наприклад, іллірійці, етолійці, кілікійці та, що цікаво, досить цивілізовані фінікійці навіть зробили піратство одним з основних джерел свого добробуту. Саме слово «пірат» походить з давньогрецької мови, звідки воно потрапило спочатку в латинську, а згодом і в інші мови. В цій публікації не ставимо собі за мету спеціально досліджувати історію чи етимологію терміна «піратство». Для чого ж тоді цей короткий історичний відступ? Справа в тому, що від самого свого виникнення і до сьогодні піратство не обмежувалось лише нападами суден на судна. Навпаки, за часів античності і раннього середньовіччя пірати частіше вчиняли морські набіги на прибережні поселення. Найбільш зухвали (такі, як всім відомі вікінги та алжирські пірати) навіть заходили уверх по течії річок вглиб країни, оскільки узбережжя вже було спустошене їх попередниками. Та й в нову добу пірати ніколи не нехтували можливістю пограбувати узбережжя. Це цілком зрозуміло: адже грабувати поселення на узбережжі набагато надійніше, ніж шукати корабель у морі, який, до того ж, може затонути разом зі здобиччю. В наші часи теж не можна виключати вірогідності таких нападів, але сучасне міжнародне та національне право не розглядають їх як піратські, тому звернемось до концепції піратства, яка склалась у сучасному праві.

Юридично визначення піратства на глобальному міжнародному рівні вперше було закріплено в ст. 15 Женевської конвенції про відкрите море 1958 р., звідки воно майже без змін перейшло до ст. 101 Конвенції ООН

з морського права 1982 р. [6]. Відповідно до вказаних документів, піратство можна визначити як будь-який акт насильства, затримання чи пограбування, скоєний з особистими цілями екіпажем або пасажирями приватного судна або літального апарату, в місці поза юрисдикцією будь-якої держави (зокрема, у відкритому морі або над ним) проти іншого судна чи літального апарату, осіб чи майна, що перебувають на його борту, а також участь, сприяння та підбурювання до таких дій.

Отже, стаття 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6] прямо вказує на те, що: по-перше, зняттям піратства може бути літальний апарат; по-друге, об'єктом піратського нападу також може бути літальний апарат.

Застосовуючи відмежувальний спосіб визначення, можемо констатувати, що, виходячи зі змісту ст. 101, піратством не є: по-перше, напад на будь-які об'єкти, що не є судном або літальним апаратом, навіть якщо вони розташовані у відкритому морі; по-друге, будь-який напад на судна чи літальні апарати, вчинений не з борту іншого судна чи літального апарату (наприклад, якщо нападники вже перебували на борту атакованого судна в момент нападу); по-третє, будь-який напад екіпажу державного судна чи літального апарату (за винятком бунту); по-четверте, будь-який напад на територіях, що знаходяться під юрисдикцією будь-якої офіційно визнаної держави (територіальні води, архіпелажні води, суходіл, повітряний простір держави).

Де-факто напади на судна та їх екіпажі не завжди вчиняються з борту іншого судна чи літального апарату, але такі дії під визначення ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6] вочевидь не підпадають, що утруднює боротьбу з ними.

Недоліком визначення піратства в Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. та Конвенції ООН з морського права 1982 р. вчені (зокрема, Ю. М. Малеев, В. І. Рижий) справедливо вважають те, що вони не застосовуються до найбільш розповсюджених випадків повітряного піратства: піратських дій військових повітряних суден. Так, В. І. Рижий правильно відзначає пов'язану з цим недостатню ефективність Женевської конвенції про відкрите море 1958 р. та Конвенцію ООН з морського права 1982 р. у боротьбі з такими актами незаконного втручання в діяльність авіації [8, с. 464]. Також, враховуючи, що Конвенція ООН з морського права стосується лише піратства, вчиненого в місці поза юрисдикцією будь-якої держави (зокрема, у відкритому морі або над ним), відсутність у вказаній конвенції зобов'язання держав-учасниць встановити кримінальну відповідальність за піратство суттєво знижує ефективність міжнародно-правового механізму боротьби з піратством.

На відміну від Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6], КК України взагалі не кваліфікує повітряне піратство як піратство. Відповідальність за піратство передбачена ст. 446 КК України, однак воно визначене вузько – як використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна [7]. Отже, незважаючи на ратифікацію Україною зазначеної конвенції, ст. 101 якої відносить до піратства також піратські дії літального апарату або проти літального апарату, ст. 446 КК України встановлює відповідальність лише за піратські дії проти «морського чи річкового судна», не згадуючи повітряні судна. Цілком очевидно, що на випадки повітря-



ного піратства дія ст. 446 КК України не розповсюджується, а тому притягти винну в таких діях особу до кримінальної відповідальності, не застосовуючи заборонену аналогію закону, в Україні неможливо.

Через відсутність спеціальної норми піратські дії літального апарату або проти літального апарату залишається кваліфікувати як бандитизм за ст. 257 або розбій за ст. 187 та за сукупністю як угон або захоплення повітряного судна за ст. 278 КК України. Чи є це серйозним недоліком кримінально-правової норми? Для того, щоб дати відповідь на це питання, на нашу думку необхідно відповісти на ряд інших: чи трапляються взагалі випадки повітряного піратства, чи є суттєві відмінності між піратством та звичайним бандитизмом, розбоем, а також угоном або захопленням повітряного судна і чи становить піратство більшу суспільну небезпеку?

Повітряне піратство (навіть якщо не брати до уваги піратські за змістом дії військово-повітряних сил деяких країн) у світі досить розповсюджене і навіть характерне для певних регіонів світу, наприклад, для Карибського моря. Щоправда, поки що абсолютно превалюють піратські напади літальних апаратів на морські судна, а не навпаки, що цілком пояснюється корисливими цілями таких нападів. Але не можна повністю виключати у майбутньому і вірогідність піратських дій літальних апаратів проти повітряних суден, а також використання морських суден для піратських нападів на повітряні судна з метою знищення останніх протиповітряними засобами.

Що стосується такої відмінності між піратством та бандитизмом, а також розбоем, то тут не вважаємо за потрібне спеціально зупинятись – вона очевидна не тільки для спеціалістів, а й

для всіх, знайомих з кримінальним правом. Найкращим підтвердженням цього є і Особлива частина КК України, яка виділяє піратство в окремий склад злочину.

Навпаки, відмінність між повітряним піратством та незаконним захопленням повітряного судна нечасто висвітлюється в науковій літературі, а тому потребує окремого роз'яснення. Адже, оскільки КК України не кваліфікує повітряне піратство як піратство, кримінально-правова доктрина теж цю проблему не розглядає. Тому дослідження вказаної проблеми слід шукати серед міжнародно-правових досліджень.

Міжнародне право якраз розрізняє т. зв. «повітряне піратство» та незаконне захоплення повітряного судна, як воно визначено в ст. 11 Токійської конвенції 1963 р. [9] та ст. 1 Гаазької конвенції 1970 р. [10]. Необхідність такої диференціації, в першу чергу, пов'язана з тим, що і Токійська, і Гаазька конвенції стосуються тільки незаконного захоплення повітряного судна, скоєного на борту повітряного судна під час польоту, а тому до випадків повітряного піратства застосовуватись не можуть. «Незаконне захоплення повітряного судна», відповідно до ст. 1 Гаазької конвенції, має місце, якщо особа, що перебуває на борту, незаконно вчиняє (або готується вчинити), за допомогою насильства або загрози насильством, або будь якої іншої форми залякування, акт втручання, захоплення або іншим чином незаконно здійснює контроль над повітряним судном в польоті [10]. Навпаки, піратство, як воно визначене в ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [6], вчиняється не особами, що перебувають на борту повітряного судна, а екіпажем чи пасажирями іншого судна чи літального апарату.

Слід відмітити, що визначення незаконного захоплення повітряного судна в ст. 1 Гаазької конвенції 1970 р. вигідно відрізняється від визначення піратства в ст. 101 Конвенції ООН з морського права. По-перше, тим, що охоплює випадки такого захоплення без прямого застосування насильства, а лише з загрозою насильства або використанням інших форм залякування. По-друге, тим, що охоплює замах на вчинення таких дій. На нашу думку, відсутність у визначенні піратства в ст. 101 Конвенції ООН з морського права замаху дуже звужує і без того обмежені можливості боротьби з піратством у відкритому морі. Адже пірати, затримані військовим судном за мить до нападу, не можуть бути притягнені до відповідальності чи утримуватись під вартою і мають бути відпущені, якщо тільки не вдасться довести, що вони раніше вчиняли піратські дії. Абсурдно, але військові судна не можуть нічого вдіяти з піратами, які готуються до нападу, але ще не встигли його вчинити, навіть якщо доведено факт готування до такого нападу.

Тепер, коли ми встановили, що об'єктивна сторона повітряного піратства відрізняється від незаконного захоплення повітряного судна, залишилось визначити, чи відрізняються вони за ступенем суспільної небезпечності. Безумовно, дати однозначну відповідь на це питання важче, ніж на попереднє. Адже суспільна небезпечність є значною мірою поняттям оціночного характеру. І все таки, спробуємо провести аналогію: так само, як звичайне (морське/річкове) піратство (ст. 446 КК України) розглядається кримінальним законом як діяння, що є, якщо судити з санкції, більш небезпечним для суспільства, ніж угон або захоплення морського чи річкового судна (ст. 278

КК України), так само має розглядатись і піратство повітряне.

Вищевикладене дає нам усі підстави для висновку, що ст. 446 КК України необхідно привести у відповідність зі ст. 101 Конвенції ООН з морського права, поширивши її дію також і на випадки повітряного піратства. Для цього пропонуємо викласти ч. 1 ст. 446 КК України в такій редакції: «Піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна або літального апарату для захоплення іншого морського чи річкового судна або літального апарату, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна, поєднані із застосуванням насильства, загрозою насильства чи іншою формою залякування...» (далі по тексті статті).

Перевагами такого визначення піратства відносно визначення, що містить чинний КК України, є те, що воно враховує можливість застосування піратами літального апарату. Крім цього, на відміну від чинного КК України та Конвенції ООН з морського права, запропоноване визначення охоплює випадки піратських дій без прямого застосування насильства, а лише з загрозою насильства або використанням інших форм залякування. Адже перед беззахисним екіпажем цивільного судна піратам немає необхідності застосовувати насильство, цілком достатньо простої демонстрації загрози його застосування.

Крім того, запропоновані зміни сприятимуть уніфікації та гармонізації термінології в законодавстві України з термінологією, закріпленою в нормах міжнародного права, та створять правове підґрунтя для виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань, що випливають з ратифікації Конвенції ООН з морського права, у повному обсязі.

## Список використаної літератури

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Філіппов А. В. Поняття акту незаконного втручання в діяльність авіації в міжнародному та вітчизняному праві / А. В. Філіппов // Наук. праці Національного авіаційного університету. Серія «Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – К. : Видавництво Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2009. – № 4(13). – С. 65-68.
4. Філіппов А. В. Боротьба з правопорушеннями в сфері безпеки цивільної авіації у міжнародному та вітчизняному праві / А. В. Філіппов // АВІА-2011 : Х Міжн. наук.-тех. конф., 19-21 квітня 2011 р. : тези доп. – К. : Видавництво Національного авіаційного університету «НАУ-друк», 2011. – Т. 4. – С. 32.17-32.20.
5. Француз А. Й. Складні адміністративні системи : організаційно-правові засади управління : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А. Й. Француз – Х., 2000. – 198 с.
6. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>
7. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Офіційний вісник України. – 2001. – № 21. – Ст. 920.
8. Міжнародне право : основні галузі : підруч. / За ред. В. Г. Буткевича. – К. : Либідь, 2004. – 816 с.
9. Конвенція о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна от 14 сентября 1963 г. [Електронний ресурс]. – Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>
10. Конвенція о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. [Электронный ресурс]. – Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступа : <http://zakon1.rada.gov.ua>