

УДК 341.362.1

*Мельник Алла Олексіївна* — науковий співробітник Міжвідомчого науково-дослідного центру проблем боротьби з організованою злочинністю при РНБО України,

*Карпенко Денис Миколайович* — юристконсульт ПП “Літан”, здобувач кафедри Київського університету права НАН України

## **Причини та умови існування морського піратства та шляхи їх усунення**

*У статті розглянуто проблему виникнення та розповсюдження морського розбою у сучасному світі та шляхи протидії цьому негативному явищу.*

**Ключові слова:** піратство, морський розбій, морське піратство, причини піратства, шляхи подолання піратства.

Сьогодні тема морського піратства є досить актуальною як для України, так і для світового співтовариства.

Піратство становить загрозу національній безпеці України та завдає шкоди національним інтересам країни. Відповідно до Закону України “Про основи національної безпеки України”, національна безпека — це захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечуються сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання та нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам [1]. У свою чергу, піратство породжує незахищеність та небезпеку для життя і здоров'я українських моряків, стану міжнародних перевезень та міжнародної торгівлі, тобто напряду зачіпає економічні інтереси України.

Провідне місце у світовій зовнішньоторговельній діяльності належить морським перевезенням. Сьогодні майже 80 % міжнародних комерційних транспортувань здійснюється морем. Для цього задіяні близько 46 тис. суден, 80 тис. портових комплексів світу. І майже на 30 млрд доларів світова система перевезень щорічно несе збитків через напади піратів на судна [2].

Причому, якщо раніше пірати обмежувалися пограбуванням суднової каси, то останнім часом вони дедалі частіше практикують захоплення плавзасобів з екіпажами для подальшого отримання викупу. Із 199 нападів на судна, зареєстрованих у світі в 2008 році, у 115 випадках пірати висаджувалися на борт кораблів, при цьому було захоплено 31 судно, а у 23 випадках була застосована вогнепальна зброя. Сьогодні води навколо Сомалі стали “найгарячішим” районом Світового океану (63 напади), випередивши традиційно небезпечний Індонезійський архіпелаг (23 напади) і води поблизу Нігерії (24 напади). Всього в полоні у піратів побували 12 суден і понад 250 українських моряків. Серед потерпілих — і українське судно “Файна”, яке 25 вересня з вантажем із 33 танками Т-72 та комплектуючими було захоплене сомалійськими піратами. Події 2008 року показали, що дії піратів стають більш зухвалими, екіпажі кораблів захоплюють в заручники для отримання викупу в сумі від кількох сот тисяч до десятків мільйонів доларів [3].

Усього в 2009 р. у світі було захоплено 49 суден з 1 тис. 52 членами екіпажу, при цьому серед членів екіпажу були і жертви: за рік загинули 8 осіб, 68 — отримали поранення.

Географічно найбільш небезпечними вважаються води Південної та Центральної Америки (Карибське море, Коста-Ріка, Бразилія, Колумбія), Західне та Східне узбережжя Африки (район Гвінейської затоки, територіальні води Нігерії, Анголи та Сомалі), райони Південно-Східної Азії та Азійсько-Тихоокеанський регіон. Особливо вирізняється Азійсько-Тихоокеанський регіон, де в 90-х роках минулого століття відбулося більше 2/3 актів піратства у світі [4].

За минулий рік сомалійські пірати здійснили 217 спроб захоплення суден. Небезпечні й їхні нігерійські колеги, які атакували 28 суден. У Південній Америці було зафіксовано 37 випадків піратства. 17 атак припадає на Бангладеш, 13 — було скоєно у Південно-Китайському морі, ще 9 — у сингапурській протоці.

Україна зобов'язана зживати всіх можливих заходів для уникнення небезпеки життя та здоров'ю громадян України.

Необхідно зазначити, що понад 70 тис. українських моряків працює на кораблях іноземних судовласників, що становить 5—6 % від загальної чисельності екіпажів. Нерідко вони стають жертвами піратів як на іноземних кораблях, так і на українських.

Піратству можна протидіяти шляхом прямих силових дій. Проте, така боротьба буде не надто ефективною. На наш погляд, більш необхідним є виявлення причин піратства та знаходження шляхів подолання цих причин. Тобто боротися не з наслідками, а з першопричиною.

Проблему піратства розглядала велика кількість науковців, зокрема: О. Ф. Бантишев, С. Якимляк, В. Л. Григорян, В. І. Дмитрійв,

В. М. Прусс, А. Н. Шемякін, С. А. Кузьмін, Ю. С. Ромашов та ін. Проте в більшості наукових праць розглядаються в основному організаційні та правові аспекти боротьби з піратством, а не причини виникнення та розвитку піратства на сучасному етапі.

Варто зазначити, що можливо виділити дві основні групи причин розповсюдження морського піратства. Це внутрішні та зовнішні причини. На наш погляд, ці дві групи причин взаємопов'язані і, якщо ліквідувати хоча б одну з них, то це, звичайно, не ліквідує піратство як явище, але, імовірно, знизить його масштаби.

Розглянемо для початку можливі внутрішні причини морського піратства. Під внутрішніми причинами розвитку піратства ми розуміємо причини, які безпосередньо породжують піратство всередині певного суспільства, або певної держави. До таких ми можемо віднести наступні причини: соціальні, економічні, політичні, військові.

До соціальних причин необхідно віднести відсутність гідної зайнятості в країнах, де процвітає піратство. Зокрема, в Сомалі, де останні десятиріччя йде громадянська війна, робота для молоді повністю відсутня. Також до соціальних причин відноситься загальна поганий стан культури, зокрема правової, стан освіти, соціального захисту і т. ін.

До економічних причин можна віднести причини вигідності піратського промислу, відсутність інших можливостей для заробітку і т. ін. До того ж, деякі країни надають патенти та прапори для суден за платню, не вдаючись до перевірки надійності судна.

До політичних причин можна віднести як політичну нестабільність в регіонах, де процвітає піратство, так і політичні міркування. Зокрема, на Філіппінах піратство має політичне забарвлення — бойовики сепаратистського угруповання “Абу-Саяф” із допомогою морського грабіжництва добувають кошти для своєї визвольної боротьби. Однак теракти у США 11 вересня зіграли з піратами-повстанцями злий жарт, — їхню організацію занесли до списку “терористичних”, за голови ватажків призначили багатомільйонні нагороди і почали проти них безжалісну війну.

Зовнішні ж причини можна визначити як певну сукупність причин, що впливають на суспільство або певну державу ззовні, та призводять до появи піратства. До таких причин можна віднести:

1. Відсутність чіткої правової можливості для силової протидії піратству. Ця причина виявляє себе у наступних моментах: неможливість силових дій та переслідування піратів у територіальних водах інших держав; обмеження, що встановлені низкою правових документів, щодо наявності на борту торгових суден зброї та систем активної оборони.

2. Відсутність координації та чіткого співробітництва на міждержавному рівні.

3. Зростанню піратства сприяло зменшення кількості розгорнутих у морях кораблів військово-морського флоту. Таке зменшення пов'язане із закінченням "холодної війни". Так, у часи глобального суперництва між соціалістичною і капіталістичною системами активно проводилися маневри радянського ВМФ і паралельно з ним американського та країн НАТО. Крім того, якщо кораблі та судна ВМФ СРСР знаходилися в районах пунктів маневреного базування, наприклад, біля Анголи, Лівії, Сирії, Куби, В'єтнаму [5, с. 3], то поряд знаходилися військові кораблі США чи інших країн НАТО. Відтак, присутність військових кораблів різних держав так чи інакше посилювала безпеку цивільного судноплавства, а відповідно, дії морських терористів у контрольованих державними військовими формаціями районах були суттєво обмежені [6], пірати і морські розбійники були позбавлені оперативного простору [7, с. 4].

4. Зовнішні зв'язки піратів. Річ у тому, що фактично пірати мають канали співробітництва з іншими країнами, організаціями та можливо, із спецслужбами інших держав. Така думка пов'язана із декількома факторами:

а) у піратів у наявності є техніка, яка не продається на відкритому ринку, або коштує досить дорого: навігаційне обладнання, радарно-локаційне обладнання, кораблі з двигунами, можливості яких часто перевищують можливості цивільних суден. Усе це обладнання не може бути виготовлено в країнах, де процвітає піратство, але воно є необхідним для здійснення піратської діяльності. Очевидно, що певні зацікавлені особи поставляють таке обладнання піратам;

б) нерідко пірати точно і чітко знають про характер вантажу та охорону судна. Тобто, йде постачання піратів інформацією, так як вони нерідко здійснюють безпомилковий вибір часу та об'єкту нападу;

в) наявність у піратів сучасних систем супутникового зв'язку.

Таким чином, можна дійти висновку, що у піратів існують певні зовнішні зв'язки та канали постачання обладнання та інформації.

5. Відсутність у екіпажів можливостей та засобів уникнення нападу. Це пов'язано як з відсутністю на борту кораблів зброї, так і активних систем безпеки. Нерідко заперечують ідею наявності зброї на кораблі тим, що нібито, дії екіпажу можуть спонукати піратів на застосування тяжкої зброї та призвести до людських жертв. Проте, загальновідомо, що пірати не застосовують тяжку зброю, в більшості випадків вони озброєні лише індивідуальною стрілецькою зброєю. Вони не можуть застосовувати тяжку зброю через те, що їм потрібен непошкоджений корабель та вантаж на ньому.

6. Розвиткові морського розбою сприяє проходження найважливіших судноплавних шляхів уздовж узбережжя політично нестабільних

## ***Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика)***

зон і складних природних територій водних архіпелагів та через вузькі канали і протоки. Ці стратегічні контрольно-пропускні пункти мають одну загальну рису: значно знижується маневрена можливість суден на дуже невеликій площі, внаслідок чого вони зменшують швидкість ходу і, таким чином, стають досить уразливими для піратів.

7. Провітанню піратства сприяє латентність таких злочинів, так як нерідко капітани кораблів та торгові компанії приховують факти здійснення нападів на кораблі. Для власників кораблів офіційне розслідування завдає збитків через простій корабля та втрату часу.

Таким чином, на наш погляд, для усунення таких причин необхідно вжити низку заходів:

1. Активізувати міжнародну діяльність з координації та забезпечення боротьби з піратством.

2. Активізувати діяльність по забезпеченню миру в політично не-стабільних регіонах. Здійснювати в цих регіонах як миротворчу, так і просвітницьку діяльність.

3. За допомогою розвідувальних та контррозвідувальних заходів виявити та знищити зовнішні канали та зв'язки піратів, через які їм поставляється обладнання та інформація.

4. Через прийняття нових міжнародних нормативно-правових актів та модернізації старих створити правові підвалини та можливості для боротьби з піратством.

5. Надати екіпажам кораблів можливості та засоби для відбиття нападів піратів.

6. Не здійснювати більше практику ведення переговорів та надання викупів за кораблі, екіпаж, вантаж. Взяти приклад із діяльності Ізраїлю, та світового досвіду боротьби з тероризмом, та діяти за принципом “ніяких поступок піратам”. Кораблі та екіпажі звільняти виключно силовим шляхом. Якщо не надавати викупи піратам, рано чи пізно в них зникне бажання здійснювати напади через відсутність вигоди.

### ***Список використаних джерел***

1. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19 черв. 2003 № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2006. — № 14. — Ст. 116.

2. Якимляк С. Пірати ХХІ століття / С. Якимляк // Військо України. — 2006. — № 7. — С. 46—48.

3. Соколюк С. Піратів треба знищувати “у лігві” / [Електронний ресурс] / С. Соколюк (25 трав. 2009 р.) — Режим доступу : <http://mil.in.ua/index.php/news/articles/572.html>.

4. Бантишев О. Ф. Правові та організаційні заходи боротьби з піратством / О. Ф. Бантишев, М. М. Гуменюк // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика) : наук.-практ. журнал. — К. : МНДЦ. — № 14. — 2006. — С. 146—152.

5. Абрамов М. Л. Военно-морская деятельность : ключевые проблемы развития / М. Л. Абрамов // Военная мысль. — 2007. — № 8. — С. 3—7.

6. Koknar Ali M. Maritime terrorism : a new challenge for NATO / [Электронный ресурс] / Ali M. Koknar // Energy Security Prepared by the Institute for the Analysis of Global Security. — January 24, 2005. — Режим доступа :

<http://www.iags.org./№0124051.htm>.

7. Григорян В. Л. Пиратство, разбой и терроризм на море / В. Л. Григорян, В. И. Дмитриев. — М. : ИКЦ “Академкнига”, 2004. — 224 с.

*В статье рассмотрено проблему возникновения и распространения морского разбоя в современном мире и пути противодействия этому негативному явлению.*

*The article is dedicated to the examination of the problems of origin and expansion of maritime banditry in the modern world and the ways of counteraction to this negative phenomenon.*

*Стаття надійшла до редакції журналу 24 лютого 2010 року.*