

Морське піратство як загроза міжнародній безпеці

УДК 327:94



Станіслав ЖЕЛІХОВСЬКИЙ,
слухач 2-го курсу
Дипломатичної академії
України

Проблема боротьби зі злочинами на морі останнього часу набула значної актуальності. Морське піратство давно стало серйозною проблемою для всього світового співтовариства. У 2012 р. було скоєно 297 піратських нападів на морі. Велика їх частина була здійснена біля узбережжя Сомалі – 150 випадків. Утім, це набагато менше порівняно з 2011 р. (439 нападів).

Вказана тенденція обумовлена значним зниженням рівня піратської активності в районі Сомалі, проте акваторії біля берегів Східної та Західної Африки залишаються найбільш небезпечними – 150 нападів на судна у 2012 р. [1]. Важливу роль у зниженні кількості піратських атак відіграло співробітництво між країнами з питань протидії піратству. Невтішною є статистика й для України: за останні роки було захоплено десятки суден з українськими моряками. Серед найбільш резонансних захоплень – судна «Файна» (з вантажем зброї), «Аріна», «Леман Тімбер», «Lugela» та «Beluga Fortune».

Власне для нашої країни 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, що 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 загрозам з боку морських піратів досі актуальною є тема розвитку міжнародної співпраці держав.

Основи сучасної міжнародної співпраці в боротьбі з морським піратством були закладені Женевською конвенцією про відкрите море 1958 року. У ній (ст. 15-23) дії піратів визначалися як неправомірний акт насильства, затримання або пограбування, здійснюваний в особистих цілях, у відкритому морі, проти якого-небудь судна або літального апарата, 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 та місцях за межами юрисдикції будь-якої держави [3].

Згодом для вирішення цього завдання під егідою ООН було прийнято 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 акта-

Summary

The article deals with modern maritime piracy, the problems of combating this crime and the measures implemented by the international community for its minimization and elimination. Also this article is focused on the role of Ukraine as a nation suffering the most from maritime piracy in combating it.

Keywords: piracy, The United Nations, Ukraine

ми, 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].

Проте названі міжнародні договори не передбачили, і не могли на той час передбачити, ані міжнародно-правового складу всіх сучасних видів злочинів на морі, ані повного набору заходів боротьби з ними. Тому згодом багато правових положень цих документів отримали свій розвиток у вигляді нових редакцій, доповнень і додатків, резолюцій, а також інших 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, головну координуючу роль у цьому процесі відіграє ІМО й особливо її Комітет з безпеки на морі – КБМ [5].

У листопаді 2001 р. на 22-й сесії Асамблеї ІМО було одностайно прийнято Резолюцію А.924(22), що констатувала необхідність вироблення нових заходів стосовно захисту суден. У грудні 2002 р. на II

конференції держав-учасниць СОЛАС-74 було прийнято низку нових рішень щодо посилення безпеки на морі як доповнень до СОЛАС-74. Зокрема, був ухвалений Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ), який набув чинності з 1 липня 2004 року.

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, відкритий у 1992 р. в малайзійському місті Куала-Лумпур.

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

Варто звернути увагу на те, що Малайзія та Індонезія, узбережжя яких омиваються водами піратонебезпечної Малаккської протоки, не є учасниками цієї регіональної угоди. Тому Центр ReСААР отримує повідомлення про випадки піратства в Малаккській і Сінгапурській протоках від Центру інформації про піратство ММБ. Така співпра-

ця 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 проток катерами трьох країн – Індонезії, Малайзії та Сінгапуру, що є, по суті, прикладом ефективної співпраці окремих країн.

Звичайно, найефективніший спосіб боротьби з морським піратством – використання військової сили.

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

Активну позицію в цій боротьбі займають деякі морські держави. Слід згадати досвід влади КНР у боротьбі з піратством у Південно-Китайському морі та зоні Малаккської протоки, де екіпажами кораблів ВМС Китаю було затримано та знищено понад 800 морських розбійників.

Парламент Японії розширив повноваження своїх військових кораблів, що знаходяться в Аденській протоці. Тепер вони можуть захищати не лише японські судна, а й 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, які не мають відношення до Японії, і застосовували бойову зброю тільки в разі прямого нападу піратів.

На практиці військові сили застосовуються час від часу. Як правило, у разі 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 затрат і не багато держав можуть собі це дозволити. По-друге, у правовому відношенні є дуже значна перешкода – військові кораблі та літаки будь-якої держави без відповідної санкції не мають права входити відповідно до територіальних вод або у повітряний простір тієї держави, у межах якої діють морські пірати. Тому застосування ВМС у таких

ситуаціях повинно узгоджуватися на державному рівні заздалегідь.

Отже, найприйнятнішим є спільне військово-морське патрулювання піратонебезпечних акваторій військово-морськими силами держав. Показовий приклад – патрулювання сторожовими кораблями Франції, Італії та інших країн акваторій Аденської протоки Східно-Африканського узбережжя, яке теж починає давати позитивні результати [5, с. 13].

Рада Безпеки ООН на спеціальному засіданні ухвалила Резолюцію 1816 (2008), у якій закликає держави активізувати та координувати свої зусилля з метою протидії актам піратства й озброєного розбою біля узбережжя Сомалі, а також ухвалює, що протягом шести місяців з часу прийняття резолюції держави, які співпрацюють із перехідним урядом Сомалі в боротьбі з морським піратством, можуть входити в територіальні води Сомалі з метою припинення актів піратства, як це дозволяється робити у відкритому морі стосовно піратства за нормами міжнародного права, і використовувати всі необхідні для цього засоби [6].

Слід зазначити, що Україна стала однією з небагатьох держав-нечленів Ради Безпеки ООН, яка є співавтором Резолюції РБ ООН № 1816. Ухвалення цього документа стало продовженням проведених тематичних дебатів Ради Безпеки щодо боротьби з піратством, одним із ініціаторів яких виступила наша держава. У резолюції виражається стурбованість поширенням піратства на західну частину Індійського океану та підтверджується рішучість світової громадськості боротися з цим явищем. Документ припускає продовження дії затверджених резолюцій, якими було санкціоновано проведення державами і регіональними організаці-

ями військово-морських операцій та інших заходів у територіальних водах Сомалі.

Зазначена резолюція стала основою для початку 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 складаються з кораблів понад 30 країн, ініційованої США.

Оскільки для України проблема морського піратства має особливу актуальність (у період з 2008 р. по листопад 2011 р. було захоплено та здійснено напади на 40 суден, на борту яких перебувало 187 громадян нашої країни), державні органи 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) готувалися до виконання завдань щодо боротьби з піратами в Аденській протоці на одному з кораблів військово-морських сил нашої держави [2, с. 2].

Наприкінці вересня 2010 р. Президент України подав на розгляд ООН проект Міжнародної конвенції про боротьбу з актами піратства на морі, що є вагомим ініціативою на міжнародній арені. На жаль, зазначені події мало висвітлюються ЗМІ, що створює ілюзію бездіяльності влади в очах громадян [7].

Важливо зазначити, що від нападів піратів потерпає і українське Дунайське пароплавання. На одній із ділянок суднохідної протоки Дунаю місцеве населення грабує судна, у тому числі українські. На відміну від сомалійських піратів вони не беруть у полон екіпаж, їх цікавлять виключно товари. Перше дунайське піратство трапилося у 2010 р., коли жер-



Флагман українського флоту фрегат «Гетьман Сагайдачний» 23 вересня завершив підготовку до міжнародних операцій з протидії піратству на морі. Корабель спершу вийшов до Середземного моря, а потім взяв курс на Аденську затоку в Індійському океані.

вою нападу став теплохід «Зоряний». На жаль, у 2011 р. напади на флот українського пароплавства були регулярними. У відповідь на офіційне звернення України, румунська сторона, на території якої трапилися випадки насильства, запевнила, що проводяться відповідні розслідування, організуються спецоперації та вживаються інші необхідні заходи.

Слід зазначити, що міжнародне співробітництво в боротьбі з морським піратством продовжує розвиватися, при цьому необхідно враховувати:

- проблема сучасного морського піратства має глобальний характер, вирішувати її потрібно спільно, використовуючи всі форми, методи та способи взаємодії між державами в рамках і поза рамками міжнародних організацій;
- головними об'єднуючими та координуючими інститутами в боротьбі з протиправ-

ними діяннями на морі є визнані міжнародні та регіональні організації в цій галузі, передусім Міжнародна морська організація – ІМО; - методи сучасної роботи із забезпечення морської безпеки дуже масштабні. Вони припускають реалізацію комплексу заходів на кожному етапі проведення, починаючи із запобігання протиправним діям і закінчуючи припиненням дій піратів. У цих умовах особливого значення набуває добросовісне та неухильне виконання вимог Кодексу ОСПЗ [5, с. 13].

Список використаних джерел:

1. Из доклада ММБ: статистика морского пиратства за 2012 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.naotaps.ru/events/2011/10/statistika-porapadeniam-morskikh-piratov.aspx>
2. Будаков М. О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з морським піратством: аспекти 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/2010-4/10btoakr.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 объеди-

няет усилия в борьбе с преступностью на море / Н. В. Савельев // Морские вести России. – 2008. – № 9-10. – С. 12-13.

6. Романюк Н. І., Калініна Я. В. Морське піратство як загроза міжнародній безпеці / Н. І. Романюк, Я. В. Калініна // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Вежа, 2010. – С. 97-103.

7. Будаков М. Морське піратство: що робити світовому співтовариству та Україні? / М. Будаков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ukrudprom.com/digest/Morske_pratstvo_shcho_robiti_sotovomu_sptovova_ristvu_ta_Ukran.html

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена современному пиратству на море, проблемам борьбы с данным преступлением и мероприятиям, которые осуществляет мировое сообщество для его минимизации и ликвидации. Также в данной статье уделяется внимание роли Украины в противодействии морскому пиратству, как государства, которое наиболее страдает от него.

Ключевые слова: пиратство, ООН, Украина

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена сучасному піратству на морі, проблемам боротьби з даним злочиним та заходами, які здійснює світове співтовариство для його мінімізації та ліквідації. Також у статті приділяється увага ролі України в протидії морському піратству, як держави, що найбільш потерпає від нього.

Ключові слова: піратство, ООН, Україна

Підходи Європейського Союзу до боротьби з морським піратством

УДК 327:94

Морське піратство як загроза міжнародній безпеці на початку ХХІ ст. залишається актуальною та, на жаль, не вирішеною проблемою, адже є головною загрозою для безпеки судноплавства та вантажо-перевезень морськими шляхами. Морський транспорт продовжує обслуговувати ліву частку міжнародної торгівлі. Щороку морем перевозять товари вартістю сотні мільярдів доларів. Високорозвинені країни транспортують у такий спосіб майже 100% вантажів (Японія, Велика Британія, США та інші).

Повна залежність країн-виробників від морських поставок палива та сировини робить морське піратство

загрозою не лише міжнародній, а й національній безпеці. У міжнародному праві піратство – це злочин міжнародного характеру, що полягає в незаконному захопленні, пограбуванні, затопленні торговельного або іншого цивільного судна, вчинений у відкритому морі.

Географічно найбільш небезпечними є води Південно-Східної Азії та узбережжя Східної Африки (т.зв. Африканський Ріг), а особливо – прибережні води Сомалі. Саме так зване сомалійське піратство на сьогодні є загрозою європейській безпеці. Використовуючи фактор раптовості, сомалійські пірати нападають на торговельні

судна у відкритому морі або акваторії портів, і метою таких протиправних дій є захоплення не вантажу кораблів, а команди й одержання викупу. Це, як правило, добре організовані угруповання, озброєні крупнокалібрними кулеметами, автоматами і гранатометами; вони використовують сучасну супутникову навігацію і засоби зв'язку, володіють агентурною мережею, мають співників в інших країнах.

Європейським Союзом було розроблено комплексний підхід до вирішення проблеми боротьби з морським піратством у Сомалі, що є частиною Політики спільної безпеки і оборони (Common Security and Defence Policy – CSDP), яка, у свою чергу є головним елементом Спільної зовнішньої політики та політики безпеки ЄС (Common foreign and security policy – CFSP). У результаті цього в грудні

Summary

The article is devoted to the problem of sea piracy as a threat to international security at the beginning of XXI centuries are considered an integrated approach developed by the European Union regarding the decision of problems of the fight against sea piracy. Present the main tasks of naval operations.

Keywords: Maritime piracy, the European Union, the naval operation EU NAVFOR «ATLANTA».