

УДК 343.2

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.2.61>**Юлія Панфілова,**

канд. юрид. наук, доцент,

директор Учебно-наукового юридического інститута

Київського міжнародного університету

РАЗВИТИЕ ПРАВОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ПИРАТСТВА КАК МЕЖДУНАРОДНОГО ПРЕСТУПЛЕНИЯ

Научная статья посвящена одной из наиболее актуальных проблем современного международного морского права. Внимание к проблеме морского пиратства основано на её влиянии на такие сферы деятельности, как международная экономика и мореплавание, морское и международное право, вопросы безопасности, геополитика и международные отношения. Проблема пиратов ещё больше привлекает к себе внимание в попытках осознать данный феномен в контексте современного мирового развития, найти должное определение этой проблеме, а также выработать какие-то соответствующие механизмы её решения. Мировой океан многим служил человеку во все времена и очень трудно представить нашу жизнь и эволюцию без него. Море всегда являлось естественной коммуникационной системой, которая с разными формами доступности, но всё же соединяет все без исключения народы мира, где абсолютно все могут соприкасаться абсолютно со всеми. Море всегда принадлежало и доступно абсолютно всему человечеству. Конечно, с увеличением численности населения планеты и следующей из этого конкуренции между народами, а также развитием и усовершенствованием мировой торговли, логичны попытки упорядочить использование моря и его ресурсов, но всё же море всегда останется достоянием всех живущих на Земле. Но также как все народы получают пользу от открытости моря, они в той же степени и делят риски, связанные с его эксплуатацией, в том числе и такие, как морское пиратство. Оперируя в такой огромной коммуникационной системе связей всех со всеми, морское пиратство всегда было и есть проблемным субъектом отношений всех народов и наций, в силу чего исторически наделено политической и общественной природой и всегда занимало и будет занимать одно из важнейших мест в международных отношениях. Данная статья посвящена развитию правовых элементов пиратства как преступления по общему международному праву. Проводятся ограничения в квалификации этого вида преступления международного характера; связь правовой квалификации с реальной международной обстановкой; даётся оценка существующей международной правовой базе о пиратстве.

Ключевые слова: пиратство, международное преступление, международное право, Мировой океан, универсальная юрисдикция.

Постановка проблемы. В настоящее время существует ряд преступлений, которые посягают как на национальный, так и на международный правопорядок. Одним из таких преступлений является пиратство. На сегодняшний день эта проблема требует объединения усилий всего мирового сообщества. Пиратство является международным преступлением, обладающим высокой степенью общественной опасности; опасность данного вида преступления определяется его широким распространением, а также использованием Мирового океана в качестве международной политической арены. В связи с этим уместным будет рассмотрение развития правовых элементов пиратства как международного преступления.

Анализ публикаций. Учитывая изначальную трансграничность природы пиратства, его исследованию уделялось большое внимание в работах и отечественных и зару-

бежных юристов-международников, среди которых труды Г.А. Анцелиевича, А.О. Балобанова, А.Ф. Высоцкого, В.Ф. Антипенко, Л.Н. Галенской, В.В. Демиденко, В.М. Прусса, Н.А. Зелинской, А.Л. Колодкина, Ю.С. Ромашева, Т.Р. Короткого, Л.А. Маджорян, А.Н. Шемякина.

Цель статьи – проанализировать развитие правовых элементов пиратства как преступления по общему международному праву.

Изложение основного материала. Правовой аспект морского пиратства представляется одним из основных факторов, определяющих политическое и геополитическое влияние пиратства на международную среду.

Одной из основополагающих концепций международного права, касающихся Мирового океана и его использования как в мирных, так и в других целях, является принцип открытого моря.

Ощущение, что море принадлежит всем народам, было у человека всегда в силу естественной природы самого человека. Человеческий разум с трудом может себе представить, как можно владеть чем-то, что постоянно течёт, изменяется и находится в вечном движении. Невозможно владеть ветром, морем и т.д. Это где-то сродни религиозному ощущению, что человек не может быть властелином своей жизни, так как она тоже «течёт» и никогда не статична. Человек осознаёт свою беспомощность перед столь могущественной стихией, хотя нужно признать, что человек не бросает попыток эту беспомощность преодолеть. Единственной более или менее статичной материей можно считать Землю, на владение которой человек всю свою историю претендует. Суша – наша среда обитания, предопределяющая наше миропонимание: нам важно на чем-то твёрдом стоять как в физическом, так и ментальном плане. Наш «приземлённый» разум всегда ищет логические конструкции и объяснения, чтобы обеспечить себе такое «твёрдое стояние». «Владение» Землёй всегда было частью нашего инстинкта самосохранения.

Принято считать, что первым, кто придал ощущению свободного моря формы правовой концепции, в рамках зарождающейся современной системы международного права, был голландский юрист Гуго Гроций (1583–1645 гг.). В своём труде “*Mare Liberum*” («Свободное море») 1609 г. Гуго Гроций защищал право на свободное плавание торговых флотов разных государств без ограничений и доказывал обоснованность претензий исключительного использования моря господствующими на тот момент Испании, Португалии и Англии [4, с. 480]. Гуго Гроций доказывал, что так как океан очень большой и подвижный, он не может быть под контролем одной державы или быть под защитой одной державы против другой, как это может быть в случае с сушей. Соответственно, все государства могут иметь равноправный доступ к использованию мирового океана [2]. Данная мысль говорит о некоей зависимости между силой и возможностью владеть чем-либо. Такую же зависимость можно проследить и в одном из первых законов, регулирующих пиратство как феномен международного значения: английский закон “*An Act for the Punishment of Pirates and Robbers of the Sea*” 1536 года подразумевал, что водами, где акты пиратства должны быть пресечены, являются «все полезные в навигационном отношении воды», но только «где адмиралтейство имеет или претендует на силу, власть или юрисдикцию» [1, с. 96].

Европейские страны в жёсткой конкуренции между собой старались занять лидирующие места в освоении отдалённых земель, и их желание закрепить свои претензии в некоей форме права выглядит логичным. Время Гуго Гроция – это время Тридцатилетней войны (1608–1648 гг.), следствием которой стала зарождающаяся система международного права, которая создавалась с целью определить правила игры для всё большего количества участников в системе международных отношений.

Можно предположить, что средневековые правовые концепции в какой-то мере субъективны и направлены на достижение и/или защиту определённых интересов. Но факт остаётся фактом – отсутствие у одной или нескольких даже самых сильных наций достаточной силы для более или менее продолжительного контроля над морем обуславливает на данный момент его открытость.

В соответствии с принципом открытого моря как ни одна нация не может иметь исключительной юрисдикции на использование моря и Мировой океан считается достоянием всех использующих его народов, так и любые неправомерные действия, случающиеся на море, такие как пиратство, не могут быть в юрисдикции какой-то одной страны. Юрисдикция на противодействие насильственным актам на море распространяется на все страны в равной степени. По сути, данная концепция позволяет внутренним муниципальным механизмам права выходить за рамки своих юрисдикций в открытом море. Это довольно-таки уникальная концепция, имеющая актуальность и сегодня. Опирируя в правовой системе открытого моря, пират ставит себя вне защиты какой-либо отдельной страны и справедливо считается врагом всего человечества (*hostis humani generis*). Соответственно, одно государство может в интересах всех принимать меры по предотвращению актов пиратства. Можно предположить, что такая юридическая концепция была одной из первых привлекающих всех игроков международной системы к решению одной, заботивших всех, проблемы.

Однако вплоть до первой половины XX века в определении правовых аспектов пиратства оставалось очень много неясностей. Основной сложностью отсутствия однозначного определения пиратства в системе международного права была невозможность урегулировать концепции пиратства во внутренних законодательствах разных стран с концепциями, которые обсуждались в рамках международного права. В 1926 году комитет Лиги Наций разработал проект конвенции по борьбе с пиратством, с помощью

которой были сделаны попытки устранить такие несоответствия. Наряду с положениями, касающимися природы пиратства, комитет сделал вывод, что следует выработать более чёткое определение пиратству, которое может быть адаптировано всеми государствами для пользы международного права.

В начале тридцатых годов прошлого века была создана так называемая «The Harvard Group», которая объединила усилия ведущих юристов и учёных под руководством профессора Стэнфордского университета Дж. Бингхэма для дальнейшей разработки принципов международного права в отношении пиратства и насилия на море. Проект конвенции, разработанный данной группой, получил название «Гарвардский проект» и заложил основные принципы определения пиратства и насилия на море на последующие годы. «Гарвардский проект» стал базисом для работы над Конвенцией по открытому морю 1958 года, которая в свою очередь повлияла на разработку Конвенции ООН по морскому праву 1982 года.

Все упомянутые конвенции согласны с определением открытого моря: все части моря, которые не входят ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства [7]. И также с тем, что акт пиратства должен иметь место в открытом море (исключая внутренние воды, находящиеся под юрисдикцией государств). Данный принцип отражен в тексте современной международной конвенции, регулирующей все отношения, в том числе и пиратство на море, – Конвенции ООН по морскому праву 1982 (UNCLOS) [6].

В 1988 году в Риме была принята еще одна конвенция – Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (Римская конвенция, или SUA Convention 1988 года). Римская конвенция 1988 года расширила географию неправоправных и насильственных действий на море, среди которых могут быть и действия, которые можно было бы смело относить к пиратским, если бы применялась Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В соответствии со статьей 4 судно, подвергающееся нападению, может быть в открытом море, водах особых экономических зон и территориальных водах при условии, что данное судно находится в транзите в территориальных водах или планирует войти, или выходит из территориальных вод государства [5].

Однако Римская конвенция разрабатывалась не как направленная на пиратскую деятельность, а как антитеррористическая и просто включала в себя элементы пират-

ской деятельности в части определения видов насилия на море. Поэтому на данный момент в международном праве в рамках упомянутых выше конвенций сложился определённый правовой принцип: насильственные действия, которые могут классифицироваться как пиратские, должны иметь место в открытом море, то есть во всех частях моря, не входящих ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства. И так как море находится под всеобщей юрисдикцией, все государства должны и могут бороться с пиратством.

Идеально синхронизировать внутренние правовые нормы и практические возможности, направленные на борьбу с пиратством, отдельных государств с международными очень трудно. Юридическая культура, береговая линия и военно-морские силы у всех государств по большей степени разные. Даже беспрецедентный всплеск активности сомалийских пиратов не послужил облегчению такой ситуации. На конференции в Дубае в июне 2012 года представителем Сейшел было отмечено, что по истечению четырёх лет после принятия в Джибути резолюции по противодействию сомалийским пиратам (Djibouti Code), которая предполагала скорейшую синхронизацию внутренних законодательств и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и некоторых резолюций ООН, из восемнадцати государств только Сейшелы и Кения сделали конкретные шаги в этом направлении [3].

Конвенция по морскому праву 1982 года наделяет государства обязательством «сотрудничать в полной мере в подавлении пиратства в открытом море или любом другом месте за пределами юрисдикции <...> государства» [6]. В свою очередь Римская конвенция 1988 года обязывает государства «сделать преступление в статье 3 преступлением в рамках национальных законодательств, если совершены: а) против или на борту судов под их национальным флагом; б) на их территории, включая территориальные воды; или с) одним из их граждан». Любое государство может арестовывать пиратов и их имущество вне зависимости от юрисдикции такого государства и вне зависимости от национальности пиратов. Также пираты могут быть осуждены и наказаны по законам государства, арестовавшего их. Между этими двумя конвенциями есть одно конструктивное отличие: первая действует в открытом море, исключая территориальные и внутренние воды из своих границ применения, вторая была инициирована отчасти с целью включения особых экономических зон и прибрежных вод в границы противо-

действия актам пиратства. Конвенция по морскому праву и Римская Конвенция не приняты всеми государствами. Поэтому даже при наличии необходимых резолюций ООН многие внутренние законодательства стран могут запретить судебное преследование за преступления, совершенные в территориальных водах.

Сложившаяся ситуация побудила дискурс о возможном создании международного суда для преследования пиратов или расширения полномочий существующего Международного уголовного суда для тех же целей. Однако есть связанные с этим противоречия. Создание нового международного трибунала займет много времени и средств, но проблему пиратства нужно решать сейчас. Тем более, что необходимость в международном трибунале была бы оправдана, если бы не существовало никакой структуры вообще. Однако для преследования пиратов имеются все необходимые правовые нормы и механизмы, нужна только консолидация усилий мирового сообщества и желание этим заниматься.

Для успешного противостояния пиратству по крайней мере важно понимать такие отношения между юрисдикциями. Можно повториться, что в системе международного права на сегодняшний день есть всеобщее согласие с одним из основных элементов, определяющих акт насилия на море как акт пиратства, – местом совершения таких актов должно быть открытое море, то есть все части моря, не входящие ни в территориальное море, ни во внутренние воды какого-либо государства, с поправкой на Римскую конвенцию 1988 года, которая в определённых случаях может расширить действия актов насилия на море на территориальные воды государств.

Другим важным критерием в определении актов пиратства является природа действий, которые должны быть совершены для того, чтобы считаться пиратством. Гарвардский проект определил такие действия как: «любые акты насилия или грабежа, совершенные с намерением ограбления, изнасилования, ранения, порабощения, лишения свободы или убийства человека, или с намерением разворовывания или нанесения вреда имуществу». Конвенция про открытое море 1958 года и Конвенция ООН по морскому праву 1982 года справедливо добавили к грабежу и насилию задержку судна и/или его экипажа [6; 7]. Исследуя развитие юридической практики, можно видеть иногда конфликтующие мнения о грабеже на море как определяющей составляющей пиратства. Можно сказать, что это не конфликт разных точек зрения, а больше процесс эволюции

как противоправных действий, так и правовых концепций.

Пиратство традиционно в истории было определено стремлением к обычной материальной наживе (данное положение отдельно поддерживает такой обязательный элемент пиратства, как определение мотивов, – «в частных целях»), и грабёж, как самая прямая дорога к этой наживе, выглядит более чем логично. Но ограничивать понятие пиратства одним грабежом было бы неправильно, так как считать, что в случае нападения на судно акты насилия, такие как убийство, изнасилование и/или другие, не считались бы пиратством, если бы не было украдено какой-то мелочи, не совсем справедливо. Такой аргумент также может быть поддержан тем, что если пиратство справедливо считается угрозой безопасности использования моря всеми народами, то нужно признать, что не только грабёж, а и другие акты насилия могут быть препятствием для такой безопасности. С развитием международного права к списку была добавлена задержка судна и/или людей на нём находящихся.

В контексте рассмотрения вопроса о составляющих элементах акта пиратства важно отметить Римскую Конвенцию 1988 года, которая разрабатывалась и принималась как «антитеррористическая», но может применяться в отношении пиратских действий. В статье 3 (1) (а) говорится, что «любое лицо совершает преступление если это лицо незаконно и намеренно... овладевает или осуществляет контроль над судном силой или угрозой силы, или любой другой формой запугивания». Римская Конвенция, будучи «антитеррористической», всё же не имеет чёткого требования, чтобы цели, которые преследуются при совершении преступления против судна или его экипажа, были политическими. Соответственно, действия обычных пиратов при «незаконном контроле над судном» подпадают под действие данной конвенции. В такой же мере в соответствии со статьёй 3 (2) «все попытки, соучастие и угрозы» в «незаконном контроле над судном» подпадают под действие Римской конвенции. Модель сомалийских пиратов, которая основана на захвате судна и требовании выкупа, даёт все основания считать Римскую Конвенцию 1988 года в полной мере применимой в их случае [5].

Немаловажным элементом, составляющим акт пиратства, является концепция нападения одного судна на другое. В общепринятом представлении о пиратстве и пиратах всегда присутствует образ судна, нападающего на другое, хотя в общеизвестном романе Стивенсона «Остров сокровищ» разбойники

захватили судно, на котором они работали как обычные моряки. Важен вопрос: какое судно должно осуществлять нападение, для того чтобы такой акт считался пиратством?

Конвенция про открытое море 1958 года, а также Конвенция ООН по морскому праву 1982 года предполагают, что актом пиратства является «незаконный акт насилия или захвата, или любой акт грабежа, совершённые в частных целях экипажем или пассажирами частного судна или частного самолёта и направленные в открытом море против другого судна или самолёта, или против людей или имущества на борту такого судна или самолёта». Конвенция ООН по морскому праву 1982 года в статье 102 уточняет: «Пиратские действия, обусловленные в статье 101, совершённые военным кораблём, государственным судном или государственным летающим аппаратом, экипаж которого поднял мятеж и захватил контроль над этим кораблём, судном или летательным аппаратом, приравниваются к действиям, совершённым частным судном или частным летающим аппаратом» [7].

Эти статьи призваны определить два основных принципа, которые определяют пиратские действия в контексте использования плавсредств. Первый – в акте пиратства должны участвовать два судна, одно из которых осуществляет насильственные действия по отношению к другому. Нападение на судно пассажирами или экипажем этого же судна не попадает под определение пиратства в рамках данной конвенции. Это было бы уже другим преступлением по определению и у которого не было бы уже статуса преступления перед всем человечеством, как у пиратства. Все происходящее на судне под одним флагом является внутренним делом государства этого флага. Однако, если захватившие таким образом судно люди стали бы совершать насильственные действия против другого судна, эти действия уже классифицировались бы как пиратство.

Здесь важно отметить Римскую Конвенцию 1988 года, которая расширила юрисдикцию международного права на противоправные действия на море на людей, которые захватывают судно, находясь на нём, а не с помощью другого судна. Причиной для принятия более секьюритизированной нормы для международного права, касающегося мореплавания, послужил захват итальянского пассажирского судна “Achille Lauro” в Египетских территориальных водах в 1995 году боевиками Организации Освобождения Палестины. Террористы в момент захвата судна находились на его борту и после захвата, удерживая около 100 залож-

ников, выдвинули требованиями к Израилю об освобождении 50 палестинских заключенных. Однако очень важно понимать, что Римская Конвенция 1988 года не покрывает в прямой форме акты пиратства и разрабатывалась как инструмент против актов насилия на море политического (террористического) характера. Она затрагивает некоторые элементы пиратства и поэтому может, а не должна применяться к некоторым насильственным действиям на море, которые могут пониматься как пиратские. Внутренний захват судна подпадает под действие Римской Конвенции, но она такой захват не будет классифицировать как пиратство. По сути, Римская Конвенция вообще не стремится такие действия каким-то образом классифицировать. Она просто нейтрально называет их преступлением.

Второй принцип – нападающее судно обязательно должно быть частным или любым другим, но находиться под контролем людей, которые представляют только свои частные интересы и в своих личных целях.

С беспрецедентным ростом пиратской активности судоходные компании стали использовать частные охранные фирмы для охраны своих судов. Правовая проблема с использованием таких частных компаний состоит в том, что они не имеют официального статуса в рамках международного права. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года подразумевает, что только государства и их суда могут быть вовлечены в пресечение пиратской деятельности. По сути, охранный катер частного охранного агентства при нападении на другое судно может быть таким же пиратством в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 года. Частная американская охранный компания “Blackwater” в начале 2009 года предлагала на рынке услугу небольшого военного катера с несколькими десантными лодками на борту для охраны судов в Сомалийском бассейне, но вскоре свернула операцию. Переворачивание из пиратов в простых заблудившихся рыбаков – дело нескольких минут.

Также не всё чётко в правовом отношении с наличием оружия на борту коммерческого судна. Пираты совсем не против вступить в перестрелку даже, если они решили не нападать на судно, которое идет с вооруженной охраной, что может эскалировать угрозу жизни и здоровью экипажа.

Вывод

Исследуя обычаи права, можно отметить, что для того чтобы пиратство всегда оставалось «чистым» в правовом поле, ему нужно всегда обладать «частным» наполнением.

Это касается как судна, которое используется для нападения, так и целей, преследуемых при таком нападении. Насильственные действия военных и/или государственных судов на море против мореплавания обычная практика. Однако это не может классифицироваться как пиратство, особенно в системе современного международного права. Не важно, какое судно используется для нападения – обычный рыбацкий баркас или хорошо вооружённый военный корабль, а важны намерения людей, которые контролируют нападающее судно. То есть «только физические osoby, которые действуют по своему собственному усмотрению без каких-либо полномочий со стороны любого государства» и обязательно для достижения своих собственных частных целей [8, с. 41].

Такие конечные частные цели в действиях и намерениях определяют один из основополагающих факторов, который обязательно должен наполнять акт пиратства. Приведённый выше текст Конвенции ООН по морскому праву 1982 года определяет пиратство как: «незаконный акт насилия или захвата, или любой акт грабежа, совершенные в частных целях (*private ends*), экипажем или пассажирами частного судна или частного самолёта и направленное в открытом

море против другого судна или самолёта, или против людей или имущества на борту такого судна или самолёта».

Список использованных источников:

1. Bantekas I. International criminal law. 2nd ed. Routledge Cavendish, 2003.
2. Penny Campbell. A Modern History of the International Legal definition of Piracy. *Naval War Collage Papers*, No 35.
3. Selected Briefing Papers. Conference on: *A regional Response to Maritime Piracy*. June 27–28, 2012. United Arab Emirates.
4. Зінченко А.Л. Історія дипломатії: від давнини до нового часу: навчальний посібник. Вінниця : Нова книга, 2002. 433 с.
5. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства 1988 года. *Офіційний вісник України* від 26.01.2007 р. № 3, стор. 297.
6. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата обращения: 04.01.2020 г.).
7. Конвенция про открытое море 1958 года. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/995_180 (дата обращения: 05.01.2020 г.).
8. Панфілова Ю.М. Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах Світового океану : монографія. Одеса : Фенікс, 2012. 216 с.

The scientific article is devoted to one of the most important problems of modern international law of the sea. Attention to the problem of maritime piracy is based on its impact on such areas of activity as the international economy and shipping, maritime and international law, security issues, geopolitics and international relations. The problem of pirates attracts even more attention in attempts to realize this phenomenon in the context of modern world development, to find a proper definition of this problem, and also to develop some appropriate mechanisms for its solution. The oceans have served many people at all times and it is very difficult to imagine our life and evolution without it. The sea has always been a natural communication system, which with different forms of availability, but still connects all the nations of the world without exception, where absolutely everyone can come into contact with absolutely everyone. The sea has always belonged and it is accessible to absolutely all mankind. Of course, with the increase in the world's population and the resulting competition between nations, as well as the development and improvement of world trade, attempts to streamline the use of the sea and its resources are logical, but, nevertheless, the sea will always remain the property of all living on Earth. But as all peoples get benefit from the openness of the sea, they share the risks associated with its exploitation to the same extent, including such as maritime piracy. Operating in such a huge communication system of relations of everyone with everyone, maritime piracy has always been, and is a problematic subject of relations between all peoples and nations, that's why it is historically endowed with a political and social nature and has always occupied and will occupy one of the most important places in international relations. This article is devoted to the development of the legal element of piracy, as a crime under general international law. There are restrictions on the qualifications of this type of crime of an international nature; the relationship of legal qualifications with the real international situation; assesses the existing international legal framework on piracy.

Key words: piracy, international crime, international law, oceans, universal jurisdiction.