

Цирфа Ю.\*

## ПІРАТСТВО – ЧЕРГОВА ЗАГРОЗА МІЖНАРОДНІЙ БЕЗПЕЦІ?

З часів буканьєрів і капєрів пройшло немало років, однак прагнення до легкої наживи залишається незмінним. За підрахунками експертів, щорічні збитки, яких завдають пірати по всьому світу, складають близько 450 мільйонів доларів США. Їх не цікавлять самі кораблі чи їх вантаж: основною здобиччю корсари вважають гроші, які можна отримати в якості викупу за екіпаж чи то пасажирів судна. І така «політика» є досить вдалою, бо ж кожна держава, яка вважає себе насправді правовою й демократичною, збере необхідні кошти й піде назустріч піратам задля збереження життя своїх громадян. У сучасному світі їй навіть не потрібно напругу вести переговори з розбійниками чи власноруч передавати їм викуп, адже, приміром, у Лондоні існують пара-трійка досить відомих компаній, які з радістю виступляють посередниками в питанні про передачу грошей. Тож перед нами постає сувора реальність: піратство ХХІ століття – це просто бізнес, причому як для самих піратів, так і для деяких приватних структур, а інколи – й держав. Нігерії, наприклад, досить часто закидають звинувачення в підтримці піратства в дельті річки Нігер з метою захоплення нафтових верфів. Адже вона – одна з найбагатших країн у світі за покладами нафти, водночас і одна з найбідніших за рівнем життя. Із 130 мільйонів нігерійців 70% живуть на менш ніж 1 долар на день. Нездатними забезпечити своїх громадян роботою є й інші держави існування піратства – Ангола, Сомалі, Коста-Рика. У Сомалі, до того ж, з 1991 року фактично відсутня центральна влада, а берегова охорона відкрито допомагає піратам. На Філіппінах появі піратів сприяє низька заробітна платня морських офіцерів. У Китаї, на думку західних експертів, розбою на морі неофіційно сприяє державне керівництво, зацікавлене у встановленні своєї влади на спірних територіях. В Азійсько-Тихоокеанському регіоні випадки піратства в основному відбуваються в районах Малаккської і Сінгапурської проток, де щоденно пропливає до 600 вантажних кораблів, головним чином танкерів. Саме на ці танкери й припадає чверть усіх піратських нападів на планеті. Що ж стосується Південної й Центральної Америки, то ці території – найбільша в світі мережа шляхів наркотрафіку, що теж є далеко не збитковим бізнесом у наш час. Тож, мабуть, доцільно було б вважати сучасне піратство скоріш вимушеним, бо ж основна його причина – бідність, за межею якої перебуває значна кількість суспільств.

До речі, часто саме такою причиною своєї дії пояснюють самі корсари, наголошуючи на простому бажанні – вижити. В основному пірати – це місцева молодь, люди освічені й цивілізовані, для яких морський розбій є лише способом прогодувати себе й свою сім'ю. Серед них є і студенти, котрі навчаються в університетах Європи, й періодично приїжджають на батьківщину. Піратство для них – це, в першу чергу, засіб заробітку. Досить прагматичними з точки зору вигоди були й сомалійські пірати, котрі 25 вересня 2008 року захопили український суховантаж «Faina» в 350-ти кілометрах від узбережжя Африканського Рогу.

Перші юридичні згадки про піратство стосуються ще Женевських конвенцій з морського права 1958 року. Офіційне ж визначення цього поняття надано в Конвенції ООН з

\* студентка 5 курсу відділення «міжнародні відносини» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Капітоненко М.Г.

морського права 1982 року. За цим документом, «піратство – це будь-який неправомірний акт насилля, затримання або будь-який грабіж, що здійснюється у приватних цілях екіпажем або пасажиром будь-якого приватного судна проти будь-якого судна, особи або майна на борту судна. До піратства належить акт добровільної участі у використанні судна, коли було відомо про те, що судно є піратським. Дії, спрямовані на підбурювання або свідоме сприяння піратству також кваліфікуються як піратство». Подібна дефініція міститься й у ст. 446 Кримінального кодексу України, яким, окрім того, ще й передбачено покарання за вчинення піратських дій – позбавлення волі строком від 5 до 12 років з конфіскацією майна, у разі ж повторного скоєння такого злочину, результатом якого стала загибель людей чи інші тяжкі наслідки, термін покарання збільшується до 8-15 років позбавлення волі з конфіскацією майна. Цей факт, є, звичайно ж, досить позитивним, однак він аж ніяк не покращує ситуацію у міжнародному праві, котре, надавши чітке визначення поняттю піратства, чомусь позбавлене реальних механізмів, котрі дозволяли б державам давати корсарам швидку відсіч. За законом, військові судна, які знаходяться поблизу місця нападу піратів, не мають права надавати допомогу захопленому кораблю. Її можуть надавати лише збройні сили тих країн, на території яких відбувся напад. Саме з цієї причини пірати, отримавши викуп, часто залишаються непокараними. Дві головні світові організації, покликані протидіяти піратству, – Міжнародна морська організація (the International Maritime Organization – IMO) та Міжнародне морське бюро (the International Maritime Bureau – IMB) – на практиці лише надають екіпажам рекомендації, як діяти у випадку захоплення судна, а також наносити на карти так звані «зони ризику». Ще у 2005 році IMB рекомендувало судам не підходити до узбережжя Сомалі ближче, ніж на 100 миль. Вважалося, що на такій відстані пірати не зможуть дістатися до корабля, адже їм не вистачить палива. Однак 2005 року розбійники захопили суховантаж «Panagia», що йшов під ліберійським прапором із ПАР до Туреччини (маючи, до речі, 22 українців на борту) і знаходився на відстані 100 миль від берега. Після цього рекомендований кордон перенесли ще на 100 миль в океан. Однак сучасні флібустьєри створюють цілі морські бази, обладнуючи риболовні судна й відправляючи їх разом з амуніцією та досвідченим персоналом далеко в океан. Можливо, така передбачливість і дозволила піратам захопити «Faina» на відстані 350-ти чи то 400 км (220 морських миль) від Сомалійського узбережжя.