

FEATURES OF MODERN ACTS OF PIRACY AS A MARITIME CRIME

Miroslava Yordanova

Department of International Law and EU Law, Faculty of Law, University of National and World Economy, Bulgaria, miroslava_yordanova@mail.bg

Abstract: There are a number of features of modern acts of piracy as a maritime crime. Thus the emphasis of this paper is an examination of "piracy," one of the oldest maritime crimes whose commission is still relevant today. Piracy is on the rise, and it represents a danger to marine security. Piracy is exceedingly socially damaging and dangerous, according to international law. The following are the directions in which piracy occurs: obstructing free navigation; threatening the lives of passengers and ship crews; challenging maritime security; negative impact on international trade relations. The Anti-Piracy Convention of 1926 was one of the earliest attempts to design and construct a complete international framework to combat piracy. Because no agreement has been achieved between UN members, this act remains unenforceable. The 1958 High Seas Convention establishes the legal framework for piracy. Piracy is defined as the use of violence, detention, and plunder by one vessel against another at sea. Because these requirements are listed in order, they must be defined. The definition of "piracy" is formed by combining Art. 15 of the 1958 Convention with Art. 101 of the 1982 Convention, which considers the definition of piracy in different ways. Piracy is defined as any unlawful act of violence, detention, or robbery intended against another ship, aircraft, or humans or their goods on board on the high seas; against a ship, aircraft, or people on board on the high seas, property in a location outside of any state's authority, etc. The definition of the term "piracy" is examined in this study; the main and most dangerous points of potential attacks are identified; cooperation between countries in the most dangerous areas is emphasized; and the crime of "robbery" committed against passengers and crew is considered to be part of acts of piracy. When it comes to collaboration between countries in the most dangerous regions, it's vital to remember that one of the ways to improve stability in these areas is to join forces with countries that can't guarantee their own security. In the current work, we look at scenarios in which pirates assault ships. The current study examines situations in which pirates attempt to seize control of a maritime vessel in the event of a pirate attack. These activities put ships near the accident in danger, and they also endangered the marine environment at risk after the capture. Port security must be improved. Pirates' activity is generally aimed to stealing money and goods from ships, as well as physical and emotional harassment of crew members and passengers, which can lead to death. One of the measures taken in this direction was the International Maritime Organization's establishment of the International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code).

Keywords: maritime crimes; piracy; international law; robbery.

ОСОБЕНОСТИ НА СЪВРЕМЕННИТЕ АКТОВЕ НА ПИРАТСТВО КАТО МОРСКО ПРЕСТЪПЛЕНИЕ

Мирослава Йорданова

Катедра „МП и ПЕС“, Юридически факултет, Университет за национално и световно стопанство, България, miroslava_yordanova@mail.bg

Резюме: Наблюдават се редица особености на съвременните актове на пиратството като морско престъпление. Предмет на настоящата статия е анализ на едно от най-старите морски престъпления, чието извършване е актуално и на настоящ етап – “пиратството”. Актовете на пиратството нарастват тенденциозно и оказват негативно влияние върху сигурността на море. От международноправна гледна точка пиратството има изключително общественоопасно и вредно значение. Насоките, в които се проявява, са следните: възпрепятстване на свободното корабоплаване; пряко застрашаване живота на пътниците и екипажите на корабите; затруднено осигуряване на сигурността на морските пътища; вредоносно влияние върху международните търговски отношения. Сред първите опити за кодифициране и изграждане на цялостен международноправен механизъм срещу пиратството е Конвенцията за борба с пиратството от 1926 г. Този акт остава без правно приложение, тъй като между членовете на ОН не се постига съгласие. Пиратството получава своята законодателна уредба в Конвенцията за открито море от 1958 г. Разглежда се и дефиницията за „пиратство“, изведена въз основа на чл. 15 от Конвенцията от 1958 във връзка с чл. 101 от Конвенцията от 1982 г., съобразно която дефиниция пиратството се разглежда в няколко насоки. Следните действия се квалифицират като пиратство: всеки неправомерен акт на насилие или задържане или акт на

грабеж, който е насочен: срещу друг кораб или въздухоплавателно средство или срещу лицата или имуществото им, на борда им в открито море; кораб или въздухоплавателно средство, лица или имущество в място, което не е под юрисдикцията на нито една държава и др. В хода на настоящото изследване се анализира дефиницията за понятието „пиратство“; очертават се основните и най-опасни точки на потенциални нападения; обръща се внимание на сътрудничеството между държавите в най-рисковите райони; разглежда се престъплението “грабеж”, извършвано срещу пътници и екипаж, като част от актовете на пиратството. По въпроса за сътрудничеството на държавите в най-рисковите региони е важно да отбележим, че един от подходите за укрепване на стабилността в тези райони е обединение на усилията между тези държави, които не са в състояние сами да осигурят сигурността си. В настоящия труд се обръща внимание на случаите, в които в хода на пиратските нападения пиратите правят опити да установят контрол върху морския плавателен съд. От тези действия възниква опасност за корабите в близост до инцидента, както и за замърсяване на морската среда след завземането. Възниква необходимост правоохранителните органи да повишат сигурността на пристанищните центрове. Дейността на пиратите обикновено е насочена към кражба на пари и стоки от кораби, както и към физически и емоционален тормоз на членовете на екипажа и пътниците, който може да доведе до смърт. Една от предприетите мерки е създаването от Международната морска организация на Международния кодекс за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code).

Ключови думи: морски престъпления; пиратство; международно право; грабеж.

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Пиратството е едно от най-старите морски престъпления, което продължава своето съществуване и на настоящия етап. С оглед на това е необходимо да се отбележи, че напоследък се откроява тенденцията към нарастване на темповете и броя на извършване на пиратски актове. Въз основа на тези проблеми някои автори правят следния извод, а именно: „От началото на 90-те години съвременното морско пиратство се превръща в една от главните заплахи за сигурността на море”³³. Тази констатация е показателна за негативното влияние на актовете на пиратство. Те пречат за извършването на морски дейности и поставят в опасност живота на екипажа и пътниците на море. В този смисъл е безспорно, че на настоящия етап пиратството е противоправно деяние, притежаващо юридическите и техническите признаци на състава на международното престъпление, затова е наложително предприемане на нови подходи за неговото ограничаване.

2. МЕТОДОЛОГИЯ

По същество от международноправна гледна точка пиратството има изключително общественоопасно и вредно значение. То се проявява в няколко насоки: първо, възпрепятстване на свободното корабоплаване, второ, пряко застрашаване живота на пътниците и екипажите на корабите, трето, затруднено осигуряване на сигурността на морските пътища, четвърто, вредоносно влияние върху международните търговски отношения, като биват нападени и кораби на търговското мореплаване.

Авторитетни руски изследователи потвърждават международноправния подход към тези актове, отбелязвайки: „Пиратството като престъпление с международен характер отдавна е било признато от международната общност в качеството на действаща обичайноправна норма на международното право, която представлява особена опасност за международното морско плаване”³⁴. В този смисъл престъпният характер на пиратството е потвърден от обичайноправна норма. Следователно, преди да се уреди изрично съставът на престъплението пиратство в конкретен нормативен акт, то е съблюдавано през продължителен период като международен обичай.

С оглед на това сред първите опити за кодифициране и изграждане на цялостен международноправен механизъм срещу пиратството е Конвенцията за борба с пиратството от 1926 г. Първоначалният проект на горепосочената конвенция се обсъжда в Обществото на народите³⁵. Независимо от тези усилия - съгласие между членовете на ОН не се постига и този акт остава без правно приложение. На настоящия етап

³³ Dillon (2000)

³⁴ Ромашев (2001), с. 192.

³⁵ Общество на народите е международна организация, която е предшественик на ООН. Нейното седалище е било в Женева, Швейцария, където и в момента е едно от седалищата на ООН, а другото е в Ню Йорк, САЩ. Обществото на народите не постига целите, за които е създадено. Сред неговите провали се посочват допускането на Втората световна война и невъзможността за създаване на стабилна система за международни отношения.

съвременната правна уредба продължава подхода за правна регламентация на пиратството съгласно международноправния правопорядък. Този извод се обосновава от факта, че в Конвенцията за открито море от 1958 г. пиратството получава своята законодателна уредба. Тази тенденция е възприетата и от Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., по-конкретно в част VII, озаглавена Открито море, в раздел първи от чл. 100-107. Прави впечатление, че въз основа на чл. 15 от Конвенцията от 1958 г. във връзка с чл. 101 от Конвенцията от 1982 г. се дава следната дефиниция на пиратството:

Всяко от изброените по-долу действия е пиратство:

а) всеки неправилен акт на насилие или задържане или акт на грабеж, извършен с лични цели от екипажа или от пътниците на частен кораб или на частно въздухоплавателно средство и който е насочен:

i) срещу друг кораб или въздухоплавателно средство или срещу лицата или имуществото им, на борда им в открито море;

ii) срещу кораб или въздухоплавателно средство, лица или имущество в място, което не е под юрисдикцията на нито една държава;

б) всеки акт на доброволно участие в използването на кораб или въздухоплавателно средство, когато на неговия извършител са известни факти, от които произтича, че този кораб или въздухоплавателно средство е пиратски кораб или пиратско въздухоплавателно средство;

с) всяко действие, представляващо подстрекателство или умишлено улесняващо извършването на действията, посочени в букви "а" или "б".

В структурно отношение чл. 101 от КООНМП съдържа три случая, в които е налице престъплението пиратство. В точка е „а“ е установено, че пиратство е всеки неправилен акт, ако са изпълнени посочените хипотези. Така например при упражнено насилие, задържане и грабеж на море от едно плавателно средство срещу друго става дума за пиратство. Тези предпоставки са дадени кумулативно и затова е необходимо тяхното изясняване. Най-напред става дума за актовете на насилие, проявяващи се в незаконна употреба на сила върху физически лица, причиняване на телесни повреди или умишлено се умъртвяване на член/ове на екипажа или пътник/ци на похитения кораб. Задържането е друга предпоставка на престъплението пиратство, което може да се прояви както срещу физическо лице, така и срещу морското плавателно средство. Освен насилие и задържане при пиратството е необходимо да е осъществен и грабеж, като по този начин се посяга върху абсолютното субективно право на собственост на членовете на екипажа, на корабособственика и пътниците. Горепосочените действия следва да са допълнени от лични цели. Под лични цели се разбират мотивите, които стоят зад реализирането на акта на пиратство. Извършваните актове на грабеж имат за обект на посегателство морско или въздухоплавателно средство в открито море. Между т. а) i и а) ii са установени две понятия, които се припокриват и не са прецизни. Първото е местонахождението на плавателното средство в открито море, т.е. извън контрола и юрисдикцията на нито една държава, което е логично, след като става дума за международноправен режим. Във втория случай се говори също за място, което не е под юрисдикцията на нито една държава, логично е това да бъде открито море.

В тази връзка към актовете на пиратство е причислено и престъплението грабеж, извършвано срещу пътници или екипаж. Тази формулировка има две хипотези. Първата е, ако актът е насочен към друг кораб или въздухоплавателно средство. Прави впечатление, че освен срещу морски плавателни средства, КООНМП предвижда и актовете на пиратство срещу въздухоплавателни средства. Втората хипотеза засяга въпросите, свързани с извършването на актове на пиратство срещу кораби, въздухоплавателни средства или лица, които не са под юрисдикцията на нито една държава. Като цяло това е положителен подход, тъй като се засягат и находящите се в открито мореплавателни съдове, лица и имущество. С оглед на това като пиратство в открито море е закрепена по законодателен ред забраната на тези актове и тяхната класификация.

В т. „в“ отново е обърнато внимание на въпроса за участието при използването както на кораб, така и на въздухоплавателно средство, когато е ясно, че по един или друг начин те са пиратски. В случая е логично да се има предвид, че вече са използвани за пиратски актове. Регламентирането на кораби и въздухоплавателни средства в тази връзка е и с оглед на възможностите за осъществяване на актове на пиратство както на море, така и във въздушното пространство. Тогава става осезаемо, че не може да се говори само за морско, но и за въздушно пиратство. Използваната формулировка „доброволно участие“ не е много прецизна, защото в случай, че е налице участие, може да се предположи дали е извършване на акта пиратство, или се включва в условията на съучастие. В случая става дума и за прехвърляне на собствеността или придобиване на кораба, ако има данни, че корабът или въздухоплавателното средство са цел на пиратски актове.

Точка „с“ обобщава действията, посочени в т. „а“ и т. „в“. В този смисъл са установени действията, които представляват подстрекателство или умишлено улесняване на извършването на актове на пиратство. Налице са два случая, които се нуждаят от прецизиране. Това са подстрекателството и умишленото извършване на

престъпление, тъй като между тях има съществена разлика. Подстрекателството е като подбудителството, определено от известни учени по наказателно право по следния начин: „Подбудителството е умишлено мотивиране на друго към извършване на умишлено престъпление”³⁶.

В крайна сметка една от основателните критики е към предоставената от КООНМП дефиниция, свързана с правната уредба на пиратството в открито море извън обхвата на националния суверенитет на държавите. В подкрепа на това твърдение е и следната констатация „Определението на КООНМП ограничава актовете на пиратство до открито море и извън юрисдикцията, на която и да е държава.

Освен горепосочената дефиниция за пиратство съществува и друга, изработена от Международното морско бюро. Нейното съдържание е следното: „Всеки акт на акостиране или опит за акостиране на който и да е кораб с открито намерение да извърши кражба или каквото и да е друго престъпление чрез очевидно използване на сила за по-нататъшното извършване на този акт”³⁷

3. РЕЗУЛТАТИ

Съпоставяйки двете определения за пиратство, са налице някои съществени различия. В дефиницията на Международното морско бюро липсва уредбата на въздухоплавателните средства като обект на посегателство при осъществяване на пиратството, както е закрепено в чл. 101 от КООНМП. Освен това обхватът на това определение се различава от даденото в КООНМП, тъй като включва приложението на вътрешноправния режим на териториалното море, върху който се разпростира националният суверенитет на крайбрежната държава. Във връзка с това е налице възможност за сполучливо взаимодействие между тях и по този начин се постига цялостен обхват на престъпните актове на пиратство при сътрудничество между вътрешното и международното право. Заслужава да се обърне внимание, че при пиратството, извършено в териториални води, ще е налице по-скоро престъпление с международен елемент, отколкото международно престъпление по КООНМП

Въпросите и проблемните аспекти на пиратството се засилват, защото тези актове отбелязват значителен ръст през последните няколко години. Ето защо на проблемите на пиратството се обърща внимание от страна на Международната морска организация и Международното морско бюро. Не само с оглед на отбелязвания ръст на проблемите с пиратството, но и въз основа на тяхното негативно влияние, те влизат в полезрението на изтъкнати специалисти и практики по морско право като Хосе Луис Хесус, Юри Ромашев, Фридрих Кацман, Джон Хеър и др.

Руският учен Гуцуляк отграничава трите най-опасни точки на потенциални нападения. Първата е районът на Югоизточна Азия, Индонезия, Филипините и Виетнам. Втората включва Западна Африка, Лагос, Нигерия, Либерия, Сиера Леоне, Гвинея и Камерун. Третият опасен регион са водите на Южна Америка като Бразилия, Колумбия, Венецуела и Карибския басейн³⁸.

4. ДИСКУСИЯ

Трябва ясно да се заяви, че пиратските актове се извършват с изключителна дързост и са много добре осигурени в техническо отношение. В този смисъл е необходимо да се предприемат действия срещу финансовите ресурси на пиратските групи и формирования, въз основа на които се организират последващите актове. Затова противодействието освен чрез компетентните органи на националните държави, призвани за обезпечаване на сигурността на пристанищата и териториалното море, следва да се опира и на международните институции, като се полагат усилия за постигане на резултатно взаимодействие между държавите. Проблемите по осигуряване на състоянието на сигурност в морското пространство нарастват. Още повече, че актовете на пиратство се извършват от високоскоростни и малки морски съдове, достигащи лесно до големи товарни кораби или петролни танкери, които предвид големите си габарити и превоз на големи количества полезен товар са по-бавни и по-трудно маневрени. Разбира се, обект на пиратски набези са и корабите на търговското мореплаване, пътническите кораби и риболовните траулери. В най-общи линии поведението на пиратите е насочено към обир на пари и ценности от корабите и упражняването на физически и психически тормоз върху членовете на екипажа и пътниците, които в определени случаи имат и фатален край. В тази връзка една от предприетите инициативи бе изработване на Кодекса за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения International Ship and Port Facility Security

³⁶ Долапчиев (1945), с. 415.

³⁷ Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report, International Chamber of Commerce, International Maritime Bureau, Jan. 1 – Dec. 31, 2003, p. 3.

³⁸ Гуцуляк (2006) с. 218-219.

Code (ISPS Code³⁹) от Международната морска организация. Този документ влезе в сила на 1 юли 2004 г. За периода от началото на неговото действие до сега не е достигнато високо ниво на ефективност за противодействие на пиратството и морския тероризъм. Единият от възможните начини е изработване на цялостен концептуален документ, който освен необходимите задължителни правила следва да въведе и действащ институционален механизъм.

5. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Следва да се задълбочи сътрудничеството между държавите в най-рисковите региони, в които се извършват пиратски актове, нарушаващи нормалното корабоплаване, и да се постигне обща регионална превенция. В тази връзка е налице позитивно обстоятелство между Кения, Мозамбик, Сомалия и Танзания, които обединяват усилията си, защото не са в състояние да осигурят своята сигурност от пиратски посегателства. Това е един от подходите, посредством които се укрепва стабилността в тези региони за повишаване нивото на сигурност в тях и подпомагане на тяхното политическо и икономическо развитие. Независимо, че пиратските нападения протичат много бързо (в рамките между 15 и 30 минути), няма пречка в някои случаи пиратите да се опитат да установят контрол върху морския плавателен съд, който не са в състояние да управляват, особено ако е извършен акт на насилие срещу екипажа⁴⁰. По този начин похитения кораб става непосредствена опасност за останалите кораби в близост до инцидента. Освен това възниква опасност и за морската среда от замърсяване след завземането и извършване на обир на съответен плавателен съд, който е петролен танкер или пък пренася специфични вещества от категорията на общественоопасните като радиоактивни елементи и материали, химически суровини и елементи, взривни вещества и т. н. В резултат на завземането му и упражняването на насилие върху екипажа на кораба той може да бъде изоставен в безконтролно състояние, което да причини големи щети. Тази хипотеза е с особено значение по отношение на нападения в близост до териториалните води на крайбрежна държава, защото безконтролен кораб може да се придвижва към пристанища. За предотвратяването на такива действия е необходимо правоохранителните органи да повишат сигурността на големите пристанищни центрове, в които са съсредоточени големи групи от хора, кораби, разтоварване и товарене на стоки, включително и леснозапалими продукти.

ЛИТЕРАТУРА

- Абашидзе, Арсентьев и Лазарев, (2005). „Международное морское право, теория и практика“, Издательство Российского университета дружбы народов, М.,
- Авраменко, И.М. (2003). „Международное морское право“. Р Консулт, М., 2 издание, преработено и допълнено.
- Борисов О. (2015). Международно публично право. С., изд. „Нова звезда“.
- Борисов О. (2017). Трансграничният тероризъм в глобалния свят. С., изд. „Нова звезда“.
- Борисов Ат. (2017). Трансгранични престъпления. С., изд. „Нова звезда“.
- Видин Бл. (2020). Международно право, изд. „Сиела“.
- Вълчева, А. (2019). Борба с тероризма, С.
- Гергинов, А. (2003). Наказателно право на Република България. София, изд. Софи-Р, Второ преработено и допълнено издание.
- Герчев, Н. (08.02.2001). „Спасяването по море-кой да го спаси“. Бълг. трансп. вестник, VIII, бр. № 5.
- Гуцуляк, В.Н. (2006). Международное морское право (публичное и частное), Ростов-на-Дону, Феникс,
- Динков, Д. (2005). „Остаря ли ООН за новите предизвикателства в международната система?“, Международни отношения, XXXIV, кн. № 6.
- Иванова, Е. (2002). „ООН и международния тероризъм, Международни отношения, XXXI, кн. № 2
- Илиева, И. (2005). „Международно-правни проблеми на борбата срещу международния тероризъм“. С., Изд. къща Кронос.
- Йотов, Б. (1995а). „Международноправно сътрудничество и борбата с тероризма“. С., Академично издателство "Проф. Марин Дринов".
- Йотов, Б. (1995b). „Тероризмът – престъпление от международен характер“. Правна мисъл, XXXVI, кн. №2.
- Киров, К. (2003/2004). „Приносът на разузнаването в борбата срещу международния тероризъм, списание НАТО & България“, 17.

³⁹ International Ship and Port Facility Security Code, SOLAS/ CONF. 5/34.

⁴⁰ Вълчева (2019), с. 485.

- Наказателно право. (2003). С.
- Янков, Ал. (1983). Конвенцията на ООН по морско право и нейното международно значение, Международни отношения, №3.
- Янков, Ал. (1965). „Организация на обединените нации”. С., Наука и изкуство.
- Galdorisi, G. V. & Vienna K. R. (1997). “Beyond the Law of the Sea: New Direction for U.S. Ocean Policy, Greenwood Pub Group.
- Greppi, E. (n.d.). The Evolution of individual criminal responsibility under International Law, International Review of the Red Cross, № 835.
- Hawkes, K. (n.d.). “The Development of International Maritime Security Policies and Their Legal Implications.
- Heathcote, P. (n.d.). “Terrorism at Sea – The potential Threat”, Secretariat of the Pacific Community, Suva, Fiji.
- Ong, G.G. (2004). “Ships Can Be Dangerous Too” Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia` s Maritime Security Framework, ISEAS Working Paper, International Politics Security Issues Series № 1 Institute of Southeast Asian Studies.