

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.362.1: 347.799.4

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2021.1.27>

СПІВАК І.В.

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ
У СФЕРІ ПРОТИДІІ ПРОЯВАМ МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА
ЯК ЗАПОРУКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ****INTERNATIONAL LEGAL MECHANISMS
IN THE FIELD OF COUNTERING THE MANIFESTATIONS OF MARITIME PIRACY
AS A GUARANTEE OF SAFETY OF MARITIME TRANSPORT**

Стаття присвячена дослідженню міжнародно-правових механізмів у сфері протидії проявам морського піратства як одному з елементів міжнародної організованої злочинності. Розглянуті основні положення Женевської конвенції про відкрите море 1958 року, Конвенції ООН з морського права від 1982 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, що регулюють питання протидії морському піратству, та акцентовано увагу на їх позитивних сторонах та недоліках, а також на певні труднощі, що виникають у процесі застосування в практичній площині. Зазначено, що положення деяких Конвенцій уже дещо застаріли і не відповідають реаліям сьогодення, хоча є певні тенденції щодо внесення певних змін і доповнень шляхом ухвалення резолюцій.

Досліджено основні положення Кодексу з охорони суден та портових засобів та визначено його недоліки. Розглянуто також проект Всеосяжної конвенції із боротьби з актами піратства на морі та акцентовано увагу на такій новелі, як визнання морського піратства одним з видів міжнародної організованої злочинності. Акцентовано на основних положеннях Конвенції: форми переслідування морських розбійників і заходи, спрямовані на запобігання відмиванню отриманих злочинним шляхом доходів; зумовлюються умови огляду та захоплення піратських суден; визначається юрисдикція держав-учасниць щодо піратства та процесуальні аспекти, що стосуються розслідування цього злочину.

Автором зазначено, що боротьба з актами піратства на морі (у зв'язку зі складнощами, пов'язаними з морською специфікою) не може здійснюватися силами окремої держави і треба докладати зусилля всієї міжнародної спільноти.

Зазначені основні напрями міжнародного співробітництва у протидії морському піратству. Визначено основні способи протидії піратству (конвоювання цивільних суден; патрулювання особливо небезпечних районів Світового океану; залучення озброєних представників приватних охоронних компаній; рекомендації Міжнародної морської організації щодо найбільш безпечних маршрутів; створення кораблів-пасток; застосування новітніх інформаційно-комунікаційних технологій), а також акцентовано увагу на їх перевагах і недоліках. Автором наголошено на необхідності вдосконалення заходів невоєнного характеру, а також необхідності консолідувати зусилля всіх держав щодо: створення міжнародного трибуналу з розгляду справ про акти морського піратства; розробки узгоджених правил щодо

переслідування піратів у територіальному морі прибережної держави, в зоні відповідальності якої здійснюється переслідування відповідно до процедур переслідування «по гарячих слідах»; укладання регіональних угод із координації дій прибережних держав з метою підвищення рівня оперативності у затриманні піратів в особливо небезпечних районах Світового океану.

Ключові слова: Конвенція про відкрите море, безпека міжнародного судноплавства, захоплення судна, район відкритого моря, міжнародна проблема, транснаціональна злочинність, міжнародне співробітництво.

This article is devoted to the study of international legal mechanisms in the field of combating maritime piracy as one of the elements of international organized crime. The main provisions of the Geneva Convention on the High Seas of 1958, the UN Convention on the Law of the Sea of 1982, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation, and the emphasis on their strengths and weaknesses are considered, as well as certain difficulties that arise in the process of application in practice. It is noted that the provisions of some Conventions are somewhat outdated and do not correspond to today's realities, although there are some tendencies to make certain changes and additions through the adoption of resolutions.

The main provisions of the Code for the Protection of Ships and Port Facilities and its shortcomings have been identified. The draft of the Comprehensive Convention for the Suppression of Piracy at Sea was also considered, and attention was paid to such a novelty as the recognition of maritime piracy as a type of international organized crime. Emphasis is placed on the main provisions of the Convention: forms of persecution of pirates and measures aimed at preventing money laundering; conditions of inspection and seizure of pirate ships are stipulated; the jurisdiction of the States Parties with regard to piracy and the procedural aspects relating to the investigation of the offense shall be determined.

The author states that the fight against acts of piracy at sea (due to the difficulties associated with the specifics of the sea) cannot be carried out by a single state and the efforts of the entire international community must be made.

The main directions of international cooperation in combating maritime piracy are indicated. The main ways to combat piracy (convoying civilian ships; patrolling particularly dangerous areas of the oceans; involving armed representatives of private security companies; recommendations of the International Maritime Organization on the safest routes; creating ships-traps; using the latest information and communication technologies), and emphasis on their advantages and disadvantages. The author emphasizes the need to improve non-military measures, as well as to consolidate the efforts of all states to: establish an international tribunal to consider cases of maritime piracy; development of agreed rules for the pursuit of pirates in the territorial sea of the coastal State in whose area of responsibility the prosecution is carried out in accordance with the hot pursuit procedures; concluding regional agreements to coordinate the actions of coastal states in order to increase the level of efficiency in apprehending pirates in particularly dangerous areas of the oceans.

Key words: *Convention on the High Seas, international shipping safety, capture of the vessel, open sea area, international problem, transnational crime, international cooperation.*

Вступ. Усе частіше членам світової спільноти доводиться консолідувати свої зусилля, що спрямовані на подолання викликів міжнародній безпеці (зміни клімату у планетарному масштабі, поширення зброї масового знищення, міжнародна організована злочинність, голод). Як зазначав Папа Римський Іван-Павло II, «теперішній людині постійно загрожує те, що є результатом діяльності її розуму, прагнень її волі. В цьому і полягає трагедія людського існування в її широкому значенні» [1]. Останнім часом морське піратство перетворилося на серйозну загрозу забезпеченню безпеки морського судноплавства як складника міжнародної безпеки.

Вільний рух морськими шляхами має, як і раніше, велике значення для міжнародного співтовариства (зокрема, США, Велика Британія, Японія та деякі інші країни транспортують у такий спосіб майже 100% вантажів). Піратство ж перешкоджає розвитку вільної торгівлі через

неминуче подорожчання морських перевезень, спричиняє падіння економічних показників функціонування торговельного флоту багатьох держав (від дій піратів страждають і вантажовідправники, і вантажоодержувачі, і фрахт, і страхові компанії), призводить до зниження надходжень до державного бюджету і навіть певною мірою чинить негативний вплив на морське середовище (швидкі темпи зменшення популяції риби через нерегульоване рибальство).

Зважаючи на те, що морське піратство є глобальною проблемою і однією зі складових частин боротьби з міжнародним тероризмом, актуальним залишається дослідження правових засад у сфері боротьби з піратством, вивчення передового досвіду з протидії з метою формування на міжнародному рівні системи ефективних заходів, спрямованих на боротьбу з морським піратством.

Спроби всебічно проаналізувати такі небезпечні акти, як морське піратство, а також звернути увагу на проблему з розробки міжнародно-правових засобів протидії йому здійснювались у працях таких науковців, як Г.О. Анцелевич, М.О. Баймуратов, О.В. Святун, М.В. Савельєв, М.О. Будаков, Л.М. Галенська, В.Л. Михеев, В.В. Юрьєва, І.М. Кулішер, Я.О. Ленцман, Е. Голд, та деяких інших. Видається, що рівень розробленості проблеми є недостатнім.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження міжнародно-правових механізмів (на основі міжнародно-правових актів), практичного досвіду у сфері протидії морському піратству, доведення нагальної потреби посилення міжнародного співробітництва на всіх рівнях, вдосконалення системи ефективних заходів, спрямованих на протидію морському піратству в усіх його проявах, а також у прийнятті Всеосяжної конвенції у боротьбі з проявами піратства на морі.

Результати дослідження. Протягом майже всього століття двох Великих воєн (XX століття) морське піратство залишалось поза увагою міжнародної спільноти.

Але наприкінці ХХ століття і особливо на початку ХХІ століття (в епоху цифровізації) з глибин античного світу знову виринає, наче «Летючий голландець», морське піратство (хоч і дещо модернізоване), становлячи реальну загрозу міжнародній безпеці.

Зростання кількості піратських атак на судна різних держав підтверджується даними Міжнародного морського бюро (ІМВ). Так, у 1996 році зафіксовано 224 напади, у 2010 році зареєстровано 445 піратських атак [2]. Хоча вже за даними 2015 року зареєстровано 246 нападів, що є підставою для обачного оптимізму.

Піратство як негативне соціальне явище зародилось одночасно із розквітом торговельного мореплавання. Як зазначав І.М. Кулішер, у Древній Греції торгівля із самого початку підмінялась піратством [3, с. 75]. Оскільки правового розмежування між торгівлею та розбоєм на морі не існувало, піратство було органічною складовою частиною економіки античного світу.

Але вже на Коринфському конгресі в 337 році до н.е. проголошено свободу мореплавання в Егейському морі, піратство визнане злочином та визнана необхідною повсюдна боротьба з піратством [4, с. 219–228].

У 100 році до н.е. в Римі народним трибуном Луцієм Апулеєм Сатурніном було ініційовано прийняття Закону «Про переслідування піратів». Відповідно до Закону пірати проголошувались ворогами людського роду (*hostis humani generis*), а піратство визнавалось караним злочином [5, с. 253–261].

За часів Середньовіччя боротьба з морським піратством врегульовувалась, як правило, національним правом (у Великобританії першим законом, що надавав суду повноваження щодо розгляду справ про морське піратство, був Адміралтейський закон про юрисдикцію 1391 року) [6]. Видається, що основною причиною відсутності міжнародно-правових норм, спрямованих на боротьбу з морським піратством, є уявлення держав про свою винятковість, егоцентризм.

Паризький конгрес 1856 року заклав підвалини для об'єднання держав у боротьбі з морським піратством, прийнявши 4 (16) квітня Декларацію про принципи морського міжнародного права, одним з найважливіших положень якої стала заборона підтримки піратів у будь-якій формі [7].

Ефективна боротьба зі злочинами, що вчиняються на морі, можлива завдяки співробітництву держав як на глобальному, так і на регіональному рівнях, а також удосконаленню та уніфікації національних законів.

З відродженням піратства постала нагальна потреба у закріпленні відповідальності за його вчинення в міжнародно-правових документах. Адже універсальним і найбільш ефективним механізмом у врегулюванні тих чи інших відносин залишається право. Ще древні римляни говорили: «*Lex est tutissima cassis; sub clupee legis nemo decipitur*» (під захистом права ніхто не буває ошуканим).

З огляду на це, відповідні правові моделі цього міжнародного злочину були відображені в універсальних міжнародних договорах.

Вперше норма міжнародного права, що регламентувала питання боротьби з морським піратством, була сформульована у статті 15 Женевської конвенції про відкрите море 1958 року [8]. У Коментарі Комісії міжнародного права ООН до статті 15 Женевської конвенції про відкрите море 1958 року зазначається: «Піратством можуть вважатися лише дії, які здійснюються у відкритому морі або у будь-якому іншому місці, яке знаходиться за межами територіальної юрисдикції будь-якої держави, але не на території будь-якої держави і не у межах її територіального моря» [9, с. 33].

Відповідно до положень Конвенції 1958 про відкрите море держави зобов'язані сприяти знищенню піратства у відкритому морі та місцях за межами юрисдикції будь-якої держави.

Конвенція ООН з морського права від 1982 року, підтвердивши ключові принципи і норми Конвенції про відкрите море, у статтях 101–107, 110–111 майже дослівно відтворила зміст норм (ст.ст. 15–23) останньої.

Конвенція ООН з морського права 1982 року (ст. 101) подала більш розгорнуту дефініцію піратства, визначивши, що піратством визнається будь-який неправомірний акт насильства, затримання або грабежу, що здійснюється в особистих цілях екіпажем чи пасажиром будь-якого приватного судна або літального апарату за межами територіального моря чи у місці, на яке не поширюється юрисдикція будь-якої держави [10].

Хоча суперечки точаться щодо формулювання «особисті цілі» в п. а) ст. 101 Конвенції: чи охоплює зазначене також дії, які профінансовані певною державою, або ж *animus furandi*, є обов'язковим елементом злочину «піратство», виключаючи, таким чином, з його складу дії, що мають політичне підґрунтя.

Зазначені міжнародно-правові акти формалізували таке негативне явище, як морське піратство, зафіксувавши перелік діянь, що становлять його зміст. Конвенція 1958 року та Конвенція 1982 року містять також конкретні міжнародно-правові заходи із протидії піратству (підстави для захоплення піратського судна; відповідальність за піратство; визначені характеристики суден, що мають право здійснювати захоплення піратів, а також їх повноваження щодо огляду підозрюваних у піратстві суден). Статтею 105 Конвенції 1982 року державам надано право встановлювати та здійснювати універсальну юрисдикцію стосовно піратського судна (у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза межами державної юрисдикції будь-яка держава може здійснити захоплення піратського судна або судна, захопленого шляхом піратських дій, арештувати осіб, які перебувають на цьому судні, і захопити майно, що знаходиться на цьому судні, та визначити щодо нього заходи).

Міжнародною морською організацією (ІМО) в 1985 році було прийнято документ «Заходи із запобігання незаконних актів проти пасажирських суден» [11].

Конвенціями 1958 року та 1982 року передбачено, що воєнний корабель будь-якої держави має право протидіяти піратству тільки в районі відкритого моря. Якщо ж акт піратства вчинений у межах району, на який поширюється суверенітет іншої держави, то всі інші не можуть вживати будь-яких заходів проти піратів, зокрема її затримувати їх. Це стосується і міжнародних проток, якщо останні знаходяться в зоні територіальних вод держав. Як справедливо зазначають В.Л. Михеєв та О.Ю. Піджаков, «право мирного проходу не дає можливості надання допомоги суднам, що піддалися нападам піратів, та не надає права затримувати піратів із застосуванням зброї. Воєнний корабель зобов'язаний лише проінформувати владу прибережної держави про подію. Пірати користуються цією обставиною <...> зазвичай навіть ховаючись від переслідування в чужих територіальних водах» [12, с. 205–216].

Як зазначалось аналітиками Міжнародної морської організації (ІМО), представлена Міжнародним морським бюро (ІМВ) дефініція («піратство – це ... захоплення (або спроба захоплення) з очевидним наміром вчинити розкрадання або будь-який інший злочин з очевидним наміром або можливістю використання сили для здійснення такого акту») має більш практично застосовний характер, включає у себе будь-який напад або спробу нападу на судно незалежно від мети акту і від місця події: як у відкритому морі, так і під час стоянки в порту, що дозволяє змалювати більш повно картину морських злочинів [13, с. 11–13]. З огляду на зазначене видається, що Міжнародна морська організація та Міжнародне морське бюро визнають піратством і морський тероризм, і напад на судно в територіальних водах.

З метою подолання зазначених протиріч у 1988 році у Римі було прийнято ще один міжнародно-правовий акт, який кваліфікує піратство як міжнародний злочин, – Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, а також Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі.

Положення Конвенції (ст. 2) не порушують імунітет воєнних кораблів та інших державних суден, що використовуються як військово-допоміжні, поліцейські, судна, що виведені з експлуатації, а також не поширюються на літальні апарати.

Конвенція 1988 року спрямована на запобігання більш широкого кола злочинних посягань (п. 1 ст. 3): здійснення протиправних дій щодо морського судна; фізичних осіб; вантажів, що знаходяться на борту судна; повідомлення заздалегідь неправдивих відомостей, які можуть створити загрозу безпеці судна. Дія положень Конвенції поширюється на злочини, скоєні як у внутрішніх морських водах, так і в територіальних водах, і у відкритому морі [14].

Згідно з Конвенцією 1988 року, кожна держава-учасниця Конвенції повинна передбачити у національному кримінальному законодавстві відповідні покарання за вчинення зазначених у ст. 3 злочинів та передбачити все необхідне для встановлення юрисдикції держави стосовно злочинів, вчинених: а) проти судна або на борту судна, що ходить під прапором цієї держави під час скоєння такого злочину; або б) на території цієї держави, в тому числі в її територіальному морі; або в) громадянином цієї держави або особою без громадянства, що проживає в цій державі.

Конвенція 1988 року закріплює конкуруючу юрисдикцію щодо: 1) держав, яких стосується вчинений злочин; 2) тільки держав-учасниць Конвенції.

Хоча Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, є значним поступом у протидії морському піратству та іншим злочинам на морі, але її положення, як зазначив Суддя Міжнародного трибуналу ООН з морського права Джоз Луїс Джизус, не повністю відповідають сучасним вимогам щодо збереження людського життя на морі та забезпечення безпеки морського судноплавства [15, с. 391].

Оскільки Конвенціями 1958, 1982 та 1988 років не передбачено всіх злочинних актів на морі та всіх необхідних заходів, спрямованих на боротьбу із ними, на їх розвиток було прийнято інші міжнародно-правові акти.

Так, 12 грудня 2002 року на конференції держав-учасниць Конвенції про людське життя на морі (СОЛАС-74) було прийнято (одночасно з главою XI-2 Конвенції «Спеціальні заходи з підвищення безпеки на морі») Міжнародний кодекс з охорони суден та портів засобів (ОСПЗ) [16].

Кодекс ОСПЗ встановлює уніфіковані стандарти безпеки, в тому числі і стосовно несанкціонованого проникнення сторонніх осіб на судно (як обов'язкові, так і рекомендовані вимоги щодо забезпечення безпеки на морі), хоча й він має недоліки: 1) визначивши основною метою запобігання проникненню на борт судна злочинців, не зазначив конкретні норми на випадок їх проникнення на борт судна і, відповідно, заходи, що унеможливають негативні наслідки або їх мінімізують; 2) не відображений механізм контролю з боку ІМО стосовно імплементації державами встановлених стандартів.

Міжнародна палата судноплавства спільно з ІМО розробила Інструкцію з використання радіосигналів суднами у разі нападів на них або загрози нападу піратів або озброєних розбійників [17] та Інструкцію для судновласників, операторів суден, капітанів та екіпажів суден з попередження та відбивання нападів піратів і озброєних розбійників проти суден [18].

Важливим кроком на шляху подолання проблеми морського піратства є також ухвалення Радою Безпеки ООН Резолюції 1816 від 2 червня 2008 року [19] та Резолюції 1846 від 2 грудня 2008 року, якими надано право воєнним кораблям зацікавлених держав заходити у територіальні води Сомалі з метою запобігання або припинення актів піратства.

ІМО також ініційовано прийняття Резолюції А.923(22) та А.922(22), що передбачають заходи з перешкоджання реєстрації так званих «суден-привидів» [21, с. 7]; прийняття Резолюції А.1025(26) (замінила А.922(22)) – Кодексу практики розслідувань злочинів, пов'язаних з піратством та збройних пограбувань суден, мета якого полягає у наданні державним органам уніфікованого регламенту ведення розслідування злочинів, пов'язаних з піратством та розбоям на морі [22].

27 квітня 2010 року Рада Безпеки ООН одноголосно прийняла Резолюцію 1918(2010) щодо можливості створення спеціального судового органу для кримінального переслідування захоплених біля берегів Сомалі піратів, що свідчить про серйозний намір світової спільноти здійснювати пошук додаткових ефективних механізмів щодо притягнення піратів до відповідальності [23].

3 листопада 2010 року в Копенгагені в рамках засідання Другої робочої групи з правових питань по боротьбі з піратством делегацією України було представлено проєкт Всеосяжної конвенції з боротьби з актами піратства на морі, новелою якого стало визнання піратства одним з видів транснаціональної організованої злочинності. У Проєкті визначено поняття піратства, форми переслідування морських розбійників і заходи, спрямовані на запобігання відмиванню отриманих злочинним шляхом доходів; зумовлюються умови огляду та захоплення піратських суден; визначається юрисдикція держав-учасниць щодо піратства та процесуальні аспекти, що стосуються розслідування зазначеного злочину. Крім того, документ передбачає створення Спеціального суду по боротьбі з піратством [24].

Згідно зі звітом ІМВ, за січень–березень 2019 року було констатовано зниження кількості інцидентів: 38 випадків піратства порівняно з 66 інцидентами в першому кварталі 2018 року [25]. Не припиняються акти піратства і в 2021 році (10 лютого 2021 року в Гвінейській затоці атакований піратами танкер з нафтою «Maria E»), 12 лютого 2021 року захоплено судно “Lianpengyu” та взято в полон 10 моряків [26], а 3 березня 2021 року вчинено напад на іранський контейнеровоз “Iran Shahrekord” у міжнародних водах Середземного моря.

Останнім часом спостерігаються позитивні тенденції у боротьбі з морським піратством. Усвідомивши, що ця проблема може бути подолана лише завдяки колективним зусиллям, уряди багатьох країн здійснюють кроки в цьому напрямі: через зазначені раніше заходи глобального рівня (через систему міжнародних організацій: ІМО, НАТО, Цільовий фонд на підтримку Програми розвитку ООН та Управління ООН з наркотиків і злочинності, INTERPOL), так і через регіональне співробітництво (на кшталт підписаного в 2013 році урядами Західної та Центральної Африки Кодексу поведінки Яунде (Камерун), що визначив комплексні заходи із боротьби з морським піратством та незареєстрованим риболовством, шляхом у тому числі спільного використання потенціалу військово-морських сил, що є, на думку М.В. Савельєва, необхідним і вимушеним заходом для протидії морським розбійникам [27].

Але ніщо не є новим під Сонцем, і як Древній Єгипет і Крит докладали спільних зусиль у протидії піратам Середземномор'я, свідченням чого є Договір про союз для боротьби із морським піратством, датований початком II тисячоліття до н.е. [28, с.14], так і здійсненням скоординованого патрулювання катерами Індонезії, Сінгапуру та Малайзії пояснюється зниження активності піратів у Малаккській та Сінгапурській протоках на початку XXI століття.

Важливим також є питання щодо можливості застосовувати процедуру переслідування «по гарячих слідах» підозрюваного у піратстві судна в територіальному морі, адже існує проблема переслідування як у разі переходу судна з територіального моря у відкрите море, так і з відкритого моря до територіального. Згідно зі ст. 4 Джибутійського кодексу поведінки ІМО, переслідування підозрюваного у піратстві судна (з урахуванням достатніх підстав) може продовжуватись в/або через територіальне море держави-учасниці Кодексу з дозволу цієї держави. Захоплення піратського судна в територіальному морі держави-учасниці повинне здійснюватися під юрисдикцією цієї держави [29].

Світовою спільнотою нині застосовуються такі основні способи протидії піратству, як: 1) конвоювання цивільних суден через «піратонебезпечний» район; 2) патрулювання «піратонебезпечного» району; 3) озброєна охорона цивільних суден представниками приватних воєнних компаній; 4) рекомендації ІМВ капітанам суден щодо найбільш безпечних маршрутів у «піратонебезпечних» районах, а також рекомендації щодо проведення постійних навчань з членами екіпажу для недопущення піратів на борт судна.

Найбільш доступним є спосіб рекомендацій, але його недоліком є низький рівень захисту судноплавства від актів піратства через сучасне оснащення піратських суден, здійснене за рахунок отриманих злочинним шляхом коштів.

З метою реалізації такого способу, як конвоювання цивільних суден, залучають національні та коаліційні сили ВМФ: розміщення військових на борту (так, у Нідерландах існує система, за якої судноплавна компанія, яка потребує військового супроводу важливих вантажів, може подати заявку) [30, с. 15–18].

Патрулювання особливо небезпечних районів Світового океану являє собою маневрування у певній системі координат воєнних кораблів, призначених для виконання завдання із виявлення підозрілих суден та затримання їх за наявності достатніх підстав.

Конвоювання та патрулювання є як найбільш ефективними способами протидії морським піратам, так і найбільш дорогавартісними.

Видається, що дешевшим, але не менш ефективним, є використання суден-пасток (замаскований під торгове судно військовий корабель має на борту підрозділ морської піхоти та озброєння). Цей спосіб сприятиме зниженню активності піратів через «відтік членів братства» з огляду на можливе затримання.

Залучення до охорони суден приватних військових компаній (ПВК) добре себе зарекомендувало [31] через здійснення не тільки супроводу суден, але й навчання персоналу компаній-морських перевізників надання відсічі піратам.

Але застосування здебільшого воєнних заходів не вирішить проблему подолання морського піратства. Отже, подальший розвиток міжнародного та регіонального співробітництва у цій сфері потребує удосконалення як уже наявних, так і запровадження (із закріпленням у нормах міжнародного права) нових заходів невоєнного характеру: 1) удосконалення механізмів притягнення до кримінальної відповідальності за морське піратство; 2) міжнародне співробітництво щодо запобігання відмиванню отриманих піратами грошей (застосування таких же схем,

що і за переслідування терористичних організацій); 3) застосування технічних засобів (супутників, безпілотних літальних апаратів, систем відеоспостереження), встановлення на приватних суднах сучасних радарів; 4) співпраця у сфері використання інформаційних технологій.

Реалії епохи цифровізації – швидке зростання кількості захоплень суден з використанням інформаційно-комунікаційних технологій – спонукають до вдосконалення міжнародних і національного механізмів у боротьбі з морським піратством і вжиття заходів щодо: 1) міждержавного обміну інформацією з метою координації комплексних заходів із попередження приготувань актів піратства на території тієї чи іншої держави (ст. 21 проекту Всеосяжної конвенції); 2) інформування ІМО про всі випадки захоплення піратських суден (щодо обставин акту піратства, обставин захоплення, запланованих дій стосовно затриманих осіб) у ході проведення державами спеціальних заходів проти морських піратів (ст.ст. 10, 13, 18), що сприятиме об'єктивній оцінці ситуації в тому чи іншому районі Світового океану, підвищенню ефективності заходів; 3) обміну державами інформацією стосовно майна (щодо якого є достатні підстави вважати його отриманим завдяки морському піратству) з метою його виявлення, відстеження, арешту та конфіскації (ст. 24); 4) взаємного інформування держав про стан контролю за підозрілими угодами, переміщення готівки та відповідних грошових інструментів через кордони за умов належного використання зазначеної інформації (ст. 7), що сприятиме співробітництву правоохоронних органів та органів фінансового регулювання у сфері боротьби з відмиванням грошей.

З метою подолання проблеми морського піратства як істотної загрози забезпеченню безпеки торговельного морського судноплавства вкрай необхідним є формування ефективної системи, що включає: 1) скоординовану діяльність держав і міжнародних організацій; 2) підґрунтям є парадигма здійснюваної у рамках ООН управлінської діяльності; 3) домінуючої системи є її спрямованість на мінімізацію наслідків піратства; 4) багаторівневий та полісуб'єктний та поліоб'єктний склад системи; 5) базування системи на комплексі різних організаційних та організаційно-правових форм співробітництва; 6) система має нормативну основу [32, с. 95].

Висновки. Активний розвиток міжнародної торгівлі (в тому числі і морської) та збільшення пасажиропотоків на морських шляхах вивели у XXI столітті на один з найвищих щаблів проблему забезпечення безпеки пасажирського та торговельного мореплавства шляхом подолання морського піратства.

Міжнародне співтовариство визнало беззаперечним той факт, що розробка ефективних заходів, спрямованих на протидію таких проявів міжнародної організованої злочинності, як морське піратство, є можливою відповідно лише у разі консолідації зусиль усього міжнародного співтовариства. Створення ефективних міжнародних інституцій та міжурядових організацій, вироблення дієвих правових норм та створення механізмів їх оперативної реалізації – необхідні заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства.

Запорукою у забезпеченні безпеки морського судноплавства стануть консолідовані, послідовні та узгоджені зусилля всіх держав: 1) забезпечення невідворотності покарання за вчинення актів морського піратства, створивши міжнародний трибунал з розгляду справ про морське піратство, а з огляду на довготривалість процесу здійснити делімітацію відкритого моря із визначенням зон відповідальності прибережних держав; 2) розробка узгоджених правил щодо переслідування піратів у територіальному морі прибережної держави, в зоні відповідальності якої здійснюється переслідування відповідно до процедури, встановленої Конвенцією 1982 (переслідування «по гарячих слідах»); 3) укладання регіональних угод із координації дій прибережних держав з метою підвищення рівня оперативності у затриманні піратів в особливо небезпечних районах Світового океану; 4) розробка критеріїв відповідності приватних воєнних охоронних компаній завданням забезпечення безпеки морського судноплавства та процедури перевірки на відповідність; 5) прийняття Всеосяжної конвенції у боротьбі з актами піратства на морі.

Список використаних джерел:

1. Енцикліка REDEMPTOR GOMINIS, св. Івана-Павла II 6. Папи Римського (1979). URL: <http://katekhytyka-6.blogspot.com>.
2. The IMB Live Piracy Report. URL: www.icc-ecs.org/piracy-reporting-centre
3. Кулишер И.М. Очерк экономической истории Древней Греции. Ленинград, 1925. 239 с.
4. Ленцман Я.А. К вопросу об источниках эллинистического пиратства. *Вестник Древней истории*. № 4 (18). Ленинград : Изд-во Академии наук СССР, 1946. С. 219–228.
5. Юрьева В.В. Закон о преследовании морского пиратства. *Проблемы всеобщей истории: сборник научных работ аспирантов исторического факультета МГУ*. Москва, 1074. С. 253–261.
6. Edgar Gold. Piracy: the scourge centuries. *Seaways. The international Journal of the Nautical institute*. 2009. No. 3.

7. Декларация о принципах морского международного права. Париж, 4/16 апреля 1856 г. URL: [https:// istmat.info/node](https://istmat.info/node).
8. Конвенция об открытом море от 29.04.1958 г. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.
9. Доклад Комиссии международного права о работе ее восьмой сессии 23 апреля 1956 года / Генеральная Ассамблея. Официальные отчеты. Одиннадцатая сессия. Дополнения № 9 (A/3159). ООН, 1956. 97 с.
10. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. *Відомості Верховної Ради України*, 1999. № 31. Ст. 254.
11. Международная морская организация (ИМО). URL: <http://www.un.org/ru/ecosoc/imo>.
12. Михеев В.Л. Международно-правовые основы борьбы с морским пиратством / В.Л. Михеев, А.Ю. Пиджаков. *Ученые записки Санкт-Петербургского филиала имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии*. 2010. № 2 (36). С. 205–216.
13. Johnson D., Pladdet E., Valencia M. Research on Southeast Asian Piracy. Piracy in Southeast Asia. Singapore. 2005. P. 11–13.
14. Конвенція ООН по боротьбі із незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства. URL: http://search.ligazakon.ua/1_doc2.nsf/link1/ed_1988-03_10/MU88K07U.
15. Luis J. International Tribunal for the Law of the Sea. Report on the work of the 61 Session of the international Law Commission (4 May to 5 July to 7 August 2009). 2009. No. 10 (A/64/10). P. 391–407.
16. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів від 12 грудня 2002 року. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.
17. Інструкція ІМО по використанні радіосигналів суднами при нападах на них або загрозі нападу піратів або озброєних розбійників. MSC/Circ/805: Guidance for the use of Radio Signals by ships under attack or threat attack from pirates or armed robbers. London, 1999.
18. Інструкція ІМО для судновласників, операторів суден, капітанів та екіпажів суден з попередження та відбивання нападів піратів і озброєних розбійників проти суден. MSC/Circ/623: Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ship. London, 1999.
19. Резолюція Ради Безпеки ООН S/RES/1816 (2008), ухвалена на 5902-м засіданні. URL: <http://www.un.org/document/scresol/res2010>.
20. Резолюція Ради Безпеки ООН S/RES/1846 (2008), ухвалена на 6026-м засіданні. URL: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/630/31/N0863031.pdf?OpenElement>.
21. Резолюції А.923(22) и А.922(22). MSC issues revised piracy guidance. *IMO News*. 2009. № 3. P. 7–14.
22. Кодекс практики розслідування актів піратства та збройних пограбувань суден. URL: <http://www.Seabook.info/product>.
23. Резолюція 1918 (2010). Принята Советом Безопасности на его 6301-м заседании 27 апреля 2010 года. URL: <http://dac-cess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N10/331/41/PDF/N1033141?OpenElement>.
24. Всеосяжна конвенція по боротьбі з піратством на морі. *Укрінформ*. Україна в Копенгагені представила проєкт конвенції по боротьбі з піратством на морі. URL: <https://svit.ukrinform.ua/worldwide.php?page=diplomaty&id=7326>.
25. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report. International Chamber of Commerce. International Maritime Bureau. January 1–31 March 2019. No. 1. URL: http://icc-ccs.org/2019_Annual_Piracy_Report/pdf.
26. Piracy. URL: <http://www.itsoafrrs.org/issves/>.
27. Савельев Н. Международное сотрудничество – важнейший элемент морской безопасности государства. *Транспортная безопасность и технологии*. № 4. URL: <https://www.transafety.ru/issue.php/m=51&art846>.
28. Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право. Киев : Слово, 2003. 560 с.
29. Djibouti Code of conduct, 29 January 2009, official text. Doc. IMO. Official site. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20Engl>.
30. Van Ginkel B., Van der Putten F.P., W. Molenaar. State or Private Protection against Maritime Piracy? A Dutch Perspective. 2013. P. 15–19.
31. Utler S. Using Guards to Hunt Pirates. Germany May Loosen Shipping Laws. *Spiegel-Online*: Official page. URL: <http://m.spiegel.de/international/world/a-827379#spRedirectedFrom=www&referrer>.
32. Баймуратов М.О. Концептуальні підходи до визначення змісту системи міжнародно-правової протидії піратству. *Український часопис міжнародного права*. 2012. № 1–2. С. 91–95.