

Планується, що створення такої структури, як Бюро економічної безпеки, буде сприяти ефективному здійсненню державою економічної функції шляхом налагодження партнерських відносин між бізнесом та контролюючими органами; ефективності дій єдиного правоохоронного органу в боротьбі зі злочинами у сфері економіки; підвищенню позиції України в рейтингу легкості ведення бізнесу Doing Business, що здійснюється експертами Світового банку.

Висновки. Отже, економічна функція сучасної держави виступає як єдиний комплекс економічного напрямку діяльності держави, що реалізується в межах як внутрішньої, так і зовнішньої політики держави. Реалізація економічної функції суттєвим чином пересікається із широким спектром інших функцій, покладених на державу: політичною, екологічною, оборонною, соціальною тощо. Крім того, економічна функція суттєвим чином пов'язана з гарантуванням економічної безпеки як складовою частиною національної безпеки. У зв'язку із цим концепція національної безпеки сучасної держави завжди повинна приділяти суттєву увагу питанням економічної безпеки, забезпечення національних інтересів у цій сфері, недопущення домінування політичної доцільності над справді національними інтересами в економічній сфері.

Список використаних джерел:

1. Про схвалення Прогнозу економічного та соціального розвитку України : постанова Кабінету Міністрів України від 29 липня 2020 р. № 671. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення: 27.01.2020).
2. Богущкий В.В., Григоренко Є.І., Журавель А.М. Оборонна функція сучасної держави: теоретико-правовий аспект : монографія. Харків : Юрайт, 2021. 224 с.

УДК 340

DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.6-2.2>

СТЕФАНЧИШЕН Р.В.

ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕКИ НА МОРІ (ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ)

PROBLEMS OF SAFETY AT SEA (THEORETICAL AND LEGAL ANALYSIS)

Актуальність статті полягає в тому, що піратство, відоме з найдавніших часів, на жаль, процвітає й нині. Сучасне морське піратство є різноманітним і багатолитим. Вивчення піратських нападів свідчить, що пірати діють великими й малими групами, використовують невеликі швидкісні судна, озброєні ножами й легкою вогнепальною зброєю. Звичайно вони наближаються до судна з корми й використовують довгі абордажні гаки для проникнення на борт. Варто також зазначити, що піратство завжди було спрямовано як проти окремих осіб, так і проти мореплавання загалом. Наголошено, що від дій піратів страждають майже всі учасники морської торгівлі: відправники вантажу й вантажоодержувачі – торговельні компанії, яким належить перевезений товар; перевізники – судноплавні компанії, яким належать судна; страхові компанії, що страхують судна і вантажі. З'ясовано, що грабіж на морських шляхах відбувається, коли невелике судно з піратами наближається до великого торговельного або іншого корабля, що має команду, а іноді й пасажирів. Пірати піднімаються на борт судна, загрожуючи його мешканцям, відбирають у них особисті цінності й гроші (цей тип піратства характерний для акваторії Південно-Китайського моря). Цим займається переважно бідне населення прибережних районів, що здавна поєднує мореплавання й рибальство з морським пограбуванням. Нерідко жителі віддалених островів нападають на пропливаючі судна заради продовольства й сигарет, недоступних для них іншим шляхом. Визначено, що маючи за мету збагачення, пірати спрямовують свою злочинну діяльність не проти су-

ден і портів якихось конкретних держав, а проти всіх суден, безвідносно до їх національності, а також на берегові сили держави, яку вони собі намітили, якщо в них є підстави припускати, що вони можуть у такий спосіб «поживитися» або досягти іншої мети «особистого характеру». Пірати не підлегли жодному державно-правовому утворенню; у них, як правило, немає ані порту приписки, ані громадянства, ані прапора, який визнавався б законним у відкритому морі; за їхні дії ніхто не несе відповідальності, окрім них самих. Піратські акції об'єктивно завжди порушують свободу навігації й повітроплавання, регулярність міжнародної торгівлі, безпеку водних шляхів і повітряних авіаліній, суден, пасажирів і членів екіпажу.

Ключові слова: *море, пірати, каперство, військова операція, реформування законодавства.*

The relevance of the article is that piracy, known since ancient times, unfortunately, is still thriving. Modern maritime piracy is diverse and multifaceted. The study of pirate attacks shows that pirates operate in large and small groups, using small speedboats, armed with knives and light firearms. They usually approach the ship from the stern and use long boarding hooks to get on board. It should also be noted that piracy has always been directed both against individuals and against shipping in general. It is emphasized that the actions of pirates affect almost all participants in maritime trade: shippers and consignees – trading companies that own the transported goods; carriers – shipping companies that own ships; insurance companies that insure ships and cargo. Sea robberies have been found to occur when a small pirate ship approaches a large merchant or other ship with a crew and sometimes passengers. Pirates board the ship, threatening its inhabitants, taking away their personal valuables and money (this type of piracy is typical of the South China Sea). This is mainly done by the poor of the coastal areas, which has long combined seafaring and fishing with sea looting. Residents of remote islands often attack sailing vessels for food and cigarettes that are not available to them in any other way. It is determined that with the aim of enrichment, pirates direct their criminal activities not against ships and ports of any particular state, but against all ships, regardless of their nationality, as well as on the coastal forces of the state they have planned, if they have reason to believe that they can thus “profit” or achieve another goal of a “personal nature”. Pirates are not subject to any state and legal entity; as a rule, they have neither a port of registration, nor a nationality, nor a flag, which would be recognized as legal on the high seas; no one is responsible for their actions except themselves. Pirate actions objectively always violate the freedom of navigation and navigation, the regularity of international trade, the safety of waterways and airlines, ships, passengers and crew.

Key words: *sea, pirates, private sector, military operation, law reform.*

Вступ. Проблема безпеки – одна із центральних у теорії й практиці міжнародного права й міжнародних відносин. З нею так чи інакше пов'язані будь-які питання міжнародної політики.

Надзвичайна небезпека піратських дій зумовила той факт, що ще римське право визнавало, що пірати є «ворогами роду людського» і їх «мусить повісити перший, у руках кого вони опиняться». Таке явище як піратство за звичаєвим правом уважалося злочином. До другої половини ХХ століття не існувало багатосторонньої міжнародної угоди, в якій би держави надали загальновизнане визначення піратству й координували боротьбу з ним. Ці питання регламентувалися переважно законодавством окремих держав і звичаєвими нормами, які склалися протягом століть [18].

Результати дослідження. Піратство, відоме з найдавніших часів, на жаль, процвітає й нині. Сучасне морське піратство є різноманітним і багатоліким. Вивчення піратських нападів свідчить, що пірати діють великими й малими групами, використовують невеликі швидкісні судна, озброєні ножами й легкою вогнепальною зброєю. Звичайно вони наближаються до судна з корми й використовують довгі абордажні гаки для проникнення на борт. Слід також зазначити, що піратство завжди було спрямовано як проти окремих осіб, так і проти мореплавання в цілому.

Необхідно розуміти, що від дій піратів страждають практично всі учасники морської торгівлі: відправники вантажу й вантажоодержувачі – торговельні компанії, яким належить перевезений товар; перевізники – судноплавні компанії, яким належать судна; страхові компанії, що

страхують судна і вантажі. Піратські дії підривають престиж суверенних держав, ускладнюють міжнародні відносини, загрожують регіональній безпеці.

Визначення поняття «піратство» є проблемою складною й полемічною. Це питання суцього методологічне, бо на основі прийнятого визначення цього поняття, його сутності й внутрішньої структури, можна буде підійти до визначення й класифікації загроз, визначити систему безпеки, місце й роль спецслужб у цій системі та сформулювати їхнє завдання й функції, пов'язані із захистом інтересів держав у сфері судноплавства.

Етимологічно поняття «піратство» виникло від латинського терміна *piratia*, давньогрецького *peirateia* і грецького *peirates* [3]. У перекладі з англійської піратство означає «розбій у відкритому морі» (*robbery on the high seas*). У вітчизняному словнику міжнародного морського права піратство тлумачиться як морський розбій. Французька енциклопедія Париса характеризує піратство як «злочин, учинений на морі проти судна, екіпажу, вантажу». Воно виникло з появою торговельного мореплавства [2], мірою його розширення розбудовувалося й видозмінювалося, суттєво ускладнюючи обстановку на морях. Відомо, що в районі китайських морів у 1949–1954 роках чанкайшисти вчинили 110 піратських нападів на іноземні торговельні судна, тому Велика Британія була змушена віддати наказ про конвоювання британських торговельних суден [5].

В узагальненому вигляді під «піратством» [1] слід розуміти протиправне діяння, яке відбувається поза межами державної юрисдикції. Подібне визначення піратству надав ще 1930 року Гарвардський науковий центр у проєкті Конвенції про боротьбу з піратством, і положення цього проєкту увійшли до деяких статей Женевської конвенції про відкрите море 1958 року, Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Під поняттям «піратство» раніше розглядалося досить значне коло протиправних діянь на морі, однак сьогодні основною кваліфікаційною ознакою піратського акту є вчинення такого акту, який «відбувається в особистих цілях», тобто «без наміру довести своє право» [4]. Про самого пірата часто говорять як про *hostis humani generis* – ворога роду людського. Ще 1668 року англійський купець і дипломат Е. Дженкінсон стверджував: «... всі пірати й морські розбійники перебувають поза законом усіх народів, тобто не підлягають захисту правителів і законів. Кожен мусить бути повноважений для боротьби з ними як зі зрадниками для того, щоб викоринити їх» [7].

У середині минулого століття морські держави використовували піратів і піратство у власних інтересах – для боротьби з воюючою стороною, і ці дії були спрямовані на підрив морської й військової моці ворога [9].

Воюючі країни з метою заохочення піратів видавали останнім ліцензії, що легалізувало їхні дії. У таких випадках морський розбій називався каперством, а пірати ставали комбатантами і вважалися корсарами.

Залежно від складу учасників, сучасних піратів поділяють на три групи [10]. До першої належать невеликі команди, які просто грабують команду й швидко ховаються. Другу групу утворюють банди, які не тільки грабують команду, але й захоплюють вантаж судна. Третю групу становлять великі бандитські організації, які захоплюють не лише вантаж, але й саме судно, перетворюючи його на «корабель-примару», – використовують його для подальших нападів на інші судна та для інших піратських дій.

Піратські групи першого типу зазвичай неорганізовані й нападають на судна тільки тоді, коли ті стоять у порту біля причалу або на рейді. Об'єктом їхнього інтересу є насамперед сейф судна, у якому зазвичай є значні суми готівки, призначені на оплату портових затрат і платню команді. Такого роду розбійники, як правило, не завдають тілесних ушкоджень людям і залишають судно, досягнувши своєї мети.

Піратські групи другого типу більш організовані, пов'язані зі злочинними синдикатами на суші, які допомагають піратам продавати захоплені вантажі, виготовляють фальшиві документи.

Піратські банди третього типу є складовими елементами організованих злочинних угруповань. Ними часто керують із єдиного центру такого злочинного співтовариства. Тут діють грабіжники високої кваліфікації. Чимало захоплених ними суден продаються в країни, що розвиваються. Методика їхніх дій є такою: вони шукають відправників вантажу або судових агентів, котрі нічого не підозрюють, термін дії документів у яких незабаром має закінчитися (що трапляється досить часто, оскільки попит на морських перевізників завжди перевищує пропозицію), і пропонують свої послуги. За допомогою хабарів портовим службовцям швидко оформляють судові й транспортні документи, часто на основі фальшивих реєстраційних корабельних сертифікатів на судно, що його пропонують пірати. Судно завантажують товаром, і відправник вантажу одержує всі фрахтові документи. Після цього пірати відпливають, але в інший порт, ніж зазначе-

но в документах. Там вони передають вантаж своїм партнерам або продають покупцеві, котрий нічого не підозрює. Дедалі більшу увагу піратів привертають танкери з паливом для морських суден. У Південно-Східній Азії, де на великій акваторії плаває величезна кількість незначних суден і рибальських човнів, завжди існує попит на паливо, яке продають за доступною ціною.

Міжнародне морське бюро виділяє три типи піратства, чітко виокремленні з точки зору мети: грабїж на морських шляхах; крадіжка вантажу; захоплення вантажу й судна. Щодо способу дій, піратські напади поділяються, своєю чергою, на такі категорії: швидке проникнення на судно й негайне залишення його; тимчасове захоплення судна; тривале захоплення судна.

Грабїж на морських шляхах відбувається, коли невелике судно з піратами наближається до великого торговельного або іншого корабля, що має команду, а іноді й пасажирів. Пірати піднімаються на борт судна, загрожуючи його мешканцям, відбирають у них особисті цінності й гроші (цей тип піратства характерний для акваторії Південно-Китайського моря). Цим займається переважно бідне населення прибережних районів, що здавна поєднує мореплавання й рибальство з морським пограбуванням. Нерідко жителі віддалених островів нападають на пропливаючі судна заради продовольства й сигарет, недоступних для них іншим шляхом.

Тимчасове захоплення судна припускає встановлення контролю піратів над судном, що перевозить потрібний їм вантаж. Пірати зупиняють таке судно, заарештовують та ізолюють команду. Потім судно піратів підходить до захопленого корабля і товар перевантажується з торговельного на піратське судно. Після уходу піратів команда залишається на борту свого корабля, але замкнена в якому-небудь приміщенні. Пограбоване піратами судно залишається без руху й нагляду.

Якщо ж пірати мають намір украсти і вантаж, і судно, то здебільшого вбивають членів команди, викидають їх за борт або висаджують на рятувальні плоти й пускають у відкрите море. Судно потім перефарбовують, перейменовують, міняють його прапор і порт приписки, після чого продають його на чорному ринку. Часто таке судно згодом використовується для вчинення інших злочинних дій, наприклад, перевезення нелегальних емігрантів, зброї, наркотиків. Іноді пірати пропонують захоплене й перейменоване судно для транспортування цілком легальних вантажів, які вони потім крадуть. Цілком зрозуміло, що такі вантажі не досягають порту призначення. Такого роду злочинною діяльністю займаються великі злочинні синдикати. Цей вид піратства найбільш типовий для регіону Південно-Східної Азії, де діють принаймні п'ять піратських синдикатів. Прикладом цього типу піратства може слугувати захоплення в лютому 2000 року танкера МТ «Глобал Марс». Судно вийшло з порту Кланг у Малайзії й прямувало до Індії, маючи на борту шість тисяч тонн пальмового масла. Недалеко від берегів Таїланду, при виході з Малаккської протоки в Андаманське море, танкер атакувала зграя піратів, озброєних мечами й автоматами. Вісімнадцять членів суднової команди були захоплені й посаджені на невелике рибачке судно, що належало піратам, де їх тримали в полоні протягом 13 днів, після чого дозволили відплисти з мінімальним запасом їжі й води. Пірати перефарбували «Глобал Марс», перейменували його на «Белван». Було змінено прапор судна, його забезпечили фальшивими документами. Трохи пізніше «Белван» було виявлено на якорі біля берегів Південного Китаю. Близько 3,5 тисячі тонн вантажу зникло.

Сучасних морських піратів розрізняють і за таким критерієм, як тяжкість злочину. Недостатня охорона в портах створює можливості для таких піратських дій, як напад і пограбування судна біля причалу й на рейді. Міжнародне морське бюро визначає цей тип піратських дій як дрібний злочин зі збройним пограбуванням. Такий злочин є, як правило, спонтанною, не спланованою акцією, яку вчиняє невелика група грабїжників, озброєних холодною зброєю, з використанням швидкісного катера. Їхня мета – захоплення готівки й цінного майна, яке можна нести з собою. Загальна вартість викраденого в таких випадках становить від п'яти тисяч до 15 тисяч американських доларів.

Напад і пограбування судна у відкритому морі й у територіальному морі Міжнародне морське бюро кваліфікує як злочин середньої тяжкості: збройний напад і пограбування, що тягнуть за собою серйозні каліцтва чи вбивства. Їх вчиняють добре організовані злочинні групи, що діють із «материнського» корабля-бази. Цей тип морського піратства є переважаючим і найнебезпечнішим.

Викрадення суден із метою перетворення їх на засіб для нелегальної торгівлі Міжнародне морське бюро кваліфікує як тяжкий злочин, заздалегідь спланований і добре підготовлений транснаціональний злочин. Його чинять великі угруповання високопрофесійних і озброєних бандитів, завжди готових скористатися вогнепальною зброєю. Цей тип піратства має своїм наслідком феномен «кораблів-примар».

Для успішного проведення своїх злочинних операцій пірати користуються радіорадарамі, що перебувають у вільному продажу, за допомогою яких перехоплюють повідомлення від кораблів з проханням про допомогу. Судна, які зазнають лиха в морі, стають їхньою легкою здобиччю. Найбільш вразливими в таких випадках є нафтоналивні судна й танкери, що перевозять зріджений газ, життєво важливе паливо, Японії й іншим азійським країнам.

Слід зауважити, що поширення сучасних високих технологій сприяє зросту морського піратства. Розвиток Інтернету, мобільного зв'язку й інших засобів комунікації та інформації дозволяє морським розбійникам легко отримувати необхідну інформацію: щодо графіка плавання, характеру вантажу, складу команди, – що дає їм можливість ретельно спланувати напад [6].

Нині збиток від піратства досягає небачених розмірів. Засоби масової інформації практично щодня повідомляють про піратські захоплення суден і заручників. Увага світового співтовариства була звернена до проблеми безпеки морського судноплавства у зв'язку з випадками піратських дій у районі Сомалі, що значно почастишали. Однак ще кілька років тому неможливо було й уявити, що ця небезпека зачепить інтереси України й країн СНД.

Загалом випадки піратських дій зумовлені низькою факторів. Більшість піратських нападів учиняється в протоках або прибережних водах, що слабо патрулюються, де пірати можуть вчинити швидкий раптовий напад. У таких державах, як Ангола, Сомалі, Коста-Ріка, де поширені випадки піратства, одним із факторів є нездатність уряду забезпечити роботою своїх громадян. До речі, з 1991 року в Сомалі фактично відсутня центральна влада, а берегова охорона відкрито допомагає піратам. На Філіппінах наявність піратів обумовлена низькою заробітною платою морських офіцерів.

Сучасне морське піратство – це бізнес не лише для піратів, але іноді й для держав. У Китаї розбою на морі неофіційно сприяє державне керівництво, зацікавлене у встановленні своєї влади на спірних територіях. У середині 90-х років рибалки Сьєрра-Леоне, Сенегалу, Гвінеї-Бісау, Іспанії, Португалії й Південної Кореї не раз оголошували страйк через піратські напади в районі узбережжя цієї країни.

Про значний вплив піратства на торговельне судноплавство й безпеку в інших районах свідчать і такі факти:

- екіпажі комерційних суден відмовилися заходити в бангладешський порт Читтагонг без супроводу сил охорони, внаслідок чого військово-морські сили й служба берегової охорони Бангладеш були змушені ввести патрулювання району порту;
- рух суден у районі індійського порту Калькутта обмежений лише денним часом через діяльність піратів;
- уряд Греції 1997 року був змушений впровадити патрулювання кораблів і катерів ВМС у Середземному морі в районі острова Корфу для захисту туризму й рибальства від албанських піратів;
- у Карибському басейні, особливо в районі Колумбії, Венесуели, Нікарагуа, Коста-Ріки й численних островів, власники яхт і рибальських суден змушені брати до уваги величезний вплив фактора піратства.

При практично повному потуранні влади, яка не приділяє проблемі піратства належної уваги, діють пірати в Бразилії. Основний район їх діяльності – порт Ріо-де-Жанейро. Незважаючи, що збиток економіці від діяльності піратів оцінюється у понад 200 млн доларів на рік, уряд Шрі-Ланки змушений миритися з піратством, бо ВМС країни залучені у збройний конфлікт з опозиційними урядовими силами, що не дає можливості вести ефективну боротьбу з піратами [11].

В Азіатсько-Тихоокеанському регіоні піратство теж нерідко явище, переважно в районах Малаккської й Сінгапурської проток, де проходить до 600 вантажних кораблів щодня [12]. Індонезійське піратство в сучасних умовах навіть визнано як окремий підтип. Для нього (на відміну від морського розбою в Сомалі) є характерним повне знищення людей, які перебувають на борту захоплених суден, оскільки основною метою піратів цього регіону є цінні вантажі.

Одним із найвідоміших випадків стало захоплення у вересні 1995 року торговельного судна «Анна Сьєра» при переході з Таїланду у Філіппіни, яке вчинили 30 піратів. Судно перевозило 12 тисяч тонн цукру загальною вартістю 5 млн. доларів. Екіпаж залишили у відкритому морі на рятувальних шлюпках, за 60 миль від В'єтнаму, через три години його підібрали в'єтнамські рибальські судна. Судно «Анна Сьєра» було виявлено 8 жовтня в китайському порту Бейхай під назвою «Арктик Сі», нібито зареєстрованому в Гондурасі; його екіпаж – 12 осіб з індонезійськими й малайзійськими паспортами, фактично безкарно відпустила китайська влада [13].

Важливо зазначити, що практика й офіційна статистика Міжнародної морської організації (ІМО) свідчать, що піратство залишається серйозною проблемою. Найбільшу загрозу суднам становлять піратські напади й акти розбою, вчинені у водах китайських морів (52%), Південної Америки (15%), Індійського океану (11%), Малакської протоки (9%), Східної Африки (8%). Більша частина піратських нападів і морського розбою припадає на Південно-Східну Азію. Почастішали випадки піратства й у водах Бразилії. Відзначено випадки піратства на Середземному й Чорному морях [8].

За даними щорічних доповідей Міжнародного морського бюро, статистика піратських дій є такою:

- 1991 року зареєстровано 107 піратських нападів на морські судна;
- 1995 року – 188 нападів, загинули 26 моряків;
- 1996 року – 224, загинули 26 моряків;
- 1998 року – 202 напади піратів;
- 1999 року – 285 нападів піратів;
- 2000 року – 469 піратських нападів, вбито 72 моряка, 99 поранено;
- 2002 року – 370 нападів, з них 68 із застосуванням вогнепальної зброї, вбито 10 моряків;
- 2003 року – 445 нападів, з них 100 із застосуванням вогнепальної зброї. Вбитий 21 моряк, 71 осіб (моряки і пасажери) пропали безвісти, 359 осіб взято в заручники. У 311 випадках судна були взяті на абордаж, 19 суден викрадено;
- 2004 року – 325 нападів, 30 моряків вбито, 86 викрадено, 148 узято в заручники, 59 поранено;
- 2005 року – 276 піратських нападів;
- 2006 року – 239 піратських нападів, з них у берегів Нігерії пірати напали на 12 суден, а у водах Сомалі – на 10. У результаті нападу поранено 17 осіб;
- 2007 року – 263 напади на морські судна, з них у берегів Нігерії на 42 судна, у водах Сомалі – на 31 судно. Зброя застосовувалася в 72 нападах. Пірати викрали 18 суден, убито п'ять членів екіпажу, поранено 64 особи, взято в заручники 292 особи, троє безвісти пропали;
- 2008 року – 293 напади, захоплено 49 суден і взято в заручники 889 членів екіпажів. Під час нападів відкривався вогонь по 46 суднах. 32 моряки поранено, 11 убито, 21 пропав безвісти (імовірно загинули). Зброя застосовувалася в 139 нападах;
- 2009 року – 406 піратських нападів. Піратам удалося захопити 49 суден з 1052 членами команд на борту. Вісім моряків вбито й 68 одержали поранення. При цьому 217 спроб захоплення суден – з боку сомалійських піратів, нігерійські пірати атакували 28 суден. У Південній Америці було зафіксовано 37 випадків піратства. 17 атак припадає на Бангладеш, 13 – на Південно-Китайське море, ще дев'ять – на Сінгапурську протоку;
- з січня по березень 2010 року сомалійські пірати вчинили 35 нападів, а за той самий період 2009 року таких нападів було 102. У першому кварталі 2010 року пірати Сомалі висаджувалися на 26 суден, обстріляли 18 і викрали 11 суден, забрали в заручники 194 моряка, з яких 12 поранено при захопленні [17].

На жаль, одержати точні цифри неможливо. Власники й екіпажі суден здебільшого намагаються уникнути тривалих процедур розслідування в портах і з цієї причини приховують факти нападу, що уявляє істотну проблему.

Незважаючи на відсутність точної статистики спостерігається загальна тенденція до зростання піратських і розбійних нападів на судна, що визначається цілою низкою факторів, провідні з них – економічні та політичні, а також відсутність належної законодавчої бази.

Один із найбільш істотних факторів – піратство вважається нормальним, але незаконним засобом заробляти гроші. Ба більше, у деяких співтовариствах піратство – єдиний засіб виживання.

Швидкі політичні зміни, що відбулися у світі після закінчення Другої світової війни, негативно вплинули на ситуацію боротьби з піратством. Перед Другою світовою війною такі країни, як Нідерланди, Португалія, Бельгія, Франція, Англія й США, мали зв'язки з країнами в усьому світі. Ці зв'язки часто носили колоніальний характер, проте містили й стабілізуючий вплив на різні регіони миру. Звільнення від колоніальної залежності не звільнило країни регіону від економічної залежності, не зривило їх більш багатими і не надало сил і коштів для боротьби з піратством і збройним розбоєм.

На відміну від сухопутних розбійників, пірати чинять напади в просторі, що перебуває поза територіальною юрисдикцією, – у відкритому морі, на узбережжі з моря або в повітряному просторі над ними.

Об'єктами нападів піратів є судна або порти, пограбувавши які вони йдуть або намагаються піти назад у море або в простір над ним. Пірати мають «особисті цілі», головною з яких є збагачення, але до них можуть також належати: помста, злість, захоплення пасажирів і членів екіпажу як заручників для їх обміну на затриманих членів піратської банди.

Необхідно зазначити, що, крім безпосереднього захоплення і пограбування суден у морі, на якірних стоянках і навіть у портах, виник і новий вид піратства – викрадення довірених вантажів, а також використання раніше викрадених суден із піратськими екіпажами й фальшивими документами на реєстрацію судна й вантажу (так звані «фантомні судна»). Після продажу вантажу зовсім в іншому місці, ніж порт призначення, «фантомне» судно, як правило, заново перефарбовують, перейменовують і перереєструють під іншим прапором [16].

Маючи за мету збагачення, пірати спрямовують свою злочинну діяльність не проти суден і портів якихось конкретних держав, а проти всіх суден, безвідносно до їх національності, а також на берегові сили держави, яку вони собі намітили, якщо в них є підстави припускати, що вони можуть у такий спосіб «поживитися» або досягти іншої мети «особистого характеру».

Пірати не підлегли жодному державно-правовому утворенню; у них, як правило, немає ані порту приписки, ані громадянства, ані прапора, який визнавався б законним у відкритому морі; за їхні дії ніхто не несе відповідальності, окрім них самих. Піратські акції об'єктивно завжди порушують свободу навігації й повітроплавання, регулярність міжнародної торгівлі, безпеку водних шляхів і повітряних авіаліній, суден, пасажирів і членів екіпажу.

Оскільки піратський напад відбувається з одного судна на інше, то в наявності мають бути два судна – піратське і його жертви. Піратський напад за наявності «одного судна» може мати місце лише при його захопленні пасажирами або членами екіпажу для вчинення піратських акцій. Отже, це розглядається як підготовча стадія злочину піратства [14].

Методи дії сучасних піратів відрізняються від класичних абордажів і захоплення торговельних суден у відкритому морі. Міжнародне бюро з мореплавання визнає три типи піратських дій:

– найбільш типові напади маломірних суден колишніх місцевих рибалок на велике судно, у команди якого відбираються валюта й інші цінності;

– захоплення танкерів і великих торговельних суден з метою «конфіскації» всього вантажу. Такі напади мають більш серйозний характер, їх організують гангстерські групи, які попередньо відстежують маршрути проходження суднами;

– «експропріація» не тільки вантажу, але й самого судна (найбільше часто супроводжується ліквідацією всього екіпажу) спеціальним піратським кораблем з попередньо перефарбованим прапором, перейменованим і заміненим на більш зручний (наприклад, Панами або Белізу). Ці «судна-примари» можуть також використовуватися для контрабанди наркотиків або інших нелегальних вантажів, а іноді під виглядом звичайного зафрахтованого транспорту, вантаж якого потім зникає (у таких випадках акцію зазвичай організовує великий кримінальний міжнародний синдикат) [15].

Висновки. Усі ці особливості завжди зумовлювали той факт, що від піратства страждає все людство, бо воно ставить під загрозу усталений міжнародний правопорядок. Саме тому піратство завжди визнавалося злочином міжнародного характеру, спрямованим проти здійснення свободи судноплавства як складової частини свободи відкритого моря.

Список використаних джерел:

1. Безлуцька О. Конспект лекцій з дисципліни «Історія мореплавства» для студентів усіх спеціальностей. Херсон : ХДМА, 2014. 71 с. URL: http://www.kma.ks.ua/ua/images/2_library/methodical/sudovod/department/humanities/maritime_history/maritime1.pdf (дата звернення: 15.05.2019).
2. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. акад. НАН України Ю. Шемшученка. К.: ТОВ Видавництво «Юридична думка», 2007. 992 с.
3. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В. Бусел. Київ; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2002. 1440 с.
4. Гусев И. Пираты. Полная история морских разбоев. Минск : Харвест, 2010. 256 с.
5. Edgar Gold Piracy the scourge centuries Seaways URL: The international journal of Nautical institute/2009/#3 (дата звернення: 15.05.2019).
6. Иванов Д. Информационно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства : дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2008. 205 с.
7. Констам Э. Полная история от Античности до наших дней / пер. с англ. О. Сербровской. М.: Эксмо, 2009. С. 14–15.

8. Куршев М. Пиратство и терроризм на море. *Уголовное право*. 2006. № 3. С. 124–128.
9. Маковський Я. Історія морського піратства / пер. з пол. М.: Наука, 1972. 168 с.
10. Маховский Я. История морского пиратства. М.: Свенас, 1992. 302 с.
11. Mitropoulos and Round Tadie maintain anti piracy pressure. URL: <http://www.imoorgMediaCentrePressBriefingsPages> (дата звернення: 19.08.2019).
12. Можейко И. Индийский океан. Очерки истории пиратства в Индийском океане и Южных морях. М.: Мысль, 1980. 422 с.
13. Нейкирхен И. Пираты: морской разбой на всех морях. М.: Мысль, 1980. 230 с.
14. Потапчук Г. Міжнародно-правова боротьба з піратством у контексті захисту прав людини в Україні. *Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні* : матер. VIII Регіон. наук.-практ. конфер. 13–14 лютого 2002 р. 2002. С. 55–57.
15. Потапчук А. Морское пиратство сегодня: актуализация необходимости международно-правового регулирования. *Международное право после 11 сентября 2001 года* : сб. научн. статей / под ред. М. Орзиха, М. Черкеса. (Библиотека журнала «Юридический вестник»). Одесса : Феникс, 2004. 290 с.
16. Прусс В. Понятие и конвенционное содержание пиратства. *Актуальні проблеми політики*. 2005. Вип. 27. С. 49–58.
17. Статистика по нападениям морских пиратов : справка. URL: <http://www.rian.ru/spravka/20100522/236946361.html> (дата звернення: 30.05.2017).
18. Харитонов Е., Харитонова Е. Морские разбойники нелинейная логика истории. *Черноморские румбы* : международный морской альманах. Вып. 8. Одесса : Феникс, 2009. С. 183–194.