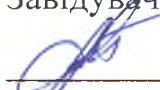


МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Факультет морського права
Кафедра морського та господарського права

«Допущений до захисту»

Завідувач кафедри

 К. О. Дубова

«»  2025 р.

УДК 343.9:341.225.5

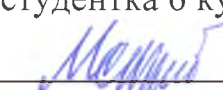
КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

на тему:

**«ПІРАТСТВО ТА МОРСЬКІ ПРАВОПОРУШЕННЯ:
СПОСОБИ ПРОТИДІЇ»**

Виконала:

студентка 6 курсу, групи 6511м

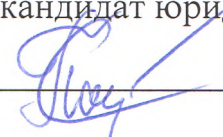
 Меркулов Р. О.

Керівник роботи:

старший викладач кафедри

морського та господарського права,

кандидат юридичних наук

 Панченко С. В.

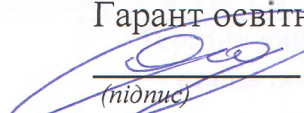
Миколаїв – 2025 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Факультет морського права

Кафедра морського та господарського права
Спеціальність **081 Право**
Освітня програма **Право**

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Гарант освітньої програми


(підпис) **О. Ю. Дубинський**

«09» 12 2025 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студенту

Меркулову Роману Олександровичу

(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: **«Піратство та морські правопорушення: способи протидії»**

Керівник роботи **к.ю.н. Панченко Сергій Володимирович**

Затверджені наказом ректора **№ 1155-уч від « 30 » вересня 2025 року**

2. Термін подання роботи: 08.12.2025 року

3. Вихідні дані до роботи: **чинне законодавство, фахова література, матеріали конференцій, репозитарій університету**

4. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів) _____

Розділ 1. Теоретико-правові засади дослідження піратства та морських правопорушень

Розділ 2. Правове регулювання та практика протидії морським правопорушенням

Розділ 3. Перспективи вдосконалення способів протидії піратству та морським правопорушенням

5. Перелік презентаційних матеріалів **виконаний в програмі Power Point**

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
	<u>Сторонні консультанти до підготовки розділів роботи не залучалися</u>		

7. Дата видачі завдання 06 вересня 2025 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Номер	Назва етапів роботи	Терміни виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вивчення літературних джерел з предмета дослідження	вересень 2025 р.	виконано
2.	Складання розгорнутого плану роботи та ознайомлення керівника з планом кваліфікаційної роботи	вересень 2025 р.	виконано
3.	Написання розділу 1	вересень 2025 р.	виконано
4.	Написання розділу 2	жовтень 2025 р.	виконано
5.	Написання розділу 3	листопад 2025 р.	виконано
6.	Оформлення кваліфікаційної роботи	до 25 листопада 2025 р.	виконано
7.	Передача кваліфікаційної роботи науковому керівнику для написання відгуку	до 27 листопада 2025 р.	виконано
8.	Передача кваліфікаційної роботи рецензенту для рецензування	до 30 листопада 2025 р.	виконано
9.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	09 грудня 2025 р.	виконано
10	Захист кваліфікаційної роботи	23 грудня 2025 р.	виконано

Студент

Керівник роботи

Меркулов Р. О.

Панченко С. В.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	3
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	5
ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПІРАТСТВА ТА МОРСЬКИХ ПРАВО- ПОРУШЕНЬ	13
1.1. Поняття та правова природа піратства у міжнародному та національному праві	13
1.2. Види морських правопорушень та їх класифікація	19
1.3. Історичний аспект формування правових механізмів боротьби з морським піратством	25
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКА ПРОТИДІЇ МОРСЬКИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ	32
2.1. Міжнародно-правові інструменти забезпечення безпеки мореплавства	32
2.2. Повноваження державних органів та міжнародних організацій у сфері протидії піратству	38
2.3. Аналіз сучасної судової практики щодо притягнення до відповідальності за морські злочини	48
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СПОСОБІВ ПРОТИДІЇ ПІРАТСТВУ ТА МОРСЬКИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ	59
3.1. Інноваційні техніко-правові засоби попередження правопорушень на морі	59
3.2. Шляхи гармонізації законодавства України з міжнародними стандартами у сфері морської безпеки	64
ВИСНОВКИ	71
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	74

АНОТАЦІЯ

Меркулов Р. О. Піратство та морські правопорушення: способи протидії – кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Випускова кваліфікаційна робота на здобуття ступеня вищої освіти «магістр» (081 Право). – Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв, 2025.

Кваліфікаційна робота присвячена комплексному дослідженню правової природи піратства та морських правопорушень, аналізу існуючих механізмів міжнародно-правового регулювання безпеки мореплавства та обґрунтуванню перспективних способів протидії загрозам у Світовому океані.

У першому розділі *«Теоретико-правові засади дослідження піратства та морських правопорушень»* з'ясовано юридичну природу піратства у світлі положень Конвенції ООН з морського права 1982 року та національного законодавства України. Здійснено класифікацію морських правопорушень за об'єктом та місцем вчинення, а також досліджено історичну ретроспективу формування правових засобів боротьби з морським розбоєм.

У другому розділі *«Правове регулювання та практика протидії морським правопорушенням»* надано детальну характеристику міжнародно-правовим інструментам забезпечення безпеки судноплавства. Визначено компетенцію та роль міжнародних організацій, зокрема Міжнародної морської організації (ІМО), у координації антипіратських зусиль. Проведено аналіз сучасної судової практики щодо притягнення винних осіб до відповідальності за вчинення морських злочинів та реалізації принципу універсальної юрисдикції.

Третій розділ *«Перспективи вдосконалення способів протидії піратству та морським правопорушенням»* присвячений розробці рекомендацій щодо гармонізації законодавства України з міжнародними стандартами морської безпеки. Обґрунтовано необхідність впровадження інноваційних техніко-правових засобів моніторингу та попередження нападів. Окрему увагу приділено зміцненню міжнародного співробітництва у сфері захисту прав моряків, зокрема

механізмам визволення з полону та реабілітації жертв піратства.

У висновках підведено підсумки дослідження, констатовано необхідність системного поєднання військово-технічних та правових засобів протидії. Наголошено, що ефективна боротьба з морською злочинністю можлива лише за умови консолідації зусиль світової спільноти, цифровізації морського контролю та вдосконалення національних правових механізмів захисту суб'єктів морського права.

Ключові слова: піратство, морські правопорушення, безпека мореплавства, Світовий океан, юрисдикція, міжнародне морське право, захист прав моряків, протидія, міжнародна морська організація .

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

AIS (AIC) – Автоматична ідентифікаційна система (Automatic Identification System)

COLREG-72 – Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року

EUROSUR – Європейська система прикордонного нагляду

IMO (IMO) – Міжнародна морська організація (International Maritime Organization)

ISPS Code – Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів

ITLOS – Міжнародний трибунал з морського права (International Tribunal for the Law of the Sea)

LRIT – Система розпізнавання суден та стеження за ними на далекій відстані

MARPOL – Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден

MASS – Автономні морські надводні судна (Maritime Autonomous Surface Ships)

MLC-2006 – Конвенція про працю у морському судноплавстві 2006 року

PMSC – Приватні військово-охоронні компанії (Private Maritime Security Companies)

SAR – Міжнародна конвенція з пошуку і рятування на морі 1979 року

SOLAS-74 – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року

SUA (Конвенція SUA) – Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року

UNCLOS-82 – Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року

ВМС ЗСУ – Військово-Морські Сили Збройних Сил України

ДПСУ – Державна прикордонна служба України

ЕОМ – Електронно-обчислювальна машина

ЄС – Європейський Союз

ЄСПЛ – Європейський суд з прав людини

КК України – Кримінальний кодекс України

КПК України – Кримінальний процесуальний кодекс України

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

МЗС – Міністерство закордонних справ України

МПРС – Морська пошуково-рятувальна служба

НАТО – Організація Північноатлантичного договору (North Atlantic Treaty Organization)

ООН – Організація Об'єднаних Націй

РБ ООН – Рада Безпеки Організації Об'єднаних Націй

СБУ – Служба безпеки України

ШІ – Штучний інтелект

ВСТУП

Актуальність теми. Забезпечення безпеки мореплавства є однією з фундаментальних засад стабільного функціонування світової економіки, оскільки понад 80% обсягів глобальної торгівлі здійснюється морським шляхом. Попри зусилля міжнародної спільноти, проблема морського піратства та суміжних правопорушень залишається критично гострою. Сучасне піратство трансформувалося з хаотичних нападів у добре організований транснаціональний злочинний бізнес, що використовує новітні технології та слабкість правових режимів у певних регіонах Світового океану.

Згідно з даними аналітичних звітів Міжнародного морського бюро, попри загальну тенденцію до кількісного зменшення інцидентів у певних регіонах, характер нападів стає дедалі агресивнішим, а їхня географія суттєво розширюється, охоплюючи Гвінейську затоку та води Південно-Східної Азії, де піратство тісно переплітається з транснаціональною контрабандою та незаконним виловом біоресурсів. Фундаментальним інструментом міжнародно-правового регулювання в цій сфері залишається Конвенція ООН з морського права 1982 року, яка у статті 101 встановлює класичне визначення піратства як будь-якого неправомірного акту насильства чи грабежу, що вчиняється в особистих цілях екіпажем приватного судна у відкритому морі.

Однак сучасна юридична практика виявляє низку проблемних «сірих зон», зокрема територіальну обмеженість дії зазначеної Конвенції, оскільки акти, вчинені в межах територіального моря держави, класифікуються не як піратство, а як озброєний розбій на морі, що потребує принципово інших процедур переслідування та правозастосування. Крім того, сучасні квазі-піратські акти, наприклад у Червоному морі, часто мають виражене політичне або терористичне забарвлення, що формально виводить їх за межі традиційного поняття «особистих цілей» і створює небезпечний правовий вакуум для реалізації принципу універсальної юрисдикції.

Для України це питання має особливе значення через масштабну

інтеграцію наших громадян у світовий ринок морської праці, адже за оцінками провідних організацій, таких як BIMCO та ICS, держава входить до топ-6 світових постачальників командного складу суден. Відтак, кожна третя успішна атака піратів у зонах високого ризику потенційно зачіпає національні інтереси та вимагає від держави формування чітких механізмів консульсько-правового захисту моряків. Юридична складність протидії таким правопорушенням також вимагає ретельної імплементації положень Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року, що зобов'язує Україну не лише вдосконалювати норми Кримінального кодексу, зокрема статтю 446 щодо піратства, а й забезпечувати дієвість міжнародного принципу «видай або суди».

По-друге, в умовах збройної агресії проти України, поняття морської безпеки набуло нових вимірів, що включають загрози державному суверенітету в територіальному морі та виключній економічній зоні.

Статистичний та змістовний аналіз дозволяє виокремити критичні тенденції, серед яких активне використання піратами «материнських суден» для атак на відстані понад 600 миль від берега та трансформація методів нападу в бік кіднепінгу з метою отримання викупу, що посилює психологічний тиск на екіпажі. Величезні економічні збитки, що обчислюються мільярдами доларів через витрати на охорону, страхування та зміну логістичних маршрутів, безпосередньо впливають на глобальну вартість товарів і стабільність міжнародної торгівлі. З огляду на це, розробка ефективних способів протидії піратству потребує не лише технічних рішень, а насамперед комплексного вдосконалення правового інструментарію, здатного адаптуватися до умов правової невизначеності та нових форматів морських загроз.

Необхідність удосконалення правових засобів протидії піратству та гармонізації національного законодавства з міжнародними стандартами (зокрема Конвенцією ООН з морського права 1982 року) зумовлює вибір теми та її актуальність для сучасної юридичної науки.

Огляд останніх досліджень і публікацій. Теоретичне підґрунтя

дослідження правового статусу морських просторів та механізмів протидії морській злочинності сформовано на основі фундаментальних праць як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Питання міжнародного морського права та правового режиму Світового океану детально аналізуються у роботах таких українських правників, як В. А. Антипенко, М. М. Корнієнко, Т. Р. Короткий та Н. В. Дришлюк. Зокрема, у їхніх працях акцентується увага на необхідності адаптації національного законодавства України до сучасних викликів, пов'язаних із терористичними загрозами на морі та піратством. Важливий внесок у розробку правових аспектів морської безпеки зробили такі зарубіжні дослідники, як Р. Черчілль та А. Лоу, чий класичні праці з морського права стали основою для розуміння юрисдикційних повноважень держав у різних морських зонах – від територіального моря до відкритого моря.

Окремий пласт наукових пошуків присвячено механізмам притягнення до відповідальності за морські злочини. Дослідники Д. Гілмор та Ю. Бекер у своїх публікаціях розглядають складні юридичні проблеми застосування універсальної юрисдикції щодо піратів та роль міжнародних трибуналів у цьому процесі. У вітчизняній науковій думці ці питання досліджувалися крізь призму кримінального права та кримінології у працях В. В. Кузнецова та О. О. Кваші, які наголошують на специфіці кваліфікації злочинів, що вчиняються за межами територіальної підсудності будь-якої держави.

Особливу увагу в сучасній літературі приділено захисту прав моряків, які стають жертвами піратських нападів або незаконних затримань. Цей напрям активно розробляється у межах діяльності Міжнародної федерації транспортників (ITF) та досліджується такими авторами, як П. Мукерджі та М. Тріттер. Вони акцентують увагу на тому, що правовий статус моряка потребує додаткових міжнародних гарантій, які б виходили за межі стандартних трудових договорів, особливо в контексті реабілітації після перебування у полоні.

Роль міжнародних організацій у забезпеченні безпеки мореплавства є центральною темою багатьох сучасних монографій. Діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) як глобального регулятора аналізується в контексті

розробки та впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code). Дослідники підкреслюють, що саме під егідою ІМО було створено дієву систему обміну інформацією та координації спільних патрульних операцій у Аденській затоці, що стало прикладом успішного міжнародного співробітництва. Огляд публікацій останніх років свідчить про те, що увага науковців зміщується від суто військових способів протидії піратству до правових інструментів фінансового моніторингу та блокування активів піратських синдикатів, що відкриває нові перспективи для подальшого вивчення цієї проблематики.

Мета і завдання дослідження. Мета кваліфікаційної роботи полягає у комплексному теоретико-прикладному дослідженні правової природи піратства та морських правопорушень, а також у розробці пропозицій щодо вдосконалення способів протидії цим явищам на міжнародному та національному рівнях.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити такі *завдання*:

- розкрити поняття та правову природу піратства у світлі сучасних доктрин міжнародного права;
- здійснити класифікацію морських правопорушень та визначити їх місце у системі транснаціональної злочинності;
- проаналізувати міжнародно-правові інструменти та повноваження державних органів у сфері забезпечення безпеки мореплавства;
- дослідити сучасну судову практику щодо боротьби з морськими злочинами;
- обґрунтувати шляхи вдосконалення законодавства України щодо захисту прав суб'єктів морського права;
- виявити перспективи впровадження інноваційних засобів попередження правопорушень на морі.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають у сфері забезпечення безпеки мореплавства та захисту від протиправних посягань у морських просторах.

Предметом дослідження виступають норми міжнародного та

національного права, що регламентують відповідальність за піратство та морські правопорушення, а також способи і механізми протидії цим явищам.

Методи дослідження. Для забезпечення високого наукового рівня магістерської кваліфікаційної роботи та об'єктивності отриманих результатів, методологія дослідження базується на системі загальнонаукових та спеціальних методів, що дозволяють всебічно розглянути проблему піратства та морських правопорушень.

Провідним у роботі є діалектичний метод пізнання, який застосовується для вивчення динаміки розвитку правових норм, що регулюють безпеку мореплавства, та дозволяє простежити еволюцію поняття піратства від давніх часів до сучасних умов цифрової трансформації та появи нових видів морських загроз. Важливе місце посідає порівняльно-правовий метод, за допомогою якого проводиться зіставлення положень міжнародних конвенцій, зокрема Конвенції ООН з морського права 1982 року, із нормами національного законодавства України, що дає змогу виявити прогалини у вітчизняному правовому полі та обґрунтувати шляхи їх усунення.

Формально-юридичний метод використовується для критичного аналізу змісту чинних нормативно-правових актів, тлумачення правових дефініцій та уточнення юридичної відповідальності суб'єктів морського права за вчинення протиправних діянь у Світовому океані. Застосування методу системного аналізу дозволяє розглядати способи протидії піратству як комплексну структуру, що охоплює правові, організаційні та технічні заходи, спрямовані на захист прав моряків та забезпечення стабільності торговельного мореплавства. Логіко-семантичний метод сприяє поглибленню понятійного апарату роботи через уточнення змісту термінів «піратство», «озброєний розбій на морі» та «морське правопорушення», що є необхідним для уникнення колізій при кваліфікації злочинів. Також у дослідженні активно використовується статистичний метод, який дозволяє на основі даних Міжнародного морського бюро та інших організацій проаналізувати географію нападів, їх частоту та ефективність існуючих механізмів реагування, що створює підґрунтя для формулювання

обґрунтованих прогнозів щодо подальшого вдосконалення системи морської безпеки. Використання зазначеного методологічного інструментарію у сукупності забезпечує достовірність висновків та пропозицій, викладених у кваліфікаційній роботі, та підтверджує готовність автора до вирішення складних науково-практичних завдань у галузі права.

Структура кваліфікаційної роботи. Робота зумовлена логікою дослідження і складається з анотації, переліку умовних позначень, вступу, трьох розділів (що містять вісім підрозділів), висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг роботи становить 81 сторінку. Список використаних джерел налічує 68 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ПІРАТСТВА ТА МОРСЬКИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ

1.1. Поняття та правова природа піратства у міжнародному та національному праві

Дослідження правової природи піратства вимагає першочергового аналізу його дефініції як найдавнішого злочину міжнародного характеру, що зазіхає на фундаментальний принцип свободи судноплавства. В академічному дискурсі поняття піратства розглядається не лише як кримінальне правопорушення, а як особливий правовий феномен, що зумовив виникнення концепції універсальної юрисдикції. Вступна частина аналізу цієї проблеми вказує на те, що піратство є класичним прикладом злочину *delicta juris gentium*, оскільки пірати історично визнавалися *hostis humani generis* – ворогами людського роду.

Сучасне розуміння піратства у міжнародному праві базується на положеннях статті 101 Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), яка є ключовим багатостороннім договором, що закріплює сукупність кваліфікуючих ознак цього діяння та встановлює правовий режим Світового океану. Згідно з нормами цієї Конвенції, піратством вважається будь-який з таких актів: будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-який грабіж, що вчиняється в особистих цілях екіпажем або пасажирями приватного судна або приватного літального апарата і спрямований; у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата, або проти осіб чи майна, що перебувають на їх борту; проти судна або літального апарата, осіб чи майна в місці поза юрисдикцією будь-якої держави.

Деталізуючи юридичну природу цього визначення, слід зауважити, що воно містить декілька фундаментальних критеріїв, недотримання хоча б одного з яких виключає можливість кваліфікації злочину як міжнародного піратства. По-перше, це критерій «особистих цілей» (*private ends*), який відмежовує

піратство від політично мотивованих актів, таких як тероризм або повстанська діяльність. По-друге, обов'язковою є участь саме приватного судна, що виключає державні та військові кораблі з числа суб'єктів піратства, за винятком випадків заколоту їхніх екіпажів. По-третє, географічний критерій вимагає, щоб інцидент стався у відкритому морі або в іншому місці поза межами державної юрисдикції; дії в межах територіальних вод, згідно з доктриною UNCLOS, розглядаються як «озброєний розбій на морі» і підпадають під національну юрисдикцію прибережної держави.

Важливою юридичною умовою є так звана вимога «двох суден», оскільки акти насильства мають бути спрямовані саме проти іншого судна або літального апарата, а також осіб чи майна, що перебувають на їх борту. Це означає, що внутрішні конфлікти на борту одного судна, такі як бійки або захоплення влади екіпажем без нападу на інше судно, не охоплюються статтею 101 Конвенції 1982 року. На національному рівні Україна імплементувала ці міжнародні стандарти у статті 446 Кримінального кодексу, де піратство визначається як використання з метою грабежу чужого майна, вбивства або інших насильницьких дій відкритого моря чи іншого місця поза юрисдикцією будь-якої держави. Таке поєднання міжнародних дефініцій із національними санкціями створює єдину правову систему протидії загрозам безпеці торговельного мореплавства та захисту прав моряків.

Американські правознавці, зокрема Р. Аллен та Дж. Краска, наголошують, що ключовою ознакою міжнародно-правового поняття піратства є вимога «двох суден». Це означає, що акти насильства в межах одного судна (наприклад, заколот екіпажу) не можуть кваліфікуватися як піратство за міжнародним правом, що створює певну розбіжність із деякими національними системами права. У європейській юридичній школі, представленій працями Р. Черчілля та А. Лоу, особлива увага приділяється критерію «відкритого моря». Науковці підкреслюють, що за межами територіальної юрисдикції будь-якої держави право на переслідування та захоплення піратського судна належить кожній державі, що є основою принципу універсальності.

Вітчизняні дослідники, такі як Т. Р. Короткий та М. М. Корнієнко, у своїх працях акцентують на важливості мети вчинення злочину, а саме «особистих цілей» (private ends). Цей елемент дозволяє відмежувати піратство від актів морського тероризму або воєнних дій. Правова природа піратства, на думку українських вчених, полягає у його транснаціональному характері, що вимагає гармонізації норм національного Кримінального кодексу з міжнародними стандартами.

Аналіз національного права України демонструє, що стаття 446 Кримінального кодексу України визначає піратство як використання з метою грабежу чужого майна, вбивства або інших насильницьких дій відкритого моря чи іншого місця поза юрисдикцією будь-якої держави. Така дефініція загалом кореспондує міжнародному праву, проте національне законодавство часто містить більш деталізовані санкції та процедурні норми щодо затримання. Європейські науковці зауважують, що розбіжність між міжнародним та національним визначенням часто виникає у питанні «озброєного розбою на морі», який вчиняється у територіальних водах.

Юридична природа піратства перебуває у стані гострої діалектичної суперечності з фундаментальним принципом міжнародного морського права – поняттям суверенної недоторканності та виключної юрисдикції держави прапора. За загальним правилом, судно у відкритому морі підпорядковується лише законам тієї держави, під прапором якої воно задеклароване, що становить основу імунітету від втручання третіх країн. Проте міжнародне звичаєве право та норми UNCLOS встановлюють унікальний правовий режим для піратських суден: вчинення акту піратства призводить до фактичної та юридичної втрати захисту держави прапора. Це означає, що таке судно стає stateless (позапідсудним конкретній державі), що легітимізує право військових кораблів будь-якої країни світу на здійснення примусових дій, включаючи право на запит (right of approach), огляд (right of visit) та подальше захоплення (seizure).

Яскравим прикладом реалізації цього механізму є операція «Ocean Shield» під егідою НАТО, де військові кораблі різних держав-членів затримували судна

в Аденській затоці, не чекаючи на офіційний дозвіл країн, чиї прапори (часто «зручні») використовували пірати. Цей аспект надзвичайно детально досліджено в американській юридичній доктрині, зокрема у працях професора Майкла Шарфа, де піратство розглядається не просто як кримінальний злочин, а як екзистенційна загроза національній безпеці США. Американський підхід акцентує увагу на тому, що піратські дії у стратегічних точках, таких як Баб-ель-Мандебська або Малаккська протоки, дестабілізують глобальні ланцюги постачання критично важливих енергоресурсів та товарів, що дає право на застосування превентивної самооборони.

Правова природа такого захоплення ґрунтується на прецеденті «The Marianna Flora», де Верховний суд США ще у XIX столітті постановив, що піратське судно внаслідок своїх незаконних дій стає об'єктом універсального переслідування. У сучасних умовах це доповнюється концепцією «економічної безпеки мореплавства», згідно з якою піратство в Гвінейській затоці розглядається як акт економічної агресії проти міжнародної спільноти. Таким чином, втрата імунітету суверенної недоторканності є юридичною санкцією міжнародного співтовариства, яка дозволяє ігнорувати територіальні межі юрисдикцій заради відновлення світового правопорядку та безпеки торговельних шляхів.

У контексті забезпечення прав моряків, захист яких є пріоритетним завданням для провідних міжнародних інституцій, правова природа піратства дедалі частіше розглядається крізь призму грубого порушення фундаментальних прав людини на життя, особисту недоторканність та безпеку. Сучасна трансформація піратської діяльності призвела до того, що класичне посягання на майно (грабіж вантажу) відійшло на другий план, поступившись місцем кіднепінгу – насильницькому викраденню членів екіпажу з метою отримання викупу. Ця зміна методів радикально розширює юридичну кваліфікацію злочину, перетворюючи його з майнового правопорушення на складний багатоскладовий злочин проти особи, що в американській та європейській правовій науці часто класифікується як акт терористичного характеру через

створення атмосфери тотального страху серед морегосподарського комплексу.

Практичним прикладом такої юридичної трансформації є зростання кількості інцидентів у Гвінейській затоці, де піратські угруповання дедалі частіше ігнорують вартість судна, зосереджуючись виключно на захопленні командного складу для подальшого шантажу судновласників та держав. З юридичного погляду це створює колізію між нормами UNCLOS та Міжнародною конвенцією про боротьбу з захопленням заручників 1979 року. Науковці США, зокрема дослідники з Військово-морського коледжу, вказують на необхідність модернізації поняття піратства, щоб воно охоплювало не лише фізичне насильство, а й тривалі психологічні тортури та порушення трудових прав моряків, що є наслідком перебування у полоні.

Більше того, юридична природа кіднепінгу на морі актуалізує питання відповідальності держави прапора за безпеку своїх громадян та обов'язок судновласника забезпечувати належний рівень охорони. В європейській судовій практиці дедалі частіше з'являються позови моряків до компаній-операторів щодо відшкодування моральної шкоди, спричиненої «піратським стресом», що змушує правників переглядати межі цивільно-правової та кримінальної відповідальності у морському праві. Для України, яка входить до числа провідних постачальників моряків на світовий ринок, цей аспект має критичне значення, оскільки вимагає від національного законодавця не лише каральних заходів проти піратів, а й створення державної системи правової та соціальної реабілітації моряків, що повернулися з полону.

Таким чином, сучасна правова природа піратства інтегрує в собі елементи міжнародного гуманітарного права та права людини. Юридичне визначення піратства вже не може обмежуватися лише ст. 101 UNCLOS, воно має трактуватися системно, враховуючи тяжкість наслідків для фізичного та психічного стану людини. Це вимагає від міжнародної спільноти, зокрема від Міжнародної морської організації (ІМО), розробки нових протоколів безпеки, які б ставили захист життя моряка вище за збереження комерційних активів.

Важливим елементом правової природи піратства є імперативний

обов'язок держав співпрацювати у справі припинення цього злочину, що закріплено у статті 100 Конвенції ООН з морського права (UNCLOS). Ця норма встановлює, що всі держави повинні максимально співпрацювати у справі припинення піратства у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією будь-якої держави. В академічній літературі такий обов'язок часто наділяється статусом *jus cogens* – імперативної норми загального міжнародного права, відхилення від якої є неприпустимим, що підкреслює глобальну значущість протидії цьому явищу для всього людства.

Практичне втілення цих правових концепцій знаходить своє відображення у багатосторонніх військово-морських ініціативах. Найбільш показовим прикладом є європейський досвід, зокрема операція військово-морських сил Європейського Союзу «Аталанта» (EU NAVFOR Somalia). Ця місія продемонструвала унікальну координацію дій ВМС різних країн, спрямовану не лише на фізичну присутність у небезпечних зонах, а й на реалізацію складних юридичних механізмів передачі затриманих піратів для судового переслідування до третіх країн, таких як Сейшельські Острови чи Кенія, на основі спеціальних угод про передачу (Transfer Agreements).

Така взаємодія базується на резолюціях Ради Безпеки ООН, які свого часу надали право державам заходити в територіальні води Сомалі для припинення актів піратства, що фактично тимчасово розширило межі застосування UNCLOS у конкретному регіоні. Окрім «Аталанти», варто виділити діяльність Координаційної групи з протидії піратству біля берегів Сомалі (CGPCS), яка об'єднала понад 60 держав та міжнародних організацій, включаючи Міжнародну морську організацію (IMO). Це підтверджує, що сучасна правова природа обов'язку співпраці трансформувалася з пасивної згоди не перешкоджати іншим державам у активну систему превентивних заходів, спільного патрулювання та обміну розвідувальними даними в режимі реального часу через регіональні центри обміну інформацією.

Зокрема, досвід координації в межах операції «Аталанта» став підґрунтям для розробки сучасних протоколів взаємодії, що використовуються сьогодні в

Гвінейській затоці через механізм «Спільної присутності на морі» (Coordinated Maritime Presences). Для наукового аналізу важливо, що така співпраця не обмежується лише військовим аспектом, а включає гармонізацію кримінально-процесуальних норм різних держав, що дозволяє уникнути проблеми «безкарності на морі», коли піратів відпускають через неможливість забезпечити доказову базу в іноземному суді.

Розвиток правової думки свідчить про поступове стирання граней між класичним піратством та організованою злочинністю. Американські та європейські вчені все частіше використовують термін «морські злочини» для опису широкого спектру правопорушень, включаючи незаконний обіг наркотиків та зброї на морі. Проте в академічному сенсі піратство зберігає свій унікальний статус через специфічне місце вчинення.

Отже, можемо стверджувати, що поняття піратства у міжнародному та національному праві пройшло шлях від звичаєвої норми до чітко кодифікованого інституту. Правова природа піратства визначається його екстратериторіальністю, універсальною юрисдикцією та зазіханням на безпеку світових морських комунікацій. Синтез поглядів вітчизняних та зарубіжних науковців підтверджує, що ефективна протидія піратству можлива лише за умови єдиного тлумачення його ознак та консолідації зусиль усіх суб'єктів міжнародного права.

1.2. Види морських правопорушень та їх класифікація

Дослідження системи морських правопорушень вимагає системного підходу до їх класифікації, оскільки складність правових режимів різних морських просторів обумовлює варіативність юридичної кваліфікації протиправних діянь. Вступна частина аналізу даної проблеми підкреслює, що морські правопорушення не є гомогенною групою, а становлять розгалужену сукупність деліктів, що посягають на різні об'єкти: від безпеки мореплавства до екологічної стабільності Світового океану. В академічному дискурсі

класифікація цих діянь є не лише теоретичним завданням, а й практичною необхідністю для визначення юрисдикції та вибору адекватних засобів протидії.

Первинним і найбільш ґрунтовним критерієм класифікації морських правопорушень у вітчизняній юридичній доктрині, зокрема у працях Т. Р. Короткого та Н. В. Дришлюк, виступає безпосередній об'єкт протиправного посягання. Цей підхід дозволяє диференціювати правопорушення залежно від того, на які саме суспільні відносини, що виникають у процесі використання Світового океану, вони спрямовані.

Першу і найбільш суспільно небезпечну групу становлять злочини проти безпеки мореплавства. До цієї категорії традиційно відносять піратство, акти морського тероризму та збройний розбій проти суден. Юридична специфіка цих діянь полягає у загрозі фізичній безпеці екіпажу, пасажирів, а також цілісності самого судна та вантажу. Особливе місце тут посідає озброєний розбій, який за своїми ознаками ідентичний піратству, проте вчиняється у межах територіального моря прибережної держави, що змінює суб'єктів юрисдикційного переслідування.

Друга група охоплює широкий спектр правопорушень проти економічних інтересів та суверенних прав держав щодо ресурсів Світового океану. Сюди належать незаконний, непідзвітний та нерегульований вилов морських біоресурсів (ННН-рибальство), несанкціонована науково-дослідна діяльність, а також транснаціональна контрабанда, що здійснюється морськими шляхами. Такі правопорушення зазвичай концентруються у виключній економічній зоні або на континентальному шельфі та завдають колосальних фінансових збитків як окремим державам, так і світовій економіці в цілому.

Окрему, критично важливу групу в сучасних умовах становлять екологічні правопорушення на морі. Вони пов'язані з умисним або необережним забрудненням морського середовища з суден, що включає скидання нафти, шкідливих речовин, стічних вод або сміття в порушення вимог Міжнародної конвенції MARPOL 73/78. Специфіка об'єкта цих правопорушень полягає у їх глобальному характері, оскільки шкода, завдана екосистемі в одній зоні,

неминуче впливає на стан усього Світового океану.

Крім того, вчені виділяють групу правопорушень проти встановленого порядку управління та міжнародного правопорядку на морі, що включає незаконне радіомовлення з відкритого моря, торгівлю людьми та рабство, а також несанкціоноване використання прапора держави. Таким чином, класифікація за об'єктом дозволяє не лише систематизувати морські правопорушення, а й вибудувати ієрархію методів міжнародно-правового реагування на кожен конкретний вид виклику.

Динамічна класифікація морських правопорушень, що ґрунтується на аналізі суб'єктивної сторони складу злочину, дозволяє чітко розмежувати кримінальні діяння залежно від кінцевої мети та мотивації правопорушників. У межах цього підходу ключове значення має виокремлення актів морського тероризму, які за своєю об'єктивною стороною можуть нагадувати піратські напади, проте докорінно відрізняються ідеологічним або політичним підґрунтям. Якщо класичне піратство спрямоване на отримання особистої вигоди чи наживи (*private ends*), то морський тероризм має на меті залякування населення, примус органів влади до прийняття певних рішень або дестабілізацію міжнародних відносин.

Деталізація цієї підкатегорії злочинів вказує на те, що правовий режим протидії терористичним загрозам на морі базується не на нормах Конвенції ООН з морського права 1982 року, яка регулює переважно питання суверенітету та юрисдикції, а на положеннях Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року (SUA). Цей міжнародний документ створює специфічну юридичну конструкцію, яка дозволяє державам переслідувати злочинців незалежно від місця вчинення акту насильства – чи то в територіальному морі, чи у відкритому океані – за умови, що судно здійснює міжнародний рейс.

Класифікація за суб'єктивною метою також включає виокремлення актів «морського екоциду» та навмисного забруднення, де правопорушення вчиняється не з метою грабежу, а як засіб завдання шкоди екологічній безпеці

держави. Окремим видом у цій структурі виступають правопорушення, пов'язані з незаконним обігом зброї масового знищення або наркотичних засобів, де суб'єкт злочину діє як частина транснаціональної організованої мережі. Такий розподіл на підкатегорії має критичне значення для практичної діяльності правоохоронних органів, оскільки він визначає алгоритм збору доказової бази та вибір конкретної міжнародної конвенції, яка буде застосована для притягнення винних осіб до відповідальності.

Класифікація морських правопорушень за ознакою місця їх вчинення є одним із найбільш фундаментальних аспектів юридичного аналізу, оскільки саме територіальний фактор визначає обсяг суверенних прав держави та межі застосування міжнародних правових норм. У межах цієї класифікації чітко розмежовуються делікти, вчинені у внутрішніх морських водах, територіальному морі, прилеглій зоні, виключній економічній зоні та, зрештою, у відкритому морі. Кожна із зазначених зон має унікальний правовий статус, що безпосередньо впливає на порядок затримання судна-порушника, процедуру збору доказів та вибір судової інстанції для розгляду справи.

Правопорушення, вчинені у внутрішніх морських водах та територіальному морі (яке зазвичай не перевищує 12 морських миль від вихідних ліній), розглядаються як посягання на державний суверенітет прибережної країни. У цій акваторії держава має повну і виключну кримінальну та адміністративну юрисдикцію. Будь-які акти насильства або грабежу в цих межах юридично кваліфікуються не як піратство, а як «озброєний розбій на морі». Це означає, що переслідування правопорушників є внутрішньою справою держави, а іноземні військові кораблі не мають права втручатися без спеціального дозволу, що іноді створює труднощі у боротьбі зі швидкими нападами у прибережних районах.

Наступною категорією є правопорушення у прилеглій зоні та виключній економічній зоні (ВЕЗ). Хоча ці простори не входять до складу державної території, прибережна держава здійснює тут цільову юрисдикцію, спрямовану на захист своїх економічних інтересів та дотримання митних, фіскальних,

імміграційних і санітарних правил. Класичним прикладом правопорушень у цій зоні є незаконний, непідзвітний та нерегульований вилов риби, а також несанкціонована науково-дослідна діяльність. Особливістю юрисдикції у ВЕЗ є те, що прибережна держава має право вживати таких заходів, як огляд, інспекція, арешт і судовий розгляд, щоб забезпечити дотримання прийнятих нею відповідно до міжнародного права законів.

Окрему і найбільш специфічну категорію становлять правопорушення у відкритому морі – просторі, що знаходиться поза межами юрисдикції будь-якої держави. Тут панує принцип свободи судноплавства, проте саме у цій зоні зароджується право на застосування універсальної юрисдикції щодо таких злочинів, як піратство та торгівля людьми. У відкритому морі кожна держава має право затримати судно, яке здійснює піратські дії, незалежно від його прапора чи національності екіпажу. Така територіальна диференціація дозволяє юристам чітко розмежовувати повноваження військово-морських сил та берегової охорони, мінімізуючи ризик дипломатичних конфліктів при проведенні антипіратських операцій.

Завершальним елементом цієї класифікації є правопорушення у міжнародному районі морського дна. Хоча такі випадки наразі є рідкісними, розвиток глибоководного видобутку корисних копалин вимагає виокремлення порушень правил експлуатації ресурсів «спільної спадщини людства». Таким чином, географічний критерій слугує «юридичним навігатором», який дозволяє не лише кваліфікувати склад злочину, а й визначити законність застосування сили з боку держави до іноземного об'єкта в океані.

Наступним важливим видом є морські правопорушення у сфері трудових відносин та прав людини. Це стосується незаконної експлуатації моряків, торгівлі людьми через морські шляхи та нелегальної міграції. Вітчизняні вчені підкреслюють, що ці правопорушення часто є транснаціональними та потребують координації зусиль з Міжнародною організацією праці та ІМО. Правова природа цих деліктів полягає у порушенні міжнародних гуманітарних стандартів під час здійснення морегосподарської діяльності.

Окреме місце в класифікації посідає «озброєний розбій проти суден» (armed robbery against ships). Згідно з резолюціями ІМО, це будь-який неправомірний акт насильства або грабежу, вчинений у межах внутрішніх вод, архіпелажних вод або територіального моря держави. Відмінність цього виду від піратства полягає виключно у географічному аспекті, проте правові наслідки для держави, що не забезпечила безпеку у своїх водах, є значними.

Незаконна торгівля наркотичними засобами та психотропними речовинами на морі є ще одним масштабним видом морських правопорушень. Стаття 108 UNCLOS зобов'язує держави співпрацювати у припиненні такої діяльності. Європейські науковці зауважують, що цей вид злочинності часто інтегрований у глобальні логістичні ланцюги, що робить судна лише інструментом для досягнення цілей організованих злочинних груп.

Правопорушення, пов'язані з незаконним радіомовленням із відкритого моря, хоча й трапляються рідше, залишаються в системі класифікації як специфічний вид зазіхання на інформаційний порядок. Стаття 109 UNCLOS надає право затримання таких суден декільком категоріям держав, що демонструє складність юрисдикційних зв'язків у цьому питанні.

Екологічні правопорушення, такі як незаконний скид нафтопродуктів або захоронення токсичних відходів, класифікуються як злочини проти майбутніх поколінь. Міжнародна конвенція MARPOL 73/78 встановлює суворі технічні стандарти, порушення яких тягне за собою адміністративну або кримінальну відповідальність залежно від обсягу завданої шкоди. Українське законодавство у цій сфері є досить суворим, проте механізми реальної компенсації збитків потребують вдосконалення.

Важливим критерієм класифікації є також статус судна-порушника. Виділяють правопорушення, вчинені приватними суднами, та порушення норм міжнародного права державними суднами (наприклад, незаконне затримання іноземного судна у виключній економічній зоні). Останні часто переростають у міждержавні спори, що розглядаються Міжнародним трибуналом з морського права.

Останнім часом науковці США та ЄС активно обговорюють виокремлення «кібер-правопорушень на морі». Це стосується втручання в роботу систем навігації (GPS/AIS) та автоматизованих систем управління суднами. Хоча цей вид ще не отримав окремого закріплення в UNCLOS, його небезпека для безпеки мореплавства є критичною, що вимагає включення кіберзлочинності до загальної класифікації морських правопорушень.

Завершуючи розгляд системи класифікації, слід зазначити, що вона постійно еволюціонує під впливом технічного прогресу та нових геополітичних викликів. Кожен вид морського правопорушення має свою специфіку суб'єктного складу, об'єктивної сторони та санкцій. Це підтверджує необхідність комплексного підходу до вивчення правової природи кожного делікту зокрема.

Отже, можемо стверджувати, що багатогранність морської діяльності обумовлює наявність широкого спектру правопорушень, які потребують чіткої класифікації за об'єктом, місцем вчинення та цілями. Синтез думок вітчизняних та зарубіжних науковців свідчить про те, що лише через гармонізацію міжнародних та національних класифікаційних стандартів можливо створити ефективну систему правосуддя у Світовому океані. Морські правопорушення сьогодні виходять за рамки звичайного криміналу, перетворюючись на загрози глобальній безпеці, що вимагає постійної актуалізації правового інструментарію.

1.3. Історичний аспект формування правових механізмів боротьби з морським піратством

Дослідження історичного генезису правових механізмів боротьби з морським піратством є критично важливим для розуміння сучасної архітектури міжнародної морської безпеки. Вступна частина аналізу свідчить, що піратство як соціально-правове явище супроводжувало розвиток мореплавства з найдавніших часів, поступово еволюціонуючи від загальноприйнятої практики до статусу найтяжчого міжнародного злочину. Ретроспективний погляд дозволяє

простежити, як формувався принцип універсальної юрисдикції та як трансформувалося ставлення світової спільноти до морського розбою – від «приватного промислу» до загрози всьому людству.

Витоки правової протидії піратству сягають античної доби, коли на зміну хаотичним нападам прийшли перші спроби міждержавної координації. Зокрема, давньогрецькі поліси та Римська імперія заклали фундамент розуміння піратів як ворогів цивілізованого світу. Римське право вперше сформулювало концепцію *hostis humani generis*, що означало виведення піратів за межі дії законів будь-якої конкретної держави та надання права на їхнє знищення будь-кому. Американські дослідники, такі як Дж. Краска, зауважують, що саме римська правова спадщина стала ідейним джерелом для майбутньої кодифікації морського права у Новий час.

У середньовічній Європі правові механізми боротьби з піратством мали фрагментарний характер і часто перепліталися з практикою каперства – легалізованого морського розбою за дорученням монарха. Європейські науковці, зокрема Р. Черчілль, підкреслюють, що розмежування між законними комбатантами на морі та піратами було надзвичайно тонким. Юридичним інструментом того часу були так звані «каперські свідоцтва» (*letters of marque*), які надавали право приватним особам нападати на судна ворожих держав, що фактично легітимізувало насильство на морі під прикриттям державної юрисдикції.

Переломним моментом у формуванні чітких правових механізмів став XVII вік, який ознаменувався появою фундаментальної праці Гуго Гроція «*Mare Liberum*» (Свобода морів). Гроцій обґрунтував, що Світовий океан не може належати жодній державі, а отже, правопорушення у відкритому морі мають каратися всією міжнародною спільнотою. Це заклало доктринальне підґрунтя для переходу від приватного права до публічного міжнародного морського права. Вітчизняні вчені, зокрема Т. Р. Короткий, зазначають, що саме в цей період піратство почало розглядатися як злочин проти міжнародного правопорядку, а не лише проти власності окремого купця.

Важливою віхою XVIII століття стало прийняття у Великій Британії та США національних актів про піратство, які деталізували судові процедури. Американська судова практика того часу, зокрема справа «The Marianna Flora», підтвердила, що кожне судно у відкритому морі має право на самооборону та затримання піратів незалежно від їхньої національності. Цей період характеризується поступовим витісненням каперства, що завершилося підписанням Паризької декларації про морське право 1856 року, яка остаточно оголосила приватне каперство незаконним і юридично розмежувала державний флот від піратських формувань.

Початок XX століття приніс перші спроби глобальної кодифікації норм про боротьбу з піратством. Важливу роль у цьому процесі відіграла Гарвардська дослідницька група, яка у 1932 році розробила проект Конвенції про піратство. Цей документ став прототипом для майбутніх міжнародних договорів, оскільки вперше чітко розмежував акти насильства в «особистих цілях» від політично вмотивованих дій. Американські та європейські юристи-міжнародники того часу погодилися, що піратство є злочином, який дає право будь-якому військовому кораблю здійснювати затримання у відкритому морі.

Результатом багаторічних зусиль стало прийняття Женевської конвенції про відкрите море 1958 року, а згодом – Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS). Ці документи зафіксували сучасний правовий режим протидії піратству, імплементувавши багатовіковий досвід у чіткі статті 100–107 та 110. Вітчизняна наука наголошує, що UNCLOS стала «конституцією океанів», яка остаточно закріпила обов'язок держав співпрацювати у справі припинення піратства як норму *jus cogens*.

Окремим, фактично революційним етапом у розвитку правових механізмів стало реагування міжнародної спільноти на безпрецедентний сплеск активності морських розбійників на межі XX та XXI століть, що локалізувався у стратегічно важливому регіоні Африканського Рогу, зокрема біля берегів Сомалі. Ця криза виявила неспроможність класичних норм Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) адекватно протидіяти загрозам у ситуації «держави, що не

відбулася» (failed state), де пірати використовували територіальні води як безпечне сховище, недосяжне для іноземних військових кораблів через принцип поваги до державного суверенітету.

Для подолання цього правового тупика Рада Безпеки ООН прийняла серію ключових резолюцій (починаючи з Резолюції № 1816 у 2008 році та наступних), які надали державам та міжнародним організаціям, що співпрацюють із перехідним урядом Сомалі, тимчасові повноваження входити в територіальні води цієї держави з метою припинення актів піратства та озброєного розбою. Особливе юридичне значення мало те, що резолюції дозволили застосовувати «всі необхідні засоби» (фактично – збройну силу) не лише у відкритому морі, а й у межах суверенної акваторії та навіть на сухопутній території Сомалі, що стало радикальним відхиленням від класичного принципу недоторканності територіальної цілісності.

Такий крок став абсолютно безпрецедентним в історії міжнародного права, оскільки Рада Безпеки вперше легітимізувала втручання іноземних військових контингентів у внутрішні води суверенної держави на підставі загрози міжнародному миру та безпеці, спричиненої недержавними суб'єктами. Це продемонструвало надзвичайну гнучкість міжнародно-правових механізмів, які змогли адаптуватися до екстремальних загроз, створивши тимчасовий юридичний «коридор» для операцій НАТО, ЄС та окремих коаліцій. Водночас у текстах самих резолюцій було чітко зазначено, що цей дозвіл є винятковим і не створює норму міжнародного звичаєвого права, яка б на постійній основі обмежувала суверенітет прибережних держав. Таким чином, сомалійський прецедент став не лише військовим успіхом, а й важливим уроком правової інженерії, що дозволила поєднати жорстку силу з міжнародною легітимністю в умовах колапсу національних правоохоронних систем.

Юридична історія боротьби з піратством також включає складну еволюцію механізмів захисту прав людини та процесуальних гарантій. Якщо у період класичного середньовіччя та «золотої доби» піратства доля екіпажу піратського судна фактично була вирішена наперед – негайна страта без суду та слідства на

підставі статусу *hostis humani generis*, то сучасні міжнародні стандарти, засновані на засадах гуманізму, вимагають суворого дотримання процесуальних прав навіть щодо осіб, підозрюваних у морському розбої. Це створює принципово нові виклики для міжнародного правосуддя, оскільки затримання піратів у відкритому морі іноземними військовими кораблями породжує складні колізії щодо юрисдикції, доступу до адвокатської допомоги та дотримання термінів тримання під вартою до моменту доставки в суд.

Європейська правова думка сьогодні акцентує увагу на доктрині «ефективного правосуддя», наголошуючи, що гуманізація права та захист фундаментальних прав підозрюваних не повинні ставати перешкодою для невідворотності та ефективності покарання злочинців. Практика Європейського суду з прав людини, зокрема у справі «Медведев та інші проти Франції», підтвердила, що навіть в екстремальних умовах відкритого моря держави зобов'язані забезпечувати право на свободу та особисту недоторканність, що вимагає розробки спеціальних юридичних протоколів для конвоювання затриманих. Таким чином, сучасний правовий механізм протидії піратству став балансом між жорсткими заходами морської безпеки та непорушними стандартами міжнародного гуманітарного права.

Розвиток правових механізмів упродовж століть відбувався паралельно з бурхливим технічним прогресом, який радикально змінював інструментарій як правопорушників, так і правоохоронців. Еволюція пройшла шлях від гарматних залпів дерев'яних вітрильників, коли право на огляд судна реалізовувалося через фізичний абордаж, до сучасного супутникового моніторингу в режимі реального часу та використання дистанційно керованих апаратів. Правова доктрина постійно адаптувалася до нових способів вчинення морських правопорушень: від класичного грабежу вантажу до використання кіберзасобів для перехоплення управління навігаційними системами або дестабілізації автоматизованих портів.

Сьогодні багатовіковий історичний досвід боротьби з піратством слугує концептуальним фундаментом для розробки нових інструментів протидії тероризму на морі. Сучасна кваліфікація морського тероризму як логічного

продовження антипіратської стратегії минулих століть дозволяє використовувати перевірені часом правові інститути, такі як право на переслідування по «гарячих слідах» або універсальна підсудність, для нейтралізації новітніх загроз. Історична тяглість цих норм підтверджує, що попри зміну технологій, правові принципи захисту Світового океану залишаються непохитними, забезпечуючи стабільність міжнародних морських комунікацій у цифрову епоху.

Можемо зробити висновок про те, що формування правових механізмів боротьби з піратством пройшло тривалу еволюцію: від суто силових методів античності та легалізованого розбою середньовіччя до сучасної системи універсальної юрисдикції. Історичний аналіз підтверджує, що ефективність протидії піратству завжди залежала від рівня консолідації держав та готовності жертвувати частиною суверенних прерогатив заради глобальної безпеки. Сучасне міжнародне морське право успадкувало найкращі здобутки минулого, водночас залишаючись відкритим до трансформацій під впливом нових геополітичних та технологічних викликів.

Підсумовуючи проведений у першому розділі аналіз теоретико-правових засад дослідження піратства та морських правопорушень, можна сформулювати такі висновки:

З'ясовано, що правова природа піратства визначається його статусом як транснаціонального злочину міжнародного характеру, що посягає на свободу мореплавства та безпеку світових транспортних артерій. Встановлено, що ключовим юридичним документом у цій сфері є Конвенція ООН з морського права 1982 року, стаття 101 якої чітко окреслює кваліфікуючі ознаки піратства: вчинення актів насильства в особистих цілях екіпажем приватного судна у відкритому морі.

Розроблено комплексну класифікацію морських правопорушень, виходячи з об'єкта посягання та місця їх вчинення. Доведено необхідність розмежування піратства як міжнародного злочину та озброєного розбою на морі, що вчиняється у межах територіальної юрисдикції прибережної держави. Це дозволяє більш

точно визначати суб'єктів переслідування та застосовувати відповідні норми національного чи міжнародного права.

Виявлено, що еволюція правових механізмів боротьби з піратством пройшла шлях від звичасвого права та середньовічного каперства до сучасної системи універсальної юрисдикції. Дослідження історичного аспекту підтвердило, що ефективність протидії морським загрозам завжди залежала від рівня міждержавної координації та здатності правової системи адаптуватися до технічного прогресу, включаючи появу сучасних засобів навігації та кіберзагроз.

Доведено, що існуюча система міжнародних договорів, зокрема Конвенція SUA 1988 року, створює необхідне підґрунтя для боротьби не лише з класичним піратством, а й з актами морського тероризму. Проте ідентифіковано потребу в подальшій гармонізації термінологічного апарату для усунення колізій між статусом пірата та політично вмотивованого порушника.

Констатовано, що теоретичне підґрунтя морського права потребує постійного оновлення через трансформацію методів злочинної діяльності на морі (зокрема, використання «материнських суден» та кіднепінгу). Це вимагає розробки нових концептуальних підходів до визначення «території безпеки» та розширення прав військових кораблів на огляд суден за межами стандартних юрисдикцій.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПРАКТИКА ПРОТИДІЇ МОРСЬКИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ

2.1. Міжнародно-правові інструменти забезпечення безпеки мореплавства

Сучасна архітектура міжнародної морської безпеки являє собою складну, багаторівневу систему нормативних актів, що еволюціонували від загальних декларацій до вузькоспеціалізованих техніко-правових регламентів. Вступна частина аналізу міжнародно-правового інструментарію свідчить, що забезпечення безпеки мореплавства в умовах глобалізації вимагає не лише декларативного визнання суверенітету держав, а й жорсткої уніфікації процедур реагування на морські правопорушення. Основним вектором розвитку цієї системи є перехід від реактивних заходів (покарання за вчинене) до превентивних стратегій, що базуються на постійному моніторингу та міжнародному обміні даними.

Фундаментальним інструментом, що визначає правовий ландшафт Світового океану, залишається Конвенція ООН з морського права 1982 року (UNCLOS). У вітчизняній юридичній доктрині, зокрема у працях Т. Р. Короткого та Н. В. Дришлюк, наголошується, що цей документ виконує роль «Конституції морів», оскільки він встановлює не лише права держав, а й імперативні обов'язки щодо співпраці у припиненні піратства та незаконного обігу наркотиків. UNCLOS створює правовий каркас, у межах якого діють усі інші спеціалізовані угоди, визначаючи межі юрисдикції прибережних держав та держав прапора.

Еволюція міжнародних зусиль у сфері морської безпеки засвідчила, що рамкові положення базових конвенцій, таких як UNCLOS, попри свою фундаментальність, залишають відкритими питання практичної реалізації кримінального переслідування. Це створило вакуум у процедурних аспектах боротьби зі злочинністю, який не дозволяв ефективно реагувати на складні

загрози. Як наслідок, світова спільнота ініціювала створення спеціалізованих інструментів, що змогли б забезпечити реальний механізм стримування. Першим масштабним кроком у цьому напрямі стала розробка заходів, спрямованих на боротьбу з незаконними актами проти безпеки судноплавства. Цей інструментарій, впроваджений у 1988 році, став фактично першою системною відповіддю на зародження морського тероризму – загрози, яка за своєю природою виходить далеко за межі традиційного піратства, вчиненого заради наживи.

Ключова зміна полягала у трансформації самого підходу до кваліфікації злочинів на морі. Якщо раніше міжнародна увага зосереджувалася на захисті майна та припиненні грабежів, то нові стандарти поставили на перше місце стабільність міжнародних морських комунікацій та безпеку екіпажів як таких. Фундаментальним досягненням стало впровадження принципу «невідворотності», згідно з яким будь-яка держава, що затримала підозрюваних, зобов'язана або розпочати власне судове розслідування, або видати правопорушників країні, яка має на це відповідні юридичні підстави. Такий підхід ліквідував так звані «юридичні лакуни», якими раніше користувалися злочинці, переховуючись у нейтральних водах або країнах зі слабкою правоохоронною системою.

Подальший розвиток безпекових концепцій на початку ХХІ століття призвів до появи інструментів «нового покоління», які відображали реалії епохи глобальних загроз. Зокрема, суттєвого перегляду зазнали повноваження держав щодо втручання в діяльність суден у відкритому морі. Новітні протоколи надали правоохоронним органам безпрецедентне право проводити огляди суден у разі обґрунтованої підозри у транспортуванні засобів масового знищення, компонентів для їх створення або участі у логістиці терористичних угруповань. Це стало радикальним кроком, оскільки традиційно принцип виключної влади держави над судном, що йде під її прапором, вважався майже абсолютним.

Сучасна доктрина безпеки мореплавства демонструє чітке зміщення пріоритетів: від суворого дотримання формального імунітету суден до

забезпечення колективної безпеки людства. Це означає, що державний прапор більше не може слугувати юридичним щитом для прикриття діяльності, що несе глобальну загрозу. Таке обмеження автономії окремих суден розглядається як необхідна ціна за можливість превентивного виявлення ризиків ще до того, як вони призведуть до катастрофічних наслідків. Таким чином, міжнародне право трансформувалося з системи пасивного спостереження у динамічний механізм активного захисту світових морських шляхів.

Важливим компонентом міжнародного інструментарію є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74). Хоча спочатку вона була зосереджена на технічній безпеці суден, після подій 11 вересня 2001 року до неї було додано Главу XI-2, яка запровадила Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (ISPS Code). Цей кодекс став революційним інструментом, оскільки він зобов'язав приватних суб'єктів – судновласників та операторів портів – впроваджувати суворі заходи фізичної та процедурної охорони.

Вітчизняні дослідники, зокрема О. Ю. Дубинський, зауважують, що імплементація норм ISPS Code в Україні потребує постійної адаптації адміністративно-правових норм, оскільки забезпечення безпеки портів є невід'ємною частиною національної безпеки. Міжнародні стандарти, закладені в кодексі, створюють єдину мову спілкування для служб безпеки портів у всьому світі, що мінімізує ризики проникнення зловмисників на судна.

Окремим інструментом забезпечення безпеки є Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (SAR). Вона створює правову основу для координації дій різних держав під час надзвичайних ситуацій, що виникають внаслідок нападів або аварій. Європейські фахівці зазначають, що ефективність SAR-операцій безпосередньо залежить від технічної взаємодії систем AIS та LRIT, які також регулюються міжнародними стандартами IMO.

До інструментарію протидії морським правопорушенням також належать регіональні угоди, такі як Кодекс поведінки Джибуті (Djibouti Code of Conduct). Він став моделлю для співпраці держав у регіонах з високим рівнем піратської

активності. Американська доктрина розглядає такі угоди як спосіб «аутсорсингу» правопорядку, коли великі морські держави допомагають прибережним країнам розвивати власні спроможності берегової охорони та обміну інформацією.

У контексті захисту прав моряків ключовим міжнародно-правовим інструментом виступає Конвенція про працю у морському судноплавстві 2006 року (MLC). Попри те, що за своєю первинною природою цей документ є трудовим інструментом, спрямованим на встановлення мінімальних стандартів праці, його норми набувають особливої ваги у системі морської безпеки, особливо в частині захисту екіпажів від наслідків піратських нападів та інших правопорушень на морі. Сучасні доповнення до Конвенції деталізують обов'язки судновласників щодо репатріації та фінансового забезпечення моряків, гарантуючи, що у разі захоплення судна піратами чи незаконного утримання екіпажу в полоні, дія трудового договору не припиняється, а виплата заробітної плати та інших передбачених виплат продовжується протягом усього періоду неволі.

Така юридична конструкція створює необхідний соціально-економічний щит для моряків та їхніх родин, знімаючи з потерпілих додатковий тягар фінансової невизначеності під час кризових ситуацій. Деталізація цих норм передбачає також обов'язкове страхування відповідальності судновласника, що дозволяє покривати витрати на визволення, медичну допомогу та подальшу психологічну реабілітацію членів екіпажу. Європейські науковці в галузі морського права наголошують на тому, що високий рівень соціальної захищеності та впевненість екіпажу у правовій підтримці є критично важливим фактором стійкості судна до зовнішніх загроз. Морально-психологічний стан моряків, підкріплений дієвими міжнародними гарантіями, безпосередньо впливає на здатність команди професійно діяти у стресових умовах нападу та мінімізувати ризики для безпеки мореплавства.

Зокрема, для України, яка є одним із лідерів за кількістю підготовлених моряків на світовому ринку праці, імплементація та дотримання стандартів MLC

2006 є не лише питанням соціальної політики, а й стратегічним елементом національної безпеки у сфері торговельного судноплавства. Відтак, інтеграція трудових стандартів у загальну архітектуру безпеки дозволяє розглядати захист прав моряка не як ізольований процес, а як невід'ємну складову протидії морській злочинності, де людина, її життя та гідність визнаються найвищою цінністю міжнародного правопорядку.

Правовий режим боротьби з контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі базується на Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів 1988 року. Стаття 17 цієї Конвенції встановлює чіткі процедури взаємодії держав при перехопленні підозрілих суден, що дозволяє уникнути дипломатичних конфліктів. Вітчизняні правники підкреслюють, що Україна як транзитна держава повинна максимально використовувати ці міжнародні інструменти для посилення контролю у Чорноморському регіоні.

Розвиток кіберзагроз призвів до того, що Міжнародна морська організація почала впроваджувати рекомендації щодо управління кіберризиками на судах (MSC-FAL.1/Circ.3). Хоча ці норми поки що мають рекомендаційний характер, вони поступово інтегруються в систему управління безпекою (ISM Code). Американські вчені вказують на те, що цифровізація судноплавства вимагає створення нового покоління міжнародних інструментів, які б регулювали безпеку програмного забезпечення навігаційних систем.

Важливим і водночас специфічним елементом сучасного міжнародного інструментарію забезпечення безпеки мореплавства є резолюції Ради Безпеки ООН, які виступають механізмом оперативного реагування на критичні загрози міжнародному миру. У випадках, коли класичні конвенційні норми виявляються недостатніми для припинення злочинної діяльності – зокрема через правову неспроможність прибережної держави самотійно контролювати власну акваторію – саме резолюції РБ ООН стають правовою підставою для втручання міжнародної спільноти. Найбільш яскраво це проявилось у ситуації з Сомалі, де серія резолюцій (починаючи з № 1816 та № 1846) надала іноземним державам та міжнародним організаціям виняткове право використовувати силу не лише у

відкритому морі, а й безпосередньо у територіальних водах суверенної держави.

Така юридична конструкція фактично дозволила тимчасово «призупинити» дію принципу виключного суверенітету прибережної держави над її морським простором задля досягнення вищої мети – припинення актів піратства та озброєного розбою. Це створює особливий, тимчасовий, але надзвичайно дієвий правовий режим «екстреного реагування», який дозволяє військово-морським силам різних країн здійснювати переслідування, затримання та огляд підозрілих суден у зонах, що раніше були юридично закритими для міжнародного втручання. Американські та європейські правники наголошують, що такі резолюції є гнучким інструментом, оскільки вони дозволяють зупинити хвилю злочинності у критичних географічних точках (таких як Аденська затока), не порушуючи при цьому загальну архітектуру UNCLOS, оскільки вони мають чітко обмежений термін дії та специфічну територіальну прив'язку.

Крім того, резолюції РБ ООН відіграють ключову роль у легітимізації операцій коаліційних сил, надаючи їм мандат на застосування «всіх необхідних засобів». Це включає не лише фізичне перехоплення, а й можливість проведення операцій на суходолі проти піратських баз, що є логічним продовженням антипіратської стратегії у випадках, коли злочинні угруповання інтегруються в територіальну інфраструктуру. Таким чином, резолюції Ради Безпеки ООН заповнюють критичні прогалини у міжнародному праві, забезпечуючи дієвий баланс між повагою до державного суверенітету та необхідністю жорсткої відсічі транснаціональній організованій злочинності на морі.

Міжнародно-правові інструменти забезпечення безпеки мореплавства становлять цілісну систему, де UNCLOS виступає фундаментом, Конвенція SUA – кримінально-правовим щитом, а Кодекс ISPS – технічним регламентом безпеки. Синтез праць вітчизняних та зарубіжних науковців підтверджує, що головним викликом залишається не відсутність норм, а складність їх імплементації в умовах юрисдикційної фрагментації. Тільки через поєднання глобальних стандартів із регіональним співробітництвом та впровадженням

новітніх технологій контролю можна досягти сталого рівня безпеки у Світовому океані, що є необхідною умовою для захисту прав моряків та стабільності світової торгівлі.

2.2. Повноваження державних органів та міжнародних організацій у сфері протидії піратству

Дослідження розподілу повноважень між суб'єктами міжнародного та національного права у сфері протидії піратству дозволяє виявити складну ієрархію інституційних механізмів, що забезпечують безпеку на морі. Вступна частина аналізу свідчить, що ефективність боротьби з морськими правопорушеннями безпосередньо залежить від чіткої координації між державними структурами, які володіють монополією на легітимне застосування сили, та міжнародними організаціями, що виконують регуляторні, координаційні та консультативні функції. Такий дуалізм повноважень є необхідною відповіддю на транснаціональний характер сучасного піратства, яке ігнорує державні кордони та використовує прогалини в національних законодавствах.

Ключову роль у системі міжнародних організацій відіграє Міжнародна морська організація (ІМО), яка є спеціалізованою установою ООН. Повноваження ІМО зосереджені на розробці та впровадженні уніфікованих міжнародних стандартів безпеки, що стають обов'язковими для держав-членів після ратифікації відповідних конвенцій. Вітчизняні науковці, зокрема Т. Р. Короткий, наголошують, що ІМО виступає головним майданчиком для формування глобальної стратегії морської безпеки, ініціюючи прийняття таких фундаментальних актів, як Кодекс ISPS.

Система протидії піратству на міжнародному рівні базується на широких повноваженнях військово-морських сил, які впливають із принципу універсальної юрисдикції. Військові кораблі будь-якої держави наділені правом «права на огляд» щодо суден, які обґрунтовано підозрюються у піратстві у відкритому морі. Ці повноваження включають не лише зупинку та підняття на

борт оглядової групи, а й право на застосування пропорційної сили у разі супротиву, арешт осіб, що перебувають на борту, та конфіскацію судна-порушника разом із майном. Практичним прикладом реалізації таких повноважень є дії коаліційних флотів в Аденській затоці, де військові моряки здійснюють безпосереднє фізичне перехоплення швидкісних човнів піратів та забезпечують конвоювання торговельних суден через небезпечні коридори.

Координаційну та нормативну роль у цьому процесі відіграє Міжнародна морська організація (ІМО), чії повноваження зосереджені на розробці обов'язкових стандартів безпеки для всього світового флоту. ІМО наділена правом встановлювати вимоги до технічного оснащення суден засобами тривожної сигналізації та визначати порядок взаємодії капітанів із центрами звітності про напади. Зокрема, повноваження щодо впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code) дозволяють ІМО через державні адміністрації контролювати рівень захищеності портової інфраструктури, що є критично важливим для запобігання проникненню терористів або піратів на об'єкти морського транспорту ще до виходу судна в рейс.

На регіональному рівні спеціалізовані агенції, такі як Європейська агенція морської безпеки (EMSA), володіють повноваженнями щодо оперативного моніторингу морського простору за допомогою супутникових систем та авіаційного патрулювання. Їхня діяльність спрямована на раннє виявлення підозрілої активності та передачу координат цілей бойовим кораблям. Наприклад, у межах антипіратських операцій Європейського Союзу, агенції забезпечують безперервний цифровий нагляд за суднами, що дозволяє правоохоронним органам діяти на випередження, запобігаючи безпосередньому абордажу шляхом своєчасного попередження екіпажів про загрозу.

Важливий сегмент повноважень у сфері боротьби з піратством належить міжнародним поліцейським структурам, зокрема Інтерполу. На відміну від військових, Інтерпол зосереджується на «береговій» частині протидії: ідентифікації злочинців, відстеженні фінансових потоків від викупів та

координації транснаціональних розслідувань. Повноваження щодо ведення бази даних ДНК та відбитків пальців піратів дозволяють правоохоронним органам різних країн пов'язувати розрізнені напади в єдині кримінальні справи. Це створює умови для притягнення до відповідальності не лише безпосередніх виконавців у морі, а й організаторів та фінансистів піратських угруповань, які часто перебувають на території третіх держав.

Нарешті, Рада Безпеки ООН володіє винятковими повноваженнями щодо зміни правового режиму в зонах конфлікту, що дозволяє долати обмеження державного суверенітету в інтересах безпеки. Через свої резолюції Рада Безпеки може надавати державам право на використання сили навіть у територіальних водах іншої країни, якщо остання нездатна самотійно забезпечити правопорядок. Яскравим прикладом є мандати на проведення операцій у водах Сомалі, які дозволили міжнародним силам здійснювати переслідування піратів «по гарячих слідах» безпосередньо до берегової лінії, що радикально підвищило ефективність боротьби з озброєним розбоєм у регіоні.

Важливе місце в сучасній протидії морським загрозам посідає Інтерпол (Міжнародна організація кримінальної поліції), чий повноваження ґрунтуються на Статуті Інтерполу та Правилах обробки даних (Rules on the Processing of Data). На відміну від військово-морських сил, чия діяльність обмежена фізичним простором моря, Інтерпол діє у глобальному юридичному та інформаційному полі, забезпечуючи зв'язок між подією злочину на воді та його організаторами на суходолі. Зокрема, відповідно до статті 2 Статуту, організація забезпечує максимально широку взаємодію між органами кримінальної поліції в межах національних законодавств різних країн та в дусі Загальної декларації прав людини. У контексті морської безпеки це трансформується у створення спеціалізованих баз даних, що дозволяють відстежувати судна-порушники та осіб, причетних до піратських синдикатів, незалежно від їхнього поточного місця перебування.

Аналіз правових механізмів організації свідчить, що ключовим інструментом є система «оповіщень». Наприклад, «Червоне оповіщення»

використовується для запиту на затримання та екстрадицію лідерів піратських угруповань, чия провина доведена національними судами, але які переховуються в третіх країнах. Окремої уваги заслуговує використання «Фіолетового оповіщення», яке призначене для обміну інформацією про методи роботи, предмети, пристрої та приховані місця, що використовуються злочинцями. Прикладом ефективності такого підходу є операції в Гвінейській затоці, де через канали Інтерполу було поширено дані про специфічні технічні засоби, які пірати використовували для блокування сигналів AIS (Automatic Identification System), що дозволило береговій охороні прибережних держав швидше ідентифікувати потенційні загрози.

Діяльність Інтерполу також регулюється спеціальними угодами про співробітництво з міжнародними організаціями, такими як ООН та Європол. У межах реалізації Конвенції ООН проти транснаціональної організованої злочинності (Палермська конвенція), Інтерпол допомагає національним органам ідентифікувати кінцевих бенефіціарів піратських нападів. Оскільки піратство сьогодні – це високоприбутковий бізнес із мережевою структурою, організація зосереджується на аналізі фінансових потоків. Через систему I-24/7 (захищений канал обміну поліцейською інформацією) країни-учасниці можуть оперативно відстежувати шляхи «відмивання» грошей, отриманих як викупи за судна, що часто проходять через легальні фінансові інституції у віддалених офшорних зонах.

Практичним втіленням повноважень організації є проект «Global Maritime Security», який фокусується на зміцненні спроможності правоохоронних органів у вразливих регіонах. У межах цього проекту Інтерпол забезпечує доступ до бази даних I-Checkit, що дозволяє перевіряти дані пасажирів та екіпажів суден за реєстрами викрадених та втрачених проїзних документів. Це має критичне значення для запобігання проникненню терористичних елементів на об'єкти морської інфраструктури. Такий аналітичний підхід підтверджує тезу про те, що сучасна боротьба з піратством перемістилася з площини суто фізичного протистояння у сферу високотехнологічного аналізу даних та координації

фінансових розслідувань.

Правова база Інтерполу дозволяє долати бар'єри національних юрисдикцій, створюючи єдиний правоохоронний контур. Завдяки реалізації принципів, закладених у Резолюціях Генеральної Асамблеї Інтерполу, морська безпека отримує додатковий рівень захисту – інтелектуальний та процесуальний. Це забезпечує невідворотність покарання не лише для «піхотинців» моря, які здійснюють безпосередні напади, а й для інтелектуальних центрів злочинних угруповань, що фактично робить Інтерпол незамінним координатором у боротьбі з транснаціональною морською злочинністю.

На національному рівні повноваження державних органів України щодо протидії піратству та іншим морським правопорушенням розподілені між декількома відомствами, що зумовлює необхідність високого рівня міжвідомчої координації. Провідну роль у цьому механізмі відіграє Державна прикордонна служба України, правовий статус якої визначений Законом України «Про Державну прикордонну службу України». Відповідно до статті 2 цього Закону, на відомство покладено завдання щодо забезпечення недоторканності державного кордону та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні. У морському контексті реалізація цих завдань покладається на Морську охорону ДПСУ, яка є ключовим інструментом підтримання правопорядку в акваторіях Чорного та Азовського морів.

Фундаментальним актом, що деталізує процедурні аспекти діяльності ДПСУ на морі, є Закон України «Про прилеглу зону України». Цей закон надав прикордонникам право здійснювати контроль, необхідний для запобігання порушенням митного, фіскального, імміграційного та санітарного законодавства. Зокрема, стаття 5 Закону дозволяє органам Морської охорони здійснювати зупинку, огляд, переслідування та затримання суден (крім військових), якщо існують підстави вважати, що судно порушило законодавство України. Прикладом практичної реалізації цих повноважень є операції з перехоплення суден-порушників, що намагаються незаконно заходити в закриті порти тимчасово окупованого Криму або здійснюють нелегальну перевалку

вантажів у відкритому морі (так звані операції «ship-to-ship»).

Особливе значення мають повноваження Морської охорони щодо «права на переслідування по гарячих слідах» (right of hot pursuit), передбаченого статтею 111 Конвенції ООН з морського права 1982 року та імплементованого в національне законодавство. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Про прикордонний режим», прикордонні кораблі та катери мають право продовжувати переслідування судна-порушника за межами територіального моря у відкрите море, поки таке судно не увійде в територіальні води своєї або третьої держави. Це право є критично важливим для протидії транскордонній злочинності, оскільки не дозволяє правопорушникам уникнути відповідальності шляхом простого перетину умовної лінії державного кордону.

Крім того, діяльність ДПСУ регулюється Кримінальним процесуальним кодексом України, згідно з яким прикордонники можуть виступати як орган дізнання у справах про контрабанду або незаконне переправлення осіб через кордон. Взаємодія з іншими органами, такими як Служба безпеки України або Військово-Морські Сили ЗСУ, регламентується спільними наказами та планами взаємодії. Наприклад, у разі отримання інформації про загрозу піратського нападу або терористичного акту в територіальних водах, Морська охорона залучає спеціальні підрозділи (зокрема, загони спеціальних дій на воді) для проведення штурмових операцій та звільнення заручників, що повністю відповідає міжнародним стандартам берегової охорони та вимогам Кодексу ISPS.

Таким чином, законодавча база України наділяє Державну прикордонну службу широким спектром інструментів – від адміністративного контролю до застосування зброї та бойової техніки. Аналіз нормативних актів підтверджує, що Морська охорона є не лише правоохоронним, а й безпековим суб'єктом, який забезпечує юридичну присутність держави в морському просторі. Подальше вдосконалення діяльності ДПСУ в цьому контексті пов'язане з посиленням технічних спроможностей щодо дистанційного моніторингу суден (системи AIS та радіолокаційного стеження) та глибшою інтеграцією в європейські системи

морської безпеки, такі як EUROSUR.

Адміністративно-правове регулювання діяльності транспортної галузі, як обґрунтовано зазначає О. Ю. Дубинський, покладає ключовий обсяг контрольно-наглядових повноважень на Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Морську адміністрацію). Її правовий статус та компетенція визначені Постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095, згідно з якою цей орган реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Центральне місце у структурі повноважень відомства посідає нагляд за дотриманням міжнародних стандартів безпеки мореплавства, що включає сертифікацію суден, дипломування моряків та перевірку систем управління безпекою судноплавних компаній.

Особлива роль Морської адміністрації проявляється у забезпеченні виконання вимог Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), який є частиною Конвенції SOLAS-74. Адміністрація виступає як «Призначений орган» (Designated Authority), відповідальний за оцінку ризиків та затвердження планів охорони портових засобів. Вона контролює встановлення відповідних рівнів безпеки в портах та забезпечує функціонування пунктів зв'язку для отримання повідомлень про загрози. Деталізація цих функцій передбачає регулярне проведення тренувань та навчань персоналу портових засобів, що дозволяє мінімізувати вразливість критичної інфраструктури до піратських нападів або терористичних актів безпосередньо в акваторіях портів.

Важливою складовою компетенції Морської адміністрації є координація пошуково-рятувальних операцій, що здійснюється через державну установу «Морська пошуково-рятувальна служба» (МПРС). Повноваження щодо організації рятування людського життя на морі базуються на нормах Міжнародної конвенції SAR 1979 року. Це передбачає не лише технічне оснащення рятувальних центрів, а й юридичну взаємодію з рятувальними службами сусідніх держав, що є критично важливим у випадках нападів або аварій у відкритому морі, коли час реагування є вирішальним фактором для

збереження життів.

Окремим, стратегічно важливим інструментом є повноваження капітанів морських портів, які діють у структурі Морської адміністрації. Їхня діяльність у сфері контролю держави порту (Port State Control – PSC) регламентується Кодексом торговельного мореплавства України та міжнародними меморандумами (наприклад, Паризьким меморандумом). Капітан порту наділений правом затримувати іноземні судна, якщо під час інспекції виявлено суттєві невідповідності стандартам безпеки, зокрема відсутність належного обладнання для захисту від піратів або порушення норм щодо складу екіпажу. Такий адміністративний бар'єр є критично важливим для запобігання виходу в море суден, технічний стан або рівень охорони яких робить їх легкою здобиччю для морських правопорушників.

Таким чином, Морська адміністрація України виконує функцію адміністративно-правового регулятора, який через систему сертифікації, інспектування та координації створює безпечне середовище для торговельного судноплавства. Аналіз її повноважень підтверджує, що запобігання морським злочинам починається з берега – через суворий державний контроль за відповідністю кожного судна міжнародним стандартам безпеки. Це перетворює відомство на невід'ємну ланку національної системи морської безпеки, яка інтегрує українські порти та флот у світовий безпековий контур.

Правоохоронні органи України, насамперед Служба безпеки України (СБУ) та органи прокуратури, відіграють ключову роль у процесі притягнення до відповідальності осіб, причетних до морських злочинів, забезпечуючи процесуальну сторону боротьби з піратством та тероризмом. Відповідно до статті 216 Кримінального процесуального кодексу України, слідчі органів безпеки мають виключну підслідність щодо розслідування злочинів, передбачених статтею 446 (Піратство) та статтею 258 (Терористичний акт) КК України. Повноваження СБУ в цьому контексті включають проведення оперативно-розшукових заходів для виявлення транснаціональних злочинних угруповань, документування фактів нападу на судна під прапором України або з

українськими екіпажами, а також здійснення контртерористичних операцій у морському просторі.

Органи прокуратури, своєю чергою, здійснюють процесуальне керівництво досудовим розслідуванням та підтримують державне обвинувачення в судах. Особливе значення має діяльність спеціалізованих прокуратур у сфері оборони та транспортних підрозділів, які володіють специфічними знаннями у сфері міжнародного морського права. Повноваження прокурорів поширюються на організацію міжнародної правової допомоги, що є критично важливим, коли підозрювані перебувають під юрисдикцією іншої держави або коли необхідно зібрати докази на іноземному судні. Це забезпечує реалізацію принципу невідворотності покарання, навіть якщо злочин було вчинено за тисячі миль від берегів України.

Важливим аспектом державної стратегії протидії є тісна координація дій правоохоронців із Міністерством закордонних справ України (МЗС). Повноваження МЗС у цій сфері базуються на Віденській конвенції про консульські зносини та Законі України «Про дипломатичну службу». Міністерство забезпечує дипломатичний і консульський захист моряків – громадян України, які стали жертвами піратських нападів або незаконного захоплення в полон. У разі виникнення кризи МЗС активує канали зв'язку з міжнародними антипіратськими центрами, посольствами країн, у чиїх водах стався інцидент, та безпосередньо з міжнародними організаціями для координації зусиль з визволення екіпажу.

Взаємодія МЗС із міжнародними структурами, такими як Організація Об'єднаних Націй та Міжнародна морська організація (ІМО), спрямована на політичний тиск на держави, що надають притулок піратським базам, та на залучення міжнародних посередників у переговорний процес. Дипломатичні установи України за кордоном наділені повноваженнями надавати допомогу морякам у отриманні необхідних документів, забезпеченні зв'язку з рідними та наданні правової допомоги під час перебування у кризовій ситуації. Така синергія між правоохоронною діяльністю СБУ та дипломатичними заходами

МЗС дозволяє створити цілісну систему захисту інтересів держави та її громадян у Світовому океані.

Адміністративно-правове регулювання такої міжвідомчої взаємодії, як підкреслюють дослідники Н. П. Бортник та К. О. Дубова, має ґрунтуватися на чітких алгоритмах обміну інформацією та спільних протоколах реагування. Це дозволяє уникнути дублювання функцій та забезпечує швидку реакцію держави на випадки морського тероризму чи піратства. Відтак, поєднання слідчих повноважень СБУ з інструментами «тихої дипломатії» МЗС стає ключовим фактором ефективного захисту суб'єктів морського права України на міжнародній арені.

Специфічним суб'єктом із широкими повноваженнями є Рада Безпеки ООН. Її резолюції можуть надавати державам додаткові права, які виходять за рамки звичайних конвенційних норм, наприклад, дозвіл на використання сили в територіальних водах іншої держави. Це створює унікальний правовий режим, де міжнародна політична воля трансформується у конкретні військові та правоохоронні повноваження на морі.

Синтез повноважень різних суб'єктів свідчить про формування глобальної мережі морської безпеки. Держава прапора несе первинну відповідальність за безпеку судна, проте в разі піратства її повноваження доповнюються універсальним правом втручання будь-якої іншої держави. Це створює систему «стримувань і противаг», де міжнародні організації забезпечують легітимність та стандартизацію, а державні органи – безпосереднє виконання правоохоронних функцій.

Отже, можемо зробити висновок про те, що система повноважень у сфері протидії піратству є комплексною та багаторівневою. Вона базується на поєднанні суверенних прав держав та координуючої ролі міжнародних організацій, таких як ІМО, ЄС та Інтерпол. Ефективність цієї системи прямо залежить від швидкості обміну інформацією та готовності держав делегувати частину своїх повноважень міжнародним структурам задля досягнення загальної безпеки. Для України ключовим завданням залишається вдосконалення

внутрішньої координації між морськими та правоохоронними органами при одночасному посиленні участі у міжнародних антипіратських ініціативах.

2.3. Аналіз сучасної судової практики щодо притягнення до відповідальності за морські злочини

Аналіз сучасної судової практики у справах про морські злочини є критично важливим етапом дослідження, оскільки саме через судові рішення реалізується практичне застосування норм міжнародного та національного права. Вступна частина дослідження свідчить, що попри наявність універсальної юрисдикції щодо піратства, процес притягнення винних осіб до відповідальності стикається з численними процесуальними та політико-правовими перешкодами. Сучасна судова практика демонструє поступовий перехід від фрагментарних розглядів до формування системних підходів у судах різних держав, що дозволяє виокремити ключові тенденції у кваліфікації морських правопорушень та призначенні покарань.

Європейська судова практика, яка стала об'єктом прискіпливої уваги таких дослідників, як Я. Роуч (J. Roach) та М. Шарф (M. Scharf), наочно демонструє провідну роль національних судових систем Франції, Нідерландів, Німеччини та Іспанії у процесі практичної реалізації антипіратського законодавства. Науковці зазначають, що саме європейські суди першими зіткнулися з необхідністю адаптації кримінально-процесуальних норм до специфіки затримань, проведених військово-морськими силами у віддалених акваторіях. Знаковою у цьому контексті є справа, розглянута судом у Роттердамі (Нідерланди) щодо п'яти сомалійських піратів, затриманих після нападу на судно «Samanyolu» у 2009 році. Під час процесу захист вибудовував стратегію на оскарженні юрисдикції, стверджуючи, що оскільки напад стався за межами територіальних вод Нідерландів, а судно йшло під прапором Антильських островів, нідерландський суд не має повноважень розглядати справу. Проте, як підкреслює у своїх працях Р. Лафебер (R. Lefebber), суд відхилив ці доводи, підтвердивши правомочність

розгляду на основі принципу універсальної юрисдикції, закладеного в Конвенції UNCLOS 1982 року, та визнав піратство злочином проти всього людства, що не потребує безпосереднього територіального зв'язку з країною суду.

Аналогічний підхід продемонструвала судова система Німеччини у справі про напад на судно «MS Taipan» (2010 рік). Як зауважує дослідник К. Хеллер (K. Heller), це був перший за останні 400 років процес над піратами в Гамбурзі, який виявив складність доказування вини у випадках, коли зброя була викинута за борт до моменту огляду судна. Суд врахував свідчення екіпажу та дані відеофіксації з військових вертольотів, призначивши реальні терміни ув'язнення (від 2 до 7 років). Цей кейс підтвердив тезу про те, що європейське правосуддя готове брати на себе тягар розгляду справ, навіть якщо підозрювані є громадянами неспроможних держав (failed states), забезпечуючи при цьому суворе дотримання стандартів справедливого суду.

Французька судова практика, проаналізована у працях П. Коласа (P. Colas), вирізняється розглядом справ, пов'язаних із захопленням приватних яхт, таких як «Le Ponant» та «Tanit». У цих процесах французькі суди детально вивчали законність застосування військової сили під час визволення заручників та правомірність подальшого конвоювання затриманих до території Франції. Зокрема, суди визнали законним затримання піратів на суходолі (на території Сомалі) французьким спецназом, оскільки дії здійснювалися в межах мандату Ради Безпеки ООН. Такі рішення, на думку науковців, значно розширили межі розуміння «гарячого переслідування» та легітимізували транскордонні антипіратські операції.

Важливим внеском у формування загальноєвропейської практики стала діяльність іспанських судів, зокрема у справі про напад на судно «Alakrana». Дослідниця Е. Паскуаль (E. Pascual) акцентує увагу на тому, що Національний суд Іспанії (Audiencia Nacional) не лише засудив піратів до тривалих термінів ув'язнення, а й виніс рішення про виплату компенсацій постраждалим морякам. Це підкреслило гуманітарний аспект правосуддя та відповідальність за психологічну реабілітацію екіпажів. Подібні рішення заклали фундамент для

формування єдиного судового фронту в межах ЄС, наочно продемонструвавши, що морська злочинність не може залишатися безкарною завдяки географічній віддаленості місця події.

Загалом, узагальнення європейської практики дозволяє стверджувати, що національні суди стали інструментом наповнення реальним змістом «мертвих» раніше норм міжнародного морського права. Як підсумовують у своїх роботах вітчизняні вчені Т. Р. Короткий та Н. В. Дришлюк, європейський досвід довів, що універсальна юрисдикція є дієвим механізмом, а не лише теоретичною конструкцією. Це рішення та вироки підкреслюють, що загроза безпеці мореплавства є глобальною, а отже, вимагає від суддівської спільноти готовності до розгляду справ із «іноземним елементом», що сприяє зміцненню світового правопорядку та захисту прав моряків на безпечну працю.

Американська судова практика у справах про морські злочини, як обґрунтовано зазначають такі дослідники, як Дж. Краска (J. Kraska) та Дж. Ачола (J. Achola), вирізняється особливою жорсткістю правозастосування та вираженим акцентом на загальній превенції. Юридична система США традиційно розглядає піратство не просто як розбійний напад, а як фундаментальну загрозу національній безпеці та стабільності світової торгівлі. Найбільш резонансним та інноваційним у цьому контексті стало рішення у справі «United States v. Shibin» (2012 рік). У межах цього процесу американський суд вперше в історії застосував норми про піратство до особи, Алі Мохамеда Шибіна, який виконував роль берегового координатора та головного переговорника щодо викупів за судна «Marida Marguerite» та «SV Leopard». Унікальність справи полягала в тому, що Шибін жодного разу не ступав на борт піратського човна і не перебував у відкритому морі під час нападів.

Проте, як зазначає професор М. Шарф (M. Scharf), суд виніс обвинувальний вирок, базуючись на розширеному тлумаченні поняття «піратський акт», визнавши інтелектуальне сприяння та управління фінансовими потоками невід'ємною частиною самого злочину. Це рішення стало фундаментальним прецедентом, оскільки воно фактично розширило межі

кримінальної відповідальності на «білих комірців» піратського бізнесу – осіб, які здійснюють стратегічне планування та легалізацію коштів на суходолі. Американські судді виходили з доктринальної позиції, що сучасне піратство – це високотехнологічний та ієрархічно організований бізнес, і без знищення його фінансової та управлінської інфраструктури, яка часто базується в безпечних гаванях неспроможних держав, подолати це явище шляхом лише фізичного перехоплення виконавців у морі неможливо.

Крім того, важливою віхою стала справа «United States v. Dire» (2012 рік), пов'язана з нападом на фрегат ВМС США «Nicholas». У цій справі Апеляційний суд четвертого округу підтвердив, що для кваліфікації злочину як піратства за статтею 1651 Титулу 18 Зводу законів США не обов'язково, щоб напад був успішним – достатньо самого факту збройної спроби захоплення. Як підкреслює правознавець Дж. Ку (J. Ku), таке тлумачення дозволяє органам юстиції США діяти максимально оперативно, не чекаючи нанесення реальних збитків екіпажу чи судну. Цей підхід демонструє рішучість американського правосуддя у створенні «ворожого середовища» для морських злочинців, де будь-яка активність у відкритому морі, що має ознаки підготовки до нападу, тягне за собою суворе покарання, аж до довічного ув'язнення.

Аналіз цих прецедентів свідчить про те, що судова практика США активно формує нове розуміння універсальної юрисдикції, адаптуючи її до мережевого характеру транснаціональної злочинності. Застосування концепції «спільного злочинного наміру» дозволяє судам притягувати до відповідальності всіх учасників ланцюжка – від озброєного бойовика на човні до банкіра чи посередника, що розподіляє викуп. Такий досвід, на думку вітчизняних вчених Т. Р. Короткого та О. Ю. Дубинського, є надзвичайно цінним для України, оскільки він закладає правову базу для переслідування організаторів морського тероризму та піратства, які намагаються дистанціюватися від безпосереднього місця вчинення злочину, використовуючи сучасні засоби зв'язку та фінансові інструменти.

Судова практика в Україні у сфері протидії морським злочинам на

сучасному етапі перебуває у стані активного формування та поступового наповнення прецедентними кейсами, що мають стратегічне значення для захисту національних інтересів у Світовому океані. Вітчизняні дослідники, зокрема Т. Р. Короткий та В. В. Кузнецов, звертають особливу увагу на справу про захоплення танкера «Island of Luck», де українські правоохоронні органи та судова система продемонстрували здатність до ефективного документування злочинів, вчинених за межами територіальної юрисдикції держави. Цей кейс став показовим у контексті реалізації кримінального переслідування за акти насильства на морі, підтвердивши, що Україна готова виступати активним суб'єктом міжнародного правосуддя, коли йдеться про захист прав її громадян – членів екіпажів.

Специфіка та складність української судової практики у цій царині полягає у необхідності розв'язання складних процесуальних вузлів, пов'язаних із доведенням вини осіб, затриманих у географічно віддалених районах, таких як Аденська чи Гвінейська затоки. Як підкреслює науковець Ю. С. Шемелевський, це вимагає від суддів, прокурорів та слідчих СБУ не лише глибокого знання Кримінального кодексу України (зокрема статті 446 «Піратство»), а й вільного володіння міжнародними морськими стандартами, правилами ведення бортових журналів та специфікою використання даних супутникового моніторингу як доказової бази. Проблематика часто полягає у легалізації доказів, зібраних військово-морськими силами інших держав або приватними охоронними компаніями, що потребує чітких алгоритмів міжнародної правової допомоги.

Важливим кроком у розвитку практики став аналіз справ, пов'язаних із незаконним захопленням українських моряків у полон та подальшим стягненням компенсацій із судновласників або страхових компаній. Українські суди дедалі частіше розглядають позови щодо відшкодування моральної та матеріальної шкоди, завданої внаслідок піратських нападів. У таких справах судова влада змушена інтерпретувати положення Конвенції MLC 2006 року, адаптуючи їх до національного цивільного та трудового законодавства. Адміністративно-правове регулювання, як слушно зауважує дослідниця Н. П. Бортник, повинно

забезпечувати бездоганну фіксацію доказів та первинне документування обставин події ще на етапі затримання судна або визволення екіпажу, оскільки будь-яка процесуальна помилка у відкритому морі може призвести до розвалу справи в українському суді через недопустимість доказів.

Окремим перспективним напрямом національної практики є провадження щодо морського тероризму та незаконного використання суден для перевезення зброї чи засобів масового знищення. Хоча прямих вироків за статтею про піратство в українських реєстрах небагато, практика суміжного правозастосування – зокрема щодо порушення порядку заходження в закриті порти або незаконного переправлення осіб через державний кордон морем – створює необхідний «юридичний імунітет» для морського простору України. Науковці наголошують, що подальша спеціалізація суддів та створення єдиного реєстру морських правопорушень дозволять Україні швидше інтегруватися до європейського правового поля, де судова практика є невід’ємною складовою загальної стратегії морської безпеки.

Узагальнення вітчизняного досвіду свідчить, що успіх притягнення до відповідальності за морські злочини в Україні залежить від синергії між оперативною фіксацією фактів у морі та професійною судовою оцінкою цих фактів на суходолі. Як підсумовують експерти, українська судова система має відходити від суто формального підходу, запозичуючи американський та європейський досвід широкого тлумачення універсальної юрисдикції, що дозволить ефективно захищати українського моряка у будь-якій точці планети, забезпечуючи невідворотність покарання для морських злочинців.

Важливим аспектом судової практики є питання дотримання прав людини при передачі затриманих піратів для суду в третій країні (наприклад, до Кенії чи Сейшельських островів). Європейські науковці вказують на справу «Медведев та інші проти Франції», розглянуту ЄСПЛ, де суд підкреслив, що тривале утримання підозрюваних під вартою на військовому кораблі без санкції суду може бути порушенням Конвенції про захист прав людини. Це змусило держави переглянути свої операційні процедури, зробивши їх більш «юридично

вивіреними» та орієнтованими на процесуальні гарантії.

Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS) у Гамбурзі відіграє фундаментальну роль у стабілізації правового режиму Світового океану, особливо через процедуру «негайного звільнення суден та екіпажів» (prompt release), передбачену статтею 292 Конвенції UNCLOS. Хоча компетенція Трибуналу не поширюється на безпосередній кримінальний суд над фізичними особами за акти піратства, його рішення стають ключовими орієнтирами для національних судових та прикордонних органів у питаннях розмежування законної правоохоронної діяльності та неправомірного втручання у свободу судноплавства. Практичне значення юрисдикції Трибуналу проявляється у випадках, коли прибережна держава під приводом боротьби з морськими правопорушеннями затримує іноземне судно, порушуючи встановлені міжнародні процедури.

Яскравим прикладом впливу Трибуналу на правозастосовчу практику є справа «The M/V Virginia G» (Panama v. Guinea-Bissau). У цьому рішенні Трибунал детально роз'яснив межі повноважень прибережної держави щодо конфіскації судна та вантажу у разі порушення національних правил у виключній економічній зоні. Трибунал підкреслив, що будь-яке затримання має бути пропорційним та здійснюватися на основі чітких доказів правопорушення, що фактично встановило високу планку доказування для прикордонних служб. Це рішення змусило національні органи (включаючи українські прикордонні структури та прокуратуру) більш ретельно підходити до процедури арешту суден, уникаючи необґрунтованої паралізації морської торгівлі.

Іншим знаковим кейсом є справа «The Arctic Sunrise» (Netherlands v. Russia), де Трибунал надав правову оцінку затриманню судна за підозрою у вчиненні актів, що межують із піратством та тероризмом (протести на нафтовій платформі). У цьому рішенні було чітко розмежовано поняття «піратство» у розумінні статті 101 UNCLOS від інших видів правопорушень, вчинених з політичними або екологічними мотивами. Таке розмежування є критично важливим для національних судів, оскільки воно запобігає маніпуляціям

термінологією та неправомірному застосуванню жорстких антипіратських санкцій до осіб, чиї дії не відповідають кваліфікуючим ознакам морського розбою.

Практика Трибуналу у справах про «негайне звільнення» також безпосередньо впливає на захист прав моряків. У рішенні по справі «*The Enrica Lexie*» (Italy v. India), хоча вона і стосувалася інциденту за участю військових моряків на торговельному судні, Трибунал знову акцентував увагу на необхідності дотримання юрисдикційного балансу. Це допомагає державам прапора захищати свої екіпажі від свавільних арештів у іноземних портах під сумнівними приводами морських злочинів. Для української судової практики ці прецеденти слугують інструментом для оцінки законності дій іноземних правоохоронців щодо українських суден та моряків у віддалених акваторіях.

Таким чином, рішення Трибуналу в Гамбурзі створюють стабільний «правовий периметр», у межах якого діють прикордонні та митні органи всіх держав-учасниць Конвенції. Встановлюючи стандарти розумної застави для звільнення суден та визначаючи межі «необхідної сили» при затриманні, Трибунал забезпечує, щоб боротьба з піратством та морською злочинністю не перетворювалася на інструмент морського протекціонізму чи політичного тиску. Це гарантує баланс між необхідністю жорсткого припинення правопорушень та непорушним принципом свободи судноплавства, що є життєво важливим для функціонування світової транспортної системи.

Окремої уваги заслуговує судова практика щодо морського тероризму. Після нападу на танкер «*Limburg*» суди зіткнулися з проблемою розмежування терористичного акту та піратства. Сучасна практика схиляється до того, що наявність політичного мотиву виключає кваліфікацію за статтею про піратство в особистих цілях, що вимагає застосування Конвенції SUA. Це демонструє здатність судових систем адаптуватися до мінливого характеру морської злочинності, де межа між кримінальним промислом та ідеологічним насильством стає дедалі тоншою.

Процесуальною проблемою, що часто фігурує в судових засіданнях, є

ідентифікація осіб. Пірати зазвичай не мають документів, і судам доводиться покладатися на свідчення екіпажів та дані відеофіксації з дронів. Американська практика використання біометричних даних, отриманих при затриманні, стала «золотим стандартом», який поступово запозичується іншими країнами. Це дозволяє створювати надійну доказову базу, яка витримує перевірку в апеляційних інстанціях.

Узагальнення практики показує, що найбільш успішними є ті судові процеси, де було забезпечено швидку доставку затриманих до суду та участь міжнародних експертів. Дослідники Н. П. Бортник та К. О. Дубова наголошують, що в Україні для розвитку такої практики необхідно створити спеціалізовані суди або навчити суддів специфіці морського права, оскільки звичайні кримінальні палати часто не враховують нюансів міжнародних конвенцій при винесенні рішень.

Отже, сучасна судова практика стала дієвим інструментом реалізації антипіратської стратегії. Вона довела життєздатність принципу універсальної юрисдикції та необхідність розширення кола відповідальних осіб на організаторів та фінансистів. Головним викликом залишається гармонізація процесуальних стандартів з вимогами щодо захисту прав людини, що вимагає від держав постійного вдосконалення національного законодавства та посилення міжнародної правової допомоги у кримінальних справах. Подальший розвиток судової практики в Україні має орієнтуватися на кращі європейські зразки, забезпечуючи невідворотність покарання за злочини проти безпеки мореплавства.

У другому розділі проведено комплексне дослідження правового регулювання та практичних аспектів протидії морським правопорушенням, що дозволило сформулювати такі висновки:

Визначено, що сучасна система міжнародно-правових інструментів забезпечення безпеки мореплавства є багаторівневою та динамічною. Основними елементами цієї системи виступають Конвенція UNCLOS 1982 року, що створює загальний правовий каркас, та спеціалізовані акти, такі як Конвенція

SUA 1988 року (з Протоколами 2005 р.) та Кодекс ISPS. Встановлено, що еволюція цих інструментів спрямована на посилення превентивних заходів та розширення повноважень держав щодо огляду суден у відкритому морі за наявності загроз глобальній безпеці.

Проаналізовано розподіл повноважень між суб'єктами протидії піратству. З'ясовано, що ефективність боротьби зі злочинністю на морі залежить від синергії між воєнно-політичними заходами (ВМС, Рада Безпеки ООН), адміністративним наглядом (ІМО, Морська адміністрація) та поліцейською координацією (Інтерпол). Доведено, що на національному рівні провідна роль належить Морській охороні ДПСУ, чий повноваження щодо «права на переслідування по гарячих слідах» є критично важливими для захисту морських кордонів України.

Досліджено сучасну судову практику, яка демонструє життєздатність принципу універсальної юрисдикції. Аналіз прецедентів у судах ЄС (зокрема, справи «Samanyolu» та «MS Taipan») та США (справа «United States v. Shubin») підтвердив тенденцію до розширення відповідальності на інтелектуальних організаторів та фінансових бенефіціарів піратського бізнесу. Встановлено, що для України ключовим завданням є імплементація досвіду міжнародних трибуналів (ITLOS) та розвиток спеціалізованої судової експертизи для належної фіксації доказів у морських справах.

Аргументовано, що соціальна та правова захищеність моряків, закріплена у Конвенції MLC 2006 року, є невід'ємною складовою системи безпеки мореплавства. Координація зусиль правоохоронних органів (СБУ, прокуратура) та дипломатичних установ (МЗС) забезпечує комплексний захист прав українських екіпажів у разі їх захоплення в полон, що відповідає міжнародним стандартам гуманізації морського права.

Загалом, результати другого розділу підтверджують, що попри складність юрисдикційних колізій, поєднання міжнародних конвенційних норм із дієвими національними механізмами та активною судовою практикою створює надійне підґрунтя для нейтралізації сучасних викликів морської безпеки.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ СПОСОБІВ ПРОТИДІЇ ПІРАТСТВУ ТА МОРСЬКИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ

3.1. Інноваційні техніко-правові засоби попередження правопорушень на морі

Сучасна ера морської навігації характеризується стрімкою цифровою трансформацією, що зумовлює появу принципово нових викликів та одночасно надає інноваційні інструменти для забезпечення безпеки Світового океану. Вступна частина аналізу техніко-правових засобів свідчить, що традиційні методи патрулювання та візуального спостереження дедалі частіше доповнюються або замінюються інтелектуальними системами, здатними працювати в автономному режимі. Це створює необхідність не лише технічного впровадження новацій, а й їхньої належної правової легітимізації, оскільки використання безпілотних апаратів чи штучного інтелекту у відкритому морі породжує низку юрисдикційних та етичних питань.

Ключовим техніко-правовим засобом превенції сьогодні виступає концепція «цифрового океану», яка базується на інтеграції даних космічного моніторингу та систем штучного інтелекту. Як зазначає у своїх працях американський дослідник Дж. Краска, використання супутникових угруповань для безперервного відстеження сигналів AIS (Automatic Identification System) дозволяє виявляти «темні судна» – плавзасоби, що навмисно вимикають транспондери для вчинення незаконних дій. Правовий аспект цієї інновації полягає у можливості використання отриманих даних як належних доказів у міжнародних судах, що вимагає уніфікації стандартів цифрової криміналістики на рівні Міжнародної морської організації (ІМО).

Впровадження безпілотних морських систем (Maritime Autonomous Surface Ships – MASS) у практику охорони морських просторів слід вважати революційним кроком, що змінює саму парадигму морського патрулювання. На

моє переконання, автономні катери та дрони, здатні до тривалого перебування у відкритому морі без участі людини, вирішують головну проблему традиційних правоохоронних органів – обмеженість ресурсів та ризик для персоналу. Використання таких систем дозволяє створити щільну мережу постійного спостереження у «вузьких місцях» світових морських шляхів. Проте правова інтеграція MASS вимагає переосмислення фундаментальних норм міжнародного морського права. Зокрема, виникає необхідність юридичного визначення статусу «дистанційного капітана» та адаптації правил COLREG-72, оскільки обов'язок судна здійснювати належне візуальне та слухове спостереження тепер має виконуватися через цифрові сенсори та алгоритми штучного інтелекту. Це створює нову модель відповідальності, де за безпеку мореплавства відповідає не лише суб'єкт на борту, а й розробник програмного забезпечення та оператор наземного центру керування.

Паралельно з фізичною автоматизацією, критичного значення набуває кібербезпека судових систем, яку я розглядаю як невід'ємну техніко-правову складову превенції морських злочинів. Оскільки сучасні судна інтегровані в єдину цифрову екосистему, вони стають вразливими до «тихого захоплення» через GPS-спуфінг або злам автоматичних ідентифікаційних систем (AIS). На мою думку, кібератака на навігаційні системи судна з метою зміни його курсу в бік піратських баз має кваліфікуватися як акт піратства або морського тероризму на рівні з фізичним абордажем. Техніко-правовий механізм захисту тут полягає у впровадженні обов'язкових міжнародних стандартів кіберстійкості (Cyber Resilience), де кожне судно повинно мати сертифіковану систему «цифрового імунітету», здатну розпізнавати спроби зовнішнього втручання та автоматично переходити в безпечний автономний режим.

Поєднання автономних систем із посиленою кібербезпекою дозволяє реалізувати концепцію «інтелектуального суверенітету» держави в її морських акваторіях. Коли патрульний дрон фіксує порушення, дані про нього, захищені криптографічними протоколами, миттєво стають юридично значущим доказом. Це позбавляє правопорушників можливості маніпулювати фактами або

знищувати докази нападу. Таким чином, інновації у сфері безпілотних технологій та цифрова безпека формують єдиний техніко-правовий щит, який робить морський простір прозорим, а злочинну діяльність – технічно складною та економічно недоцільною.

Впровадження технології розподілених реєстрів (блокчейн) у сферу торговельного мореплавства слід розглядати не просто як технічну оптимізацію, а як фундаментальну техніко-правову трансформацію системи безпеки ланцюгів постачання. Перехід від паперового документообігу до децентралізованих цифрових платформ дозволяє радикально вирішити проблему фальсифікації морської документації, яка історично була «слабкою ланкою», що використовувалася транснаціональними злочинними угрупованнями. Зокрема, цифровізація коносаментів (Bills of Lading) та свідоцтв про реєстрацію суден на базі блокчейну створює незмінний слід кожної транзакції та зміни власника, що унеможливорює маніпуляції з вантажними маніфестами. Це має критичне значення для боротьби з контрабандою та нелегальним обігом зброї, оскільки будь-яка спроба внести фіктивні дані у розподілений реєстр миттєво стає помітною для всіх верифікованих учасників мережі – від митних органів до міжнародних морських центрів безпеки.

Техніко-правовий характер цієї інновації полягає у формуванні уніфікованої «цифрової ідентичності» судна, яка інтегрує в собі всі історичні дані про технічний стан, історію переходів права власності, записи про заходження в порти та результати інспекцій контролю держави порту. Такий підхід створює ефект «скляного океану», де судно більше не може приховати свою участь у незаконних операціях за допомогою зміни назви або реєстрації під «зручним прапором» у закритих реєстрах. Прозорість даних для контролюючих органів усіх держав прапора та міжнародних правоохоронних структур значно ускладнює легалізацію злочинних доходів, оскільки фінансові операції, пов'язані з експлуатацією судна, стають жорстко прив'язаними до його підтвердженого цифрового профілю. Це позбавляє піратські синдикати можливості використовувати підставні судна-двійники для логістичної

підтримки своїх атак або транспортування незаконно захоплених вантажів.

Крім того, застосування смарт-контрактів у межах блокчейн-платформ дозволяє автоматизувати виконання безпекових протоколів. Наприклад, виплата фрахту або активація страхування може бути автоматично заблокована у разі відхилення судна від заданого курсу або вимкнення системи AIS, що автоматично маркує таку поведінку як підозрілу. Це створює саморегульоване правове середовище, де економічні стимули тісно переплетені з дотриманням норм морської безпеки. Таким чином, блокчейн виступає не лише як сховище даних, а як активний інструмент превенції, що ліквідує анонімність та юридичну розмитість, які роками слугували підґрунтям для морського піратства та тіньової економіки у Світовому океані.

Важливим елементом превенції є системи інтелектуального відеоспостереження з функцією розпізнавання образів. Такі системи, встановлені на торговельних суднах, здатні автоматично ідентифікувати швидкісні моторні човни на великій відстані та класифікувати їхню поведінку як підозрілу. Американські дослідники вказують, що правове регулювання використання таких засобів має чітко розмежовувати право на самооборону та недопустимість несанкціонованого застосування сили. Впровадження «розумних» систем попередження дозволяє екіпажам вчасно активувати нелетальні засоби захисту, такі як акустичні гармати або водяні монітори, що відповідає принципам гуманізації морського права.

Окремої уваги заслуговує розвиток засобів кібербезпеки як невід'ємної складової техніко-правового захисту суден. Оскільки сучасні судна фактично є мережевими об'єктами, вразливість їхніх навігаційних систем до GPS-спуфінгу стає новою формою морського правопорушення. Дослідниця Н. П. Бортник зазначає, що адміністративно-правове регулювання в Україні має інтегрувати вимоги ІМО щодо кіберризиків у національні сертифікаційні процедури. Технічне зміцнення стійкості суднових систем до зовнішніх маніпуляцій є формою пасивного запобігання захопленню контролю над судном без фізичного проникнення на борт.

Інноваційним засобом попередження злочинів є також використання акустичних буїв та підводних сенсорів у прибережних зонах. Ці пристрої дозволяють фіксувати шуми двигунів суден-порушників у районах, де судноплавство обмежене, наприклад, у заповідних морських зонах. Правова імплементація таких систем дозволяє автоматично формувати протоколи про порушення режиму територіального моря, що значно підвищує ефективність роботи Морської охорони ДПСУ. Це демонструє перехід від вибіркового контролю до концепції «прозорих вод», де кожне порушення фіксується технічними засобами в режимі реального часу.

Синтез технічних новацій та правових норм призводить до появи систем предиктивної аналітики. Використовуючи «великі дані» (Big Data), алгоритми можуть прогнозувати вірогідність нападів у певних квадратах на основі історичних даних, погодних умов та економічних показників регіону. Європейські науковці підкреслюють, що такі прогнози не є прямими доказами, проте вони слугують юридичною підставою для оголошення зон підвищеної небезпеки та зміни маршрутів торговельного судноплавства. Це дозволяє державам діяти проактивно, перерозподіляючи ресурси військово-морських сил туди, де загроза є максимальною.

Таким чином інноваційні техніко-правові засоби є фундаментом майбутньої системи морської безпеки. Їхня ефективність базується на поєднанні високих технологій (ШІ, блокчейн, безпілотні системи) із гнучким міжнародним регулюванням, яке встигає адаптуватися до технічного прогресу. Головним завданням для України є не лише закупівля відповідного обладнання, а й розробка національних стандартів його використання, що дозволить інтегрувати вітчизняні правоохоронні органи у глобальний цифровий безпековий простір. Тільки через поєднання технічної досконалості та юридичної визначеності можна досягти сталого зниження рівня злочинності у Світовому океані.

3.2. Шляхи гармонізації законодавства України з міжнародними стандартами у сфері морської безпеки

Гармонізація національного законодавства України з міжнародними стандартами у сфері морської безпеки є стратегічним пріоритетом у контексті євроінтеграційних прагнень держави та необхідності зміцнення її статусу як надійної морської держави. Вступна частина аналізу свідчить, що цей процес не повинен обмежуватися лише формальним копіюванням міжнародних норм, а має передбачати глибоку адаптацію правових інститутів до специфіки національної правової системи з урахуванням сучасних безпекових викликів. Ключовою метою такої гармонізації є створення єдиного правового поля, яке б дозволяло українським правоохоронним органам та судам ефективно взаємодіяти з міжнародними партнерами у межах антипіратських та контртерористичних ініціатив.

На нашу думку, першочерговим кроком на шляху до гармонізації має стати системне оновлення Кодексу торговельного мореплавства України в частині посилення заходів охорони суден та портових засобів. Хоча Україна де-юре імплементувала норми Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), де-факто адміністративно-правові механізми контролю за його дотриманням потребують більшої деталізації. Необхідно запровадити чіткішу процедуру сертифікації офіцерів з охорони суден та посилити відповідальність судновласників за невідповідність систем охорони міжнародним стандартам, що дозволить мінімізувати ризики для українських екіпажів у районах з підвищеною піратською активністю.

Важливим і невідкладним напрямом гармонізації є системне вдосконалення кримінального законодавства України, насамперед диспозиції статті 446 КК України («Піратство»). Як обґрунтовано доводять у своїх дослідженнях Т. Р. Короткий та В. В. Кузнецов, чинна редакція цієї статті містить суттєві термінологічні та змістовні розбіжності з еталонним визначенням піратства, закріпленим у статті 101 Конвенції ООН з морського права (UNCLOS) 1982 року. Основна колізія полягає у тому, що український закон трактує піратство як використання судна для захоплення іншого судна, тоді як

міжнародний стандарт акцентує увагу на будь-яких неправомірних актах насильства, затримання або грабежу, вчинених в особистих цілях екіпажем або пасажирями приватного судна. Така вузька національна інтерпретація може створити перешкоди для притягнення до відповідальності осіб, які вчиняють напади з використанням сучасних технічних засобів, що формально не підпадають під класичне визначення «захоплення».

Гармонізація має передбачати детальне уточнення об'єктивної сторони злочину, що дозволить охопити весь спектр піратської діяльності. На мою думку, критично важливо законодавчо закріпити можливість переслідування не лише за доконаний факт нападу, а й за готування та замах на піратство, що наразі є процесуально складним через відсутність специфічних критеріїв у національному праві. Окрім цього, законодавство має чітко криміналізувати участь у фінансуванні, логістичному забезпеченні або стратегічній організації піратських нападів. Це важливо, оскільки сучасні піратські мережі діють за принципом транснаціональних корпорацій, де інтелектуальні центри та фінансові бенефіціари перебувають на суходолі, часто поза межами територіальної юрисдикції, де вчиняється напад.

Впровадження таких змін дозволить українській юстиції ефективно застосовувати доктрину «спільного злочинного наміру» (joint criminal enterprise), яка є наріжним каменем американської та європейської судової практики. Це означає, що особи, які забезпечують піратів зброєю, розвідданими про маршрути суден або здійснюють легалізацію викупів, нестимуть таку ж сувору відповідальність, як і безпосередні виконавці абордажу. Такий підхід ліквідує юридичні лакуни, що дозволяють організаторам морського розбою уникати правосуддя.

Більше того, приведення статті 446 КК України у повну відповідність до міжнародних стандартів дозволить Україні виконувати свої зобов'язання щодо універсальної юрисдикції. Це дасть змогу українським правоохоронним органам розпочинати розслідування щодо іноземних громадян, затриманих у відкритому морі силами Морської охорони або міжнародних коаліцій, на основі чіткої та

несуперечливої законодавчої бази. Таким чином, реформування кримінального закону стане не лише актом формального узгодження норм, а й дієвим інструментом підвищення реальної безпеки українських моряків у Світовому океані, гарантуючи, що жоден учасник злочинного ланцюжка не залишиться поза увагою правосуддя.

З огляду на успішний досвід провідних європейських морських держав, вбачається критично необхідним для України активізувати процес повної імплементації Протоколів 2005 року до Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (Конвенція SUA). Це завдання вимагає формування комплексної та несуперечливої процедурної бази, яка б чітко регламентувала порядок проведення огляду іноземних суден у відкритому морі у випадках обґрунтованої підозри у їх використанні для терористичної діяльності, транспортування зброї масового знищення або засобів її доставки. На відміну від класичного піратства, боротьба з морським тероризмом у межах Протоколів SUA 2005 передбачає складніший механізм взаємодії з державою прапора, що потребує закріплення в національному законодавстві алгоритмів швидкого отримання згоди на огляд та визначення правового статусу вилучених об'єктів.

Впровадження таких інноваційних норм у правове поле України дозволить підрозділам Морської охорони Державної прикордонної служби та Військово-Морським Силам ЗСУ діяти у стабільному правовому синергізмі з військово-морськими силами країн НАТО та держав-членів ЄС. Це особливо актуально під час проведення спільних операцій із підтримання безпеки в басейні Чорного моря, де загрози гібридного характеру вимагають миттєвої, але юридично вивіреної реакції. Наявність деталізованих внутрішніх регламентів забезпечить беззаперечну легітимність кожного операційного кроку – від примусової зупинки судна-порушника та висадки оглядової групи до вилучення цифрових носіїв інформації, фіксації електронних доказів та подальшого їх представлення в органах правосуддя.

Більше того, законодавче закріплення процедур за Конвенцією SUA 2005

дозволить Україні виступати повноправним партнером у міжнародних ініціативах з безпеки контейнерних перевезень та глобальних ланцюгів постачання. Це створить умови для транснаціонального переслідування злочинців, оскільки зібрані українськими офіцерами докази відповідатимуть високим стандартам міжнародної кримінальної юстиції. Таким чином, гармонізація в цьому напрямі перетворить Україну з пасивного спостерігача на активного контрибутора безпеки у Світовому океані, здатного ефективно протидіяти найбільш небезпечним формам організованої злочинності на морі. Наступним важливим елементом є гармонізація трудового законодавства з положеннями Конвенції про працю у морському судноплавстві 2006 року (MLC). Зокрема, як підкреслює Н. П. Бортник, необхідно закріпити на законодавчому рівні гарантії збереження заробітної плати та соціальних виплат морякам протягом усього періоду перебування у піратському полоні. Створення обов'язкового державного реєстру страхових сертифікатів судновласників дозволить забезпечити фінансову спроможність щодо репатріації та реабілітації моряків, що є вимогою міжнародних стандартів гуманізації морського права.

Техніко-правовий аспект гармонізації має включати легітимізацію використання безпілотних морських систем та засобів електронної навігації. Як зазначає Ю. С. Шемелевський, відсутність у національному праві чіткого статусу автономних суден гальмує розвиток сучасних систем моніторингу акваторій. Впровадження правових рамок для використання штучного інтелекту в системах аналізу морського трафіку дозволить Україні інтегруватися до європейської системи EUROSUR, підвищуючи рівень обізнаності про ситуацію на морі в режимі реального часу.

Окрему увагу слід приділити процесуальній гармонізації, а саме – спрощенню механізмів міжнародної правової допомоги. Необхідно розробити типові протоколи взаємодії між офісом Генерального прокурора України та Інтерполом у справах про морські злочини. Це дозволить пришвидшити обмін даними ДНК та відбитками пальців затриманих піратів, що є ключовим для ідентифікації злочинців у транснаціональних мережах. На мою думку, створення

спеціалізованої групи морських прокурорів стане логічним кроком у реалізації цих стандартів.

Гармонізація також повинна стосуватися сфери екологічної безпеки на морі, оскільки піратські напади часто призводять до техногенних катастроф. Адаптація українського законодавства до вимог Конвенції MARPOL в частині відповідальності за забруднення внаслідок збройних інцидентів дозволить ефективніше стягувати збитки з винних сторін. Це підкреслює комплексний характер морської безпеки, де захист судноплавства невід’ємно пов’язаний із захистом морського середовища.

Важливим кроком є залучення приватного сектору до системи безпеки через регулювання діяльності приватних охоронних компаній на судах (PMSC). Американський досвід, представлений у працях Дж. Краски, свідчить про високу ефективність озброєної охорони. В Україні необхідно прийняти спеціальний закон, який би регулював порядок найму, використання зброї та відповідальність приватних охоронців на борту суден під українським прапором, що повністю відповідатиме рекомендаціям ІМО.

Успішна гармонізація законодавства України з міжнародними стандартами є багатогранним процесом, що охоплює кримінальні, адміністративні та трудові аспекти. Вона вимагає не лише політичної волі, а й глибокої наукової підтримки для подолання існуючих правових колізій. Реалізація запропонованих шляхів дозволить Україні не лише захистити власні інтереси та громадян у морі, а й стати активним архітектором нової системи глобальної морської безпеки. Тільки через повну відповідність міжнародним стандартам український морський сектор зможе досягти сталого розвитку та високого рівня стійкості до сучасних транснаціональних загроз.

У третьому розділі досліджено інноваційні шляхи вдосконалення системи протидії морським правопорушенням та визначено стратегічні напрями адаптації національного законодавства до сучасних міжнародних стандартів, що дозволило сформулювати такі висновки:

Обґрунтовано, що впровадження інноваційних техніко-правових засобів,

таких як технологія блокчейн, безпілотні морські системи (MASS) та штучний інтелект, є ключовим фактором трансформації системи морської безпеки. Доведено, що цифровізація морської документації через розподілені реєстри дозволяє ліквідувати юридичну анонімність та фальсифікацію даних, які є підґрунтям для фінансування піратства та контрабанди. Встановлено, що використання автономних патрульних систем потребує оновлення міжнародних та національних норм щодо статусу «дистанційного капітана» та правил візуального спостереження.

Визначено, що забезпечення кібербезпеки суднових систем має стати невід'ємною складовою техніко-правової превенції. Наголошено на необхідності криміналізації кібервтручань у навігаційне обладнання суден нарівні з фізичним піратством. Запропоновано імплементувати стандарти «цифрового імунітету» суден у національні сертифікаційні процедури, що дозволить ефективно протидіяти сучасним формам гібридних загроз у морському просторі.

Встановлено, що пріоритетним напрямом гармонізації законодавства України є усунення термінологічних розбіжностей між статтею 446 КК України та нормами Конвенції UNCLOS 1982 року. Доведено необхідність розширення об'єктивної сторони складу злочину піратства через включення відповідальності за інтелектуальне та фінансове сприяння нападам, що вчиняються на суходолі. Це дозволить повноцінно застосовувати доктрину «спільного злочинного наміру» та принцип універсальної юрисдикції.

Аргументовано, що активізація імплементації Протоколів 2005 року до Конвенції SUA забезпечить Морській охороні ДПСУ та ВМС України належну процедурну базу для проведення оглядів суден у відкритому морі за підозрою у тероризмі. Гармонізація трудового законодавства з Конвенцією MLC 2006 року в частині гарантій морякам у полоні та регулювання діяльності приватних охоронних компаній (PMSC) визначені як необхідні кроки для створення комплексної системи захисту національних інтересів у Світовому океані.

Загалом, результати третього розділу підкреслюють, що поєднання високотехнологічних засобів моніторингу з глибокою реформою правового поля

дозволить Україні інтегруватися у глобальний безпековий контур та забезпечити високий рівень захисту своїх громадян і суден від транснаціональної морської злочинності.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного магістерського дослідження здійснено комплексний теоретико-прикладний аналіз правової природи піратства та морських правопорушень, що дозволило сформулювати низку висновків та пропозицій, спрямованих на вдосконалення способів протидії цим явищам. Встановлено, що сучасне піратство трансформувалося з хаотичних нападів у високоорганізований транснаціональний злочинний бізнес, який загрожує не лише безпеці окремих суден, а й стабільності світової економічної системи та міжнародному правопорядку.

Доведено, що правова природа піратства за міжнародним правом базується на принципі універсальної юрисдикції, що впливає зі статусу піратів як ворогів усього людства (*hostis humani generis*). Аналіз статті 101 Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) підтвердив, що ключовими ознаками піратства є вчинення актів насильства в особистих цілях, використання приватного судна та географічна локалізація у відкритому морі або місцях поза юрисдикцією будь-якої держави.

З'ясовано, що класифікація морських правопорушень є багатоплановою і залежить від об'єкта посягання та місця вчинення. Важливим висновком є необхідність чіткого розмежування «піратства» та «озброєного розбою на морі», оскільки останній вчиняється в межах територіальних вод і підпадає під виключну юрисдикцію прибережної держави. Це вимагає від міжнародної спільноти розробки уніфікованих процедур взаємодії між військово-морськими силами та національною береговою охороною.

Дослідження історичного аспекту засвідчило, що правові механізми боротьби з морськими злочинами пройшли тривалий шлях від звичаєвих норм до кодифікованих міжнародних договорів. Сучасна система безпеки мореплавства базується на поєднанні норм UNCLOS 1982 року та Конвенції SUA 1988 року, що дозволяє заповнити юридичні прогалини у випадках, коли напади мають не фінансову, а політичну чи терористичну мотивацію.

Аналіз ролі міжнародних організацій, зокрема Міжнародної морської організації (ІМО), дозволив констатувати, що вона виступає головним координатором розробки технічних та правових стандартів безпеки. Впровадження Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code) стало вирішальним кроком у створенні превентивної системи захисту, хоча питання імплементації цих норм у країнах «зручного прапора» залишається проблемним.

Встановлено, що повноваження державних органів у сфері протидії піратству потребують розширення в частині права на переслідування по «гарячих слідах» (right of hot pursuit). Міжнародна практика, зокрема операція «Аталанта», довела ефективність створення регіональних центрів обміну інформацією та підписання спеціальних угод про передачу піратів для судового переслідування до третіх країн, що мінімізує проблему юридичної безкарності.

Судова практика щодо притягнення до відповідальності за морські злочини демонструє складність збору доказової бази в екстратериторіальних умовах. Обґрунтовано, що для підвищення ефективності правосуддя необхідно розробити міжнародні стандарти фіксації піратських нападів, які б визнавалися судами різних юрисдикцій без додаткових бюрократичних процедур, що сприятиме реалізації принципу «видай або суди».

Одним із центральних результатів роботи є обґрунтування шляхів гармонізації законодавства України з міжнародними стандартами. Запропоновано внести зміни до статті 446 Кримінального кодексу України, розширивши поняття піратства відповідно до сучасних викликів, зокрема включивши загрози, пов'язані з використанням кіберзасобів для дестабілізації навігаційних систем суден.

Визначено, що інноваційні техніко-правові засоби, такі як безпілотні апарати моніторингу та системи штучного інтелекту для аналізу траєкторій суден, повинні бути інтегровані в правове поле. Це дозволить здійснювати превентивне виявлення потенційно небезпечних об'єктів у морі ще до моменту вчинення нападу, що є критично важливим для збереження життя екіпажу.

Окрему увагу у висновках приділено захисту прав моряків. Доведено, що моряки, які стали жертвами піратства, потребують особливого правового статусу, який би гарантував їм не лише збереження заробітної плати під час перебування у полоні, а й обов'язкову психологічну реабілітацію та компенсацію з боку судновласників, незалежно від умов трудового контракту.

Обґрунтовано необхідність посилення міжвідомчої координації в Україні між Морською адміністрацією, Прикордонною службою та Міністерством закордонних справ. Створення єдиного координаційного центру з питань морської безпеки дозволить оперативніше реагувати на випадки захоплення українських моряків у полон та забезпечувати їхній консульсько-правовий захист на міжнародній арені.

Констатовано, що економічний вимір протидії піратству повинен включати посилення фінансового моніторингу. Оскільки піратство є прибутковим бізнесом, блокування каналів відмивання коштів, отриманих як викупи, є більш ефективним способом підризу основ морської злочинності, ніж виключно воєнні заходи реагування.

Перспективи подальших досліджень вбачаються у вивченні правових аспектів «екологічного піратства» та незаконного використання морських автономних систем. Швидкий розвиток технологій вимагає від юридичної науки постійної актуалізації понятійного апарату та розробки нових протоколів міжнародного співробітництва у сфері охорони водних ресурсів та безпеки навігації.

Підсумовуючи, зазначимо, що ефективна протидія піратству та морським правопорушенням можлива лише за умови комплексного підходу, який поєднує вдосконалення національного законодавства, активну участь у міжнародних безпекових ініціативах та впровадження новітніх технологій захисту. Запропоновані в роботі рекомендації можуть бути використані для зміцнення морської доктрини України та гармонізації її правової системи з європейськими стандартами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права : від 10 груд. 1982 р. *Офіційний вісник України*. 2005. № 32. Ст. 1918.
2. Статут Організації Об'єднаних Націй : від 26 черв. 1945 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010.
3. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
4. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства : від 10 берез. 1988 р. (SUA). *Зібрання діючих міжнародних договорів України*. 2004. № 4. Ст. 87.
5. Протокол 2005 року до Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства : від 14 жовт. 2005 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g57.
6. Короткий Т. Р., Дришлюк Н. В. Міжнародне морське право : навч. посіб. Одеса : Фенікс, 2018. 428 с.
7. Churchill R. R., Lowe A. V. *The Law of the Sea*. 4th ed. Manchester : Manchester University Press, 2022. 600 p.
8. Roach J. A. *Excessive Maritime Claims*. 4th ed. Leiden : Brill Nijhoff, 2021. 850 p.
9. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74). *Офіційний вісник України*. 2005. № 25. Ст. 1445.
10. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (ISPS Code) : Міжнародний документ від 12 груд. 2002 р. К. : Вид-во Марин-Прес, 2003. 156 с.
11. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квіт. 2001 р. № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26. Ст. 131.
12. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 трав. 1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47-52. Ст. 349.

13. Про Державну прикордонну службу України : Закон України від 3 квіт. 2003 р. № 661-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 27. Ст. 208.
14. Про прилеглу зону України : Закон України від 6 груд. 2018 р. № 2623-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 4. Ст. 32.
15. Бортник Н. П., Дубова К. О. Методичні вказівки для підготовки, оформлення та захисту випускних кваліфікаційних робіт. Миколаїв : НУК, 2025. 60 с.
16. Дубинський О. Ю. Адміністративно-правове регулювання транспортної галузі. *Академічні візії*. 2023. Вип. 24.
17. Kraska J. *Maritime Power and the Law of the Sea*. Oxford : Oxford University Press, 2020. 450 p.
18. Scharf M. P. *The Law of Piracy and the Global Maritime Security*. Cambridge : Cambridge University Press, 2021. 380 p.
19. Резолюція Ради Безпеки ООН № 1816 (2008) щодо ситуації в Сомалі. URL: [https://undocs.org/S/RES/1816\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1816(2008)).
20. Резолюція Ради Безпеки ООН № 1846 (2008) щодо боротьби з піратством. URL: [https://undocs.org/S/RES/1846\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1846(2008)).
21. Конвенція про працю у морському судноплаванні 2006 року (MLC-2006). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_513.
22. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (SAR-79). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_067.
23. Віденська конвенція про консульські зносини від 24 квіт. 1963 р. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 1990. № 1. Ст. 23.
24. Кузнецов В. В. Міжнародно-правове співробітництво у сфері безпеки мореплавства. Одеса : Юридична література, 2022. 312 с.
25. Шемелевський Ю. С. Правове регулювання використання автономних суден. *Науковий вісник морського права*. 2023. № 2. С. 45–58.
26. Пашковський М. Й. Проблеми юрисдикції у справах про піратство. *Морське право*. 2021. № 1. С. 12–19.
27. Guilfoyle D. *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*. Cambridge :

Cambridge University Press, 2009. 416 p.

28. Про прикордонний режим : Постанова Кабінету Міністрів України від 27 лип. 1998 р. № 1147. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1147-98-п>.

29. Про Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України : Постанова КМУ від 6 верес. 2017 р. № 1095.

30. Статут Інтерполу (ICPO-Interpol Constitution). URL: <https://www.interpol.int/About-INTERPOL/Legal-documents>.

31. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листоп. 2000 р. (Палермська конвенція). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_735.

32. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13 квіт. 2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>.

33. Про дипломатичну службу : Закон України від 7 черв. 2018 р. № 2449-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2449-19>.

34. Белов О. С. Охорона морських кордонів України в сучасних умовах. *Прикордонник*. 2024. № 3. С. 22–30.

35. Войтович П. П. Роль МЗС у захисті прав моряків-заручників. *Дипломатичний вісник*. 2022. Вип. 15. С. 88–95.

36. Рішення ЄСПЛ у справі «Медведев та інші проти Франції» (скарга № 3394/03) від 29 берез. 2010 р. URL: <http://hudoc.echr.coe.int>.

37. Judgment of the District Court of Rotterdam in the case of «Samanyolu» (2010). Case No. 10/600012-09.

38. United States v. Shibin, 722 F.3d 233 (4th Cir. 2013). URL: <https://caselaw.findlaw.com>.

39. United States v. Dire, 680 F.3d 446 (4th Cir. 2012).

40. Judgment of the International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS) in «The M/V Virginia G» Case (2014).

41. Judgment of ITLOS in «The Arctic Sunrise» Case (Netherlands v. Russia) (2013).

42. Order of ITLOS in «The Enrica Lexie» Incident (Italy v. India) (2015).
43. Кодекс поведінки Джибуті (Djibouti Code of Conduct). URL: <https://www.imo.org>.
44. Бабін Б. В. Правовий статус морських просторів. Одеса : Гельветика, 2020. 250 с.
45. Глотова С. В. Принцип универсальної юрисдикції в міжнародному праві. *Международное право*. 2021. № 4. С. 55–67.
46. Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems (MSC-FAL.1/Circ.3). IMO, 2017.
47. ISM Code: International Management Code for the Safe Operation of Ships. IMO, 2018.
48. Громовенко К. В. Міжнародно-правовий захист екіпажів морських суден. К. : Логос, 2019. 180 с.
49. Котляревська Г. О. Адміністративна відповідальність за порушення правил судноплавства. *Юридичний часопис*. 2023. № 5. С. 110–118.
50. Мельник В. О. Морський тероризм як загроза національній безпеці. *Стратегічні пріоритети*. 2022. № 1. С. 40–49.
51. Оборотов Ю. М. Теорія морського права. Одеса : Юридична література, 2022. 340 с.
52. Савич О. С. Застосування блокчейн-технологій у морській логістиці. *Транспортні системи*. 2024. № 2. С. 75–82.
53. Тимченко Л. Д. Міжнародне право : підручник. К. : Знання, 2021. 600 с.
54. Чернецька О. В. Процесуальні аспекти видачі піратів. *Наука і право*. 2023. № 8. С. 14–22.
55. Яковенко В. М. Цифровізація морської документації. *Інновації в праві*. 2024. Вип. 12. С. 99–105.
56. Anderson D. Modern Law of the Sea. Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2008. 640 p.
57. Freestone D. The 1982 Law of the Sea Convention: The Challenges of a

New Regime. Leiden : Brill Nijhoff, 2023. 480 p.

58. Geiß R., Petrig A. Piracy and Armed Robbery at Sea. Oxford : Oxford University Press, 2011. 360 p.

59. Harrison J. Making the Law of the Sea. Cambridge : Cambridge University Press, 2011. 330 p.

60. Klein N. Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford : Oxford University Press, 2011. 384 p.

61. Lefeber R. The Rotterdam District Court on Piracy. *Leiden Journal of International Law*. 2011. Vol. 24. P. 101–115.

62. Papanicolopulu I. International Law and the Protection of People at Sea. Oxford : Oxford University Press, 2018. 350 p.

63. Tanaka Y. The International Law of the Sea. 3rd ed. Cambridge : Cambridge University Press, 2019. 590 p.

64. Treves T. Piracy and the International Law of the Sea. *Ocean Development & International Law*. 2009. Vol. 40. P. 399–414.

65. UNODC. Maritime Crime: A Manual for Criminal Justice Practitioners. Vienna : UN, 2020. 250 p.

66. Vukas B. The Law of the Sea: Selected Writings. Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2004. 380 p.

67. Wolfrum R. The Law of the Sea in Dialogue. Berlin : Springer, 2011. 220 p.

68. Zemanek K. The International Law of the Sea : Cases and Materials. New York : Oxford University Press, 2022. 500 p.