

5. Демократія і регіональна еліта: політико-правові проблеми влади в столиці України – місті Києві : монографія / І. Кресіна, А. Коваленко, Р. Молибога, Є. Перегуда. – Київ : Логос, 2005. – 216 с.
6. Місцеве самоврядування в Україні: євроінтеграційний шлях : кол. моногр. / за заг. ред. Р. М. Плюща. – Київ : Рідна мова, 2016. – 808 с.
7. Трансформація політичних інститутів України: проблеми теорії і практики / автор. колектив : М. І. Михальченко (керівник) та ін. – Київ : ІПіЕНД ім. І. Ф. Кураса НАН України, 2016. – 440 с.
8. Агора. Переосмислюючи демократію: Україна і світовий контекст / Агора. – Київ : Стилос, 2011. – Вип. 10. – 160 с.
9. Стан локальної демократії в містах України: роль громад та органів місцевого самоврядування. Аналітичний звіт за підсумками виконання проекту «Моніторинг діяльності органів місцевого самоврядування у сфері розвитку локальної демократії» / за ред. В. І. Брудного, А. С. Крупника, О. С. Орловського. – Одеса : ХОББІТ ПЛЮС, 2008. – 168 с.

**Maiko Tatiana. Conceptual Framework Research Institutions of Local Democracy in the Domestic Scientific Literature.** On the basis of analysis, generalization and systematization of scientific sources highlights the state of scientific research institutes problem of local democracy in the Soviet literature, the basic theoretical and methodological approaches of modern political science to understand the institutional development of local democracy. Particular attention is paid to the views of local researchers on the issue of local political institutions and relations through the prism of functioning of public authorities, the specific theoretical aspects of the democratization of the political process, application of the principle of subsidiarity. Conclusions made in the article can be used by officials of local government and local democracy institutions and other interested parties policies to find their real mechanisms and means of constructive engagement. The publication has practical value for students, teachers and researchers specialties “Political Science” and “Public Administration”.

**Key words:** democratic institutions, democratization, local democracy and self subsidiarity.

**Майко Татьяна. Концептуальные основы исследования институтов локальной демократии в отечественной научной литературе.** В статье на основе анализа, обобщения и систематизации научных источников отражено состояние научной разработки проблемы институтов локальной демократии в отечественной литературе, раскрыты основные теоретико-методологические подходы современной политической науки к пониманию институционального развития локальной демократии. Особое внимание уделено взглядам украинских исследователей на проблему локальных политических институтов и отношений сквозь призму функционирования публичной власти, теоретические аспекты специфики демократизации политического процесса, применения принципа субсидиарности. Сделанные в статье выводы могут быть использованы работниками органов местной власти и институтов локальной демократии и других заинтересованных субъектов политики с целью поиска ими реальных механизмов и средств конструктивного взаимодействия. Публикация имеет практическое значение для студентов, преподавателей специальностей «Политология» и «Государственное управление».

**Ключевые слова:** демократические институты, демократизация, локальная демократия, самоуправление, субсидиарность.

Стаття надійшла до редколегії  
07.02.2017 р.

УДК 347.799.4(100)

**Наталія Романюк**

### **Особливості боротьби з морським піратством як загрозою міжнародній безпеці**

У статті досліджено проблему морського піратства як загрози міжнародній безпеці, визначено фактори, які вплинули на виникнення цього явища, проаналізовано чинні міжнародно-правові аспекти боротьби з піратством. Показано динаміку піратських нападів і визначено регіони світу, для яких піратські напади найбільш характерні. Визначено основні чинники, що вплинули на зменшення кількості піратських нападів в окремих регіонах. Схарактеризовано діяльність світового співтовариства в боротьбі з цією загрозою. Проаналізовано військово-морські операції «Аталанта» й «Океанський щит». Визначено основні завдання подальшої боротьби з цією загрозою.

**Ключові слова:** морське піратство, піратські напади, Сомалі, Південно-Східна Азія, Міжнародна морська організація.

**Постановка наукової проблеми та її значення.** Як відомо, піратство на початку XXI ст. стало основною загрозою для безпеки судноплавства й вантажоперевезень морськими шляхами. Морський транспорт продовжує обслуговувати ліву частку міжнародної торгівлі. Щороку морем перевозиться товарів на сотні мільярдів доларів. Високорозвинуті країни транспортують у такий спосіб близько ста відсотків вантажів (наприклад, Японія, Великобританія, США). Повна залежність країн-виробників від поставок палива й сировини з-за океану робить морське піратство загрозою не лише міжнародній, а й національній безпеці багатьох країн.

Проблема боротьби з морським піратством як загрози міжнародній безпеці на сучасному етапі набула значної актуальності. Експерти британського Королівського інституту міжнародних досліджень заявили, що пірати щорічно завдають збитків світовій економіці на 7–12 млрд дол. США [9].

Ця проблема **актуальна** з позицій дослідження міжнародно-правових норм та взаємодії держав і міжнародних організацій у боротьбі з відверненням загрози морського піратства.

**Аналіз досліджень цієї проблеми.** Загальні питання, пов'язані з виникненням піратства, застосуванням військово-морських сил для боротьби з піратами та міжнародно-правову базу боротьби із цим злочином вивчав С. Соколюк. Проблеми формування міжнародно-правового механізму протидії піратству висвітлили Г. Анцелевич, Л. Давиденко, А. Колодкін, В. Прус, О. Серета, А. Шемякін. Кримінальне переслідування піратів і юрисдикції міжнародних установ у цих питаннях вивчав М. Будаков. Польський дослідник К. Кубіак досліджував сучасне морське піратство й морський тероризм як загрозу міжнародній та національній безпеці. Проте вагомий доробок учених не заперечує потреби в дослідженні особливостей боротьби з морським піратством як загрозою міжнародній безпеці.

**Мета** цієї роботи – дослідити особливості боротьби з морським піратством як загрозою міжнародній безпеці.

**Завдання** статті полягає в аналізі морського піратства як явища міжнародних відносин, з'ясуванні передумов виникнення морського піратства, оцінці особливостей боротьби з ним і міжнародними організаціями, і окремими державами.

**Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження.** Термін *піратство* походить від грецького *πειρατής* – нападати [1]. У міжнародному праві піратство – це злочин міжнародного характеру, що полягає в незаконному захопленні, пограбуванні, затопленні торговельного або іншого цивільного судна, учинений у відкритому морі [2].

Військово-морський словник визначає піратство як дії піратів. Пірати – це морські розбійники, що діють на швидкохідних озброєних суднах і грабують торговельні судна, а іноді й приморські населені пункти [3].

Французька енциклопедія Ларусса характеризує піратство як злочин, учинений на морі проти судна, його екіпажу й вантажу. Варто зазначити, що під це визначення підпадає не тільки піратство, а й тероризм на морі [5]. Класичне визначення піратства дає Л. Оппенгейм, що вбачає в ньому будь-яку насильницьку дію, учинену у відкритому морі без належного дозволу одним приватним судном щодо іншого для пограбування (*animus furandi*) [3].

У довідниках часів СРСР поняття *піратство* розглядається як морський розбій, збройний напад на торгові судна й пограбування їх у відкритому морі. До піратства прирівнюється напад під час війни надводних кораблів, підводних човнів і військових літаків на транспортні судна нейтральних країн [1].

Стаття 101 Конвенції ООН з морського права (1982) визначає, що піратство полягає в таких діях:

а) будь-які акти насильства або незаконного утримання, а також пограбування, зроблені в особистих цілях екіпажем або пасажирями приватного судна або приватного літака і спрямовані: в екстериторіальних водах проти іншого судна або літака, або проти людей, або власності на борту такого судна або літака; проти судна, літака, людей або власності на території, що знаходиться поза юрисдикцією будь-якої держави;

б) будь-який акт добровільної участі в діях судна або літака, якщо відомі факти, що роблять це судно або літак піратськими;

в) будь-яке підбурювання до дії або навмисне сприяння діям, описаним в пунктах (а) або (б) [6].

Українське законодавство (Кримінальний кодекс України, ст. 446) піратство трактує як «злочин, що полягає у використанні з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи незброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна» [7].

На межі XX–XXI ст. проблема морського піратства набула глобального значення й напади піратів поширилися по всіх регіонах світу. Географічно найбільш небезпечними вважають Західне та Східне узбережжя Африки, райони Південно-Східної Азії й Азійсько-Тихоокеанського регіону, води Південної та Центральної Америки. За даними Міжнародної морської організації, найнебезпечніші у XXI ст. для судноплавства води Південно-Східної Азії та узбережжя Східної і Західної Африки [17; 19; 21; 22].

За метою й методами, які використовують морські злочинці, сучасне морське піратство можна умовно поділити на два види: «сомалійське», «індонезійське» [14]. До першого належать звичайні банди, які озброєні холодною та вогнепальною зброєю. Використовуючи фактор раптовості, «сомалійські» пірати нападають на торговельні судна у відкритому морі або в акваторії портів. «Сомалійські» пірати головно мають за мету захопити не вантаж кораблів, а команду й одержати викуп. Це, зазвичай, молоді, добре організовані та навчені люди. Їхні професійні дії засвідчують те, що вони отримали належну підготовку на флоті або в береговій охороні.

Другий вид – це угруповання, озброєні крупнокаліберними кулеметами, автоматами і гранатами. Вони використовують сучасну супутникову навігацію та засоби зв'язку, володіють агентурною мережею, мають спільників в інших країнах. «Індонезійські» пірати зазвичай не посягають на захоплення самого судна й екіпажу, а обмежуються лише судовою касою, цінними речами членів екіпажу та інколи частиною вантажу.

Є низка чинників, які впливають на виникнення піратства як міжнародного й соціального явища. Умовно їх можна поділити на внутрішні та зовнішні. Основні внутрішні фактори: політична нестабільність, відсутність урядового контролю, складна економічна, соціальна і криміногенна ситуація в країні, сприятливі фізико-географічні умови.

Зовнішні чинники, які сприяють піратству: відсутність загальноновизнаної ефективної договірно-правової бази з питань самооборони й захисту суден від озброєних нападів; низький рівень науково-технічного співробітництва держав у створенні єдиної системи протидії піратству в регіоні; відсутність єдиних підходів у боротьбі з піратством на міжнародному та державному рівнях; недостатньо ефективна участь міжнародних організацій у підтриманні правопорядку на морі тощо.

Протизаконним захопленням суден також сприяють невелика швидкість вантажних суден, низький надводний борт, обмежена кількість екіпажу та брак ефективних засобів, щоб боронитися від атак морських розбійників.

Загальна статистика нападів піратів, яку веде Міжнародна морська організація (ММО), характеризує тенденцію зростання активності морських злочинців до 2010 р., а тоді поступове їх зменшення до 2017-го [13; 18]. Кількість піратських нападів була найбільшою у 2010 р. – 445 інцидентів. 2010 р. став рекордним й за кількістю заручників – пірати захопили 1181 члена екіпажів суден [9]. Найчисленнішими були напади сомалійських піратів. Згідно з даними Міжнародного бюро мореплавства, 2010 р. пірати захопили 53 судна, із них 49 – біля узбережжя Сомалі [21]. За статистикою, у період від 2005-го до 2012 р. пірати отримали \$ 385 млн викупу за заручників [19].

Значно зменшилася кількість піратських нападів у 2012 р. (рис. 1). Цього року було скоєно 297 піратських нападів на морі, однак більше половини їх, як і раніше, здійснено біля узбережжя Сомалі – 150 випадків [13].

Кількість нападів

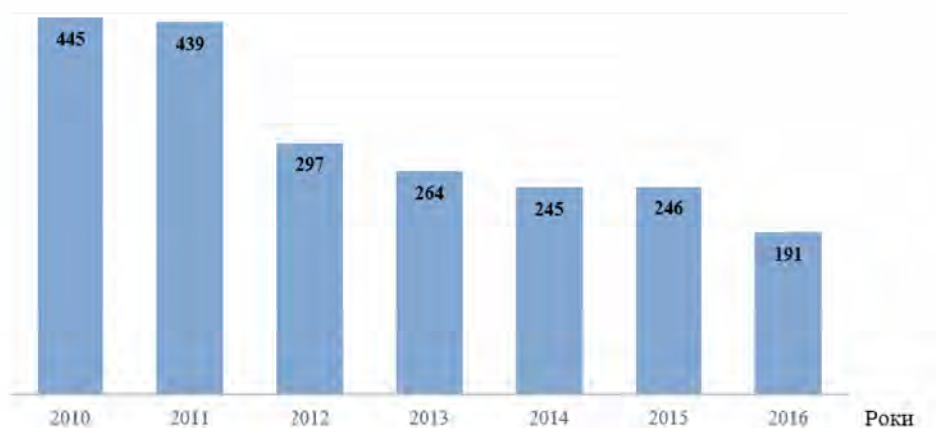


Рис. 1. Динаміка нападів піратів у світі за 2010–2016 рр. [13]

За даними Міжнародного морського бюро, рівень морського піратства 2016 р. скоротився до рекордно низького рівня з 1996-го. За 2016 р. було скоєно 191 напад (на 28,7 % менше, ніж за 2015 р.) [15].

Якщо раніше основним регіоном, де здійснювали напади пірати, була Аденська протока, то у 2016 р. Гвінейська затока стала найнебезпечнішим місцем на Землі для мореплавців через збільшену активність піратів (за даними американської організації «Oceans Beyond Piracy») [22]. Якщо раніше пірати переважно прагнули захоплювати нафтові танкери через їхній вантаж, то через падіння цін на нафту вони переключилися на викрадення людей заради викупу.

Така тенденція до зменшення кількості піратських нападів зумовлена, на нашу думку, передовсім проведенням низки заходів світовим співтовариством для боротьби з піратами. Першою практичною дією світової спільноти в протидії морському піратству є проведення з боку Європейського Союзу біля узбережжя Сомалі операції проти піратів під кодовою назвою «Аталанта» (NAVFOR «ATALANTA»), яка розпочала свою роботу у 2008 р. Учасниками операції стали 23 держави – члени ЄС, Норвегія, Сербія, Хорватія, Чорногорія, Україна. ЄС щороку виділяє на проведення цієї військово-морської операції 8 млн євро, у ній беруть участь близько 2 тис. осіб. Основне завдання військових – запобігання проявам піратських нападів, захист цивільних суден, недопущення спроб пограбування, а також взаємодія з регіональною владою й організаціями для спільної боротьби з піратством.

У грудні 2016 р. виповнилося вісім років від початку військово-морської операції Європейського Союзу «Аталанта». ЄС прийняв рішення продовжити операцію до 31 грудня 2018 р. [10].

Глави міністерств закордонних справ Євросоюзу на зустрічі 15 вересня 2008 р. в Брюсселі створили загальноєвропейський координаційний підрозділ, який гарантує безпеку морського транспорту під прапорами країн ЄС, що пропливають поблизу берегової зони Республіки Сомалі.

НАТО теж бере активну участь у боротьбі з піратами. Ця організація провела три військово-морські операції, основна мета яких – протидія піратству в районі Африканського рогу, Аденської затоки й узбережжя Сомалі.

У рамках першої операції «Союзницький постачальник» («*Allied Provider*»), яку проводили в жовтні–грудні 2008 р., НАТО розпочала ескортування суден із вантажами Всесвітньої продовольчої програми (ВПП) ООН, які здійснювали транзит цими небезпечними морськими транспортними шляхами. Крім безпосередньої охорони суден, зафрахтованих ВПП, НАТО здійснювала патрулювання для стримування й запобігання захопленню суден та захоплення команд у заручники під час нападів піратів.

Друга військово-морська операція НАТО «Союзницький захисник» («*Allied Protector*»), яку проводили у березні–серпні 2009 р., продовжувала робити внесок у безпеку морських торговельних шляхів і міжнародного судноплавства. У рамках операції також вели спостереження і виконували завдання, які були раніше поставлені перед операцією «Союзницький постачальник».

У серпні 2009 р. розпочалася третя військово-морська операція з протидії піратству під назвою «Океанський щит» («*Ocean Shield*»). Її головна мета – протидія піратству в районі Африканського рогу, Аденської затоки й узбережжя Сомалі. Першочерговою функцією НАТО в цій операції є супроводження кораблів, стримування атак і нападів, а також розширення співробітництва з іншими міжнародними організаціями та країнами в боротьбі з піратством біля берегів Сомалі. На відміну від попередніх військово-морських операцій, у ході цієї операції організували навчальні курси для країн регіону для підготовки місцевого персоналу для боротьби з піратством [11].

24 листопада 2016 р. ВМС НАТО завершила операцію «Океанський щит», а вивільнені морські й повітряні сили будуть використані для посилення присутності НАТО в Балтійському та Чорному морях, а також для боротьби з нелегальною міграцією в Середземному морі [12].

Улітку 2010 р. відбулася установча конференція щодо створення регіональної структури морської безпеки країн Близького й Середнього Сходу, яку очолила Саудівська Аравія [21]. Одинадцять арабських країн домовилися сформувати єдине військово-морське угруповання для захисту торговельних кораблів у західній частині Індійського океану, в Аденській затоці й Червоному морі. Проте експерти вважають, що арабські країни охоронятимуть передовсім власні танкери з нафтою – основою їхньої економіки.

Одним із перших кроків у напрямі протидії морському піратству в Південно-Східній Азії є укладання угоди у 2004 р. між Малайзією, Сінгапуром, Індонезією про спільне патрулювання військово-морськими силами цих країн Малаккської й Сінгапурської проток (програма «МАЛСІНДО»). Країни

проводять кілька десятків операцій у рік, тривалістю від 5 до 20 діб. Зазвичай у них беруть участь до шести бойових кораблів [20].

Поки немає єдиної позиції зазначених країн із питань правового забезпечення спільних операцій, використання в них силових заходів. Це не дало змоги істотно скоротити число піратських нападів у Південно-Східній Азії. Сінгапурська та Малаккська протока й сьогодні входять до п'ятірки основних регіонів, у яких відбувається найбільше нападів піратів [22].

Крім того, з 2005 р. реалізується програма «Око в небі», яка передбачає повітряне патрулювання Малаккської протоки для вчасного попередження та припинення випадків піратських нападів на цивільні судна. Участь у реалізації цієї програми бере патрульна авіація Малайзії, Індонезії, Таїланду, Сінгапуру. При цьому уряди означених країн висловили готовність розглянути пропозиції інших держав про участь у повітряному патрулюванні протоки.

Активну протидію морському піратству з початку 2000-х рр. ведуть у Південно-Китайському морі. Там спільно патрулюють Китай, В'єтнам, Таїланд, Камбоджа. Найбільш ефективно в цьому питанні взаємодіють В'єтнам і Китай, які підписали у 2005 р. відповідну двосторонню угоду, згідно з якою ВМС обох країн щороку проводять близько десяти спільних заходів із патрулювання на морі із залученням патрульних та ракетних катерів [4].

У 2006 р. Угоду про протидію піратству й нападам на морські судна в Азії підписали 15 країн (Бангладеш, Бруней, В'єтнам, Індія, Камбоджа, Китай, Лаос, М'янма, Норвегія, Республіка Корея, Сінгапур, Таїланд, Філіппіни, Шрі-Ланка, Японія). Згодом до неї приєдналися Австралія, Великобританія, Данія, Нідерланди. У рамках цієї угоди 2006 р. в Сінгапурі було відкрито Центр повідомлень про піратство, завдання якого – відстеження маршрутів невійськових суден; збір й узагальнення даних про напади на судна в Азії; координація дій сил та засобів, що їх виділяють для протидії злочинності на морі.

Значну увагу питанню протидії піратству приділяє АСЕАН. Разом з іншими країнами Азійсько-Тихоокеанського регіону (Австралія, Індія, Китай, Нова Зеландія, Республіка Корея, Росія, США і Японія) вони створили експертну групу з морської безпеки, яка виступила координатором багатонаціональних навчань ВМС країн-учасниць «АСЕАН+» у жовтні 2013 р. в Австралії. До маневрів залучали 11 кораблів, а також вертольоти морської авіації. У ході цих навчань відпрацьовували питання взаємодії в операції зі спільного патрулювання морської акваторії.

Незважаючи на низку практичних заходів країн Південно-Східної Азії в боротьбі з морським піратством, цей регіон залишається досить нестабільним і сьогодні [15]. У червні 2016 р. представники Індонезії, Малайзії, Філіппін домовилися про створення транзитного коридору для торгових суден, який буде патрулюватися на морі й у повітрі. Реалізація цієї угоди в перспективі має зменшити кількість нападів у регіоні, оскільки тимчасове патрулювання не дало результату.

Сучасні піратські напади пов'язані, зазвичай, із діяльністю злочинних організацій, що займаються наркотрафіком, незаконною торгівлею зброєю, контрабандою, нелегальною міграцією тощо. Вони займаються піратством у класичному розумінні, а також виконують замовлення великого бізнесу.

В умовах конкурентної боротьби ТНК досить часто, щоб ослабити конкурента, завдають йому матеріальних збитків через використання морських злочинців. Нерідко компанії направляють піратів на грабіж і знищення власних суден із цінним вантажем, щоб отримати страховку. Послугами піратів користуються сьогодні й спецслужби, які намагаються в такий спосіб отримати шпигунську інформацію для організації провокацій проти цих країн та їхніх суден.

Відповідно до Конвенції ООН із морського права 1982 р. встановлено фундаментальні засади та норми, які регулюють питання боротьби із цим злочином. Цей документ зобов'язує всі держави співпрацювати в питанні запобігання піратству у відкритому морі або в будь-якому місці за межами юрисдикції якої-небудь держави [6].

Положення цих конвенцій визнала більшість країн світу й це зазначено у кримінальному законодавстві багатьох країн, серед них і України. У грудні 2009 р. Рада Безпеки ООН одноголосно прийняла вже третю резолюцію № 1816, у якій санкціоновано застосування сили проти піратів на морі та здійснено спробу створити міжнародний механізм із координації боротьби з морським розбоєм, зокрема засновано регіональний центр для обміну інформацією щодо піратства [14].

Незважаючи на значні зусилля світового співтовариства в цій боротьбі, не можна сказати, що досягнуто цілковитого успіху. Одним із чинників, які знижують ефективність силових дій проти пі-

ратів, є те, що в міжнародному праві не визначено, що робити із самими міжнародними злочинцями, під юрисдикцію якої держави вони мають підпадати, як їх судити та де вони мають відбувати покарання. Уряди окремих держав, як-от США та Великобританії, побоюються того, що такі особи можуть на певних підставах звернутися за наданням статусу біженців у державах, де їх будуть утримувати.

У травні 2009 р. на засіданні представників країн «великої вісімки» прозвучали пропозиції створити за допомогою Ради Безпеки ООН механізм міжнародного правосуддя щодо цього міжнародного злочину через створення міжнародного антипіратського трибуналу [16]. 2011 р. з'явилася перша в'язниця, призначена для піратів. Пенітенціарна установа підвищеної безпеки побудована на півночі Сомалі. ООН планує побудувати дві в'язниці на 500 осіб кожна. Нині близько 950 засуджених сомалійців перебувають у 17 іноземних в'язницях, на Сейшелах вони становлять 20 % усіх ув'язнених.

У боротьбі з піратством зростає значення співробітництва держав у межах міжнародних міжурядових організацій, таких як Міжнародна морська організація, яка є спеціалізованою установою ООН. 2004 р. в організації прийнято міжнародно-правовий акт, який регулює окремі питання запобігання актам піратства – Міжнародний кодекс з охорони суден та портових споруд (ISPS Code) [8].

Кодекс установлює уніфіковані стандарти безпеки, зокрема й щодо несанкціонованого проникнення сторонніх осіб на судно. Міжнародна морська організація неодноразово приймала циркуляри для держав – членів цієї організації з питань піратства (Циркуляр Комітету з безпеки мореплавства ММО від 22.06.1993 р. № 662 «Піратство та розбій щодо суден»).

Та ж організація розробила декілька рекомендацій щодо боротьби з піратством і грабунками суден. Однак зміст цих рекомендацій мало в чому може практично допомогти морякам у боротьбі зі злочинцями. Адже використання водяних струменів пожежних шлангів суден, забезпечення посиленних вахт за надводною ситуацією та маневрування, щоб запобігти проникненню піратів на борт судна, не є ефективними засобами проти озброєних вогнепальною зброєю, високошвидкісними катерами піратів. Це змушує моряків застосовувати власні, інколи не зовсім законні заходи запобігання піратським атакам.

Дві головні світові організації, що покликані протидіяти піратству – Міжнародна морська організація та Міжнародне морське бюро – на практиці лише надають екіпажам рекомендації, як діяти в разі захоплення судна, а також позначати на картах так звані зони ризику [16].

Безпека судноплавства вимагає консолідувати зусилля на міжнародному рівні, усунути підґрунтя для такого протиправного діяння, виробити комплекс заходів для запобігання цій загрозі. У найближчій перспективі вбачаємо за потрібне посилити військово-морську присутність у небезпечних регіонах і забезпечити патрулювання уздовж т. зв. безпечних коридорів основних морських шляхів.

Судновласникам або власникам вантажів сьогодні пропонують озброєний супровід кораблів, які прямують небезпечними акваторіями океану. Вартість ескорту – 50 тис. дол. США на добу. Судновласники, яким ця послуга під силу, наймають охоронців. Однак десятки тисяч торговельних суден, які змушені перетинати небезпечні регіони Світового океану, залишаються сам на сам з озброєними піратами [5].

Боротьбі з цим явищем у багатьох регіонах не приділяють належної уваги, тому що економічний збиток від піратства становить дуже незначну частину в міжнародній морській торгівлі, а витрати на відвернення цієї загрози суттєві. Наприклад, в операціях щодо патрулювання Аденської протоки у 2009 р. були залучені десятки кораблів і літаків, але порівняно із затраченими зусиллями вона виявилася неефективною. Більше того, за перший рік від початку патрулювання число атак на торговельні судна зросло вдвічі. Ситуацію вдалося переламати, тільки організувавши щільне, буквально по квадратах, спостереження за морем із безпілотників і завдання швидких ударів по будь-якій цілі, яка вважалася піратською.

Дуже швидко з'ясували, що сучасні військові кораблі надзвичайно дорогі в утриманні й погано пристосовані для переслідування малопомітних моторок у прибережних водах. Законодавство, обтяжене ліберальними поняттями про права і свободи, не дає можливості ефективно карати піратів навіть у тому разі, якщо їх удавалося зловити на гарячому. Викинувши за борт автомати і гранатомети, пірати негайно перетворювалися на мирних рибалок.

Боротьба з піратством у подальшому має бути спрямована на:

– створення ефективного міжнародно-правового підґрунтя для боротьби з піратами;

– усунення суперечностей і невідповідностей національних юридичних актів щодо боротьби з піратством (законодавство окремих країн навіть не кодифікує поняття *піратство*, а розслідування злочинів ведуть за статтями, пов'язаними із крадіжками та грабежем);

– сприяння й допомогу судновласникам та судноплавним компаніям з опорою на Аналітичний центр із проблеми піратства Міжнародного морського бюро;

– розширення дво- і багатостороннього співробітництва з організацією спільного патрулювання об'єднаними силами, створення єдиної інформаційної системи спостереження, сприяння в підготовці особового складу сил берегової охорони та військово-морських сил, проведення спільних навчань і маневрів, обмін інформацією і технічним співробітництвом.

**Висновки й перспективи подальших досліджень.** Аналіз засвідчує, що морське піратство – одна із загроз міжнародній безпеці та одна з найактуальніших проблем у міжнародному морському праві. Успішна протидія й боротьба з піратством за сучасних умов неможлива без координації зусиль міжнародного співтовариства й розвитку регіонального співробітництва. На практиці відомо багато прикладів співпраці міжнародних організацій і держав у протидії морському піратству, але говорити про цілковитий успіх їхньої боротьби з піратами ще зарано, оскільки вони виходять зі своїх інтересів та можливостей. Для ефективної боротьби з піратством активніше має розвиватися договірний процес на дво- і багатосторонньому рівнях та прийняття нормативно-правових документів, які давали б можливість боротися з піратами і на локальному, і на міжнародному рівнях.

З огляду на актуальність цієї проблеми, у перспективі доречно дослідити участь України в боротьбі проти морського піратства.

#### *Джерела та література*

1. Антонович М. Міжнародне публічне право : навч. посіб. для студентів вузів / М. Антонович. – Київ : КМ Академія : Алерта, 2003. – 308 с.
2. Буткевич В. Г. Міжнародне право. Основні галузі / В. Г. Буткевич, В. В. Мицик та ін. – Київ : Либідь, 2001. – 816 с.
3. Военно-морской словарь / гл. ред. В. Н. Чернавин. – М. : Воениздат, 1989. – 511 с.
4. Жаринов Н. Актуальные проблемы борьбы с терроризмом на море в интересах экономической безопасности государства / Н. Жаринов, Г. Иванов // Морской сборник. – 2006. – № 5. – С. 55–59.
5. Каспрук В. Війна з тероризмом: можливо, її правила потребують змін? / В. Каспрук // Дзеркало тижня. – 2006. – № 37. – С. 5.
6. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://zakon.rada.gov.ua>
7. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – С. 131.
8. Кубяк К. Терористичні дії на морях та океанах як загроза міжнародній безпеці / К. Кубяк // Арсен@л – XXI. – 2005. – № 1–4. – С. 19–23.
9. Морські пірати побили рекорд нападів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.bbc.co.uk/ukrainian/news/2011/01/110118piracy\\_increase\\_it.shtml?print=1](http://www.bbc.co.uk/ukrainian/news/2011/01/110118piracy_increase_it.shtml?print=1)
10. Операція «Аталанта»: восемь лет успешной борьбы с пиратством [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://seafarers.com.ua/eight-years-of-atalanta-operation/11124/>
11. Цирфа Ю. «Океанський щит»: українська участь у протидії піратству [Електронний ресурс] / Ю. Цирфа // Віче. – 2013. – № 17. – Режим доступу : <http://www.viche.info/journal/3835>
12. Пірати скінчилися. Найманці навели лад у Сомалі без допомоги НАТО [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://wartime.org.ua/30918-prati-sknchilisy-naumanc-naveli-lad-u-somal-bez-dopomogi-nato.html>
13. Dynamics of pirate attacks [Electronic resource]. – Access mode : <http://umservice.net/index.php?action=downloadHYPERLINK>
14. Gold E. Piracy: the scourge continues / Edgar Gold // Seaways. – 2009. – № 3. – P. 23–28.
15. ICC-IMB Annual report: 2016 [Electronic resource]. – Access mode : <https://maritimecyprus.files.wordpress.com/2017/02/imb-annual-piracy-report-2016.pdf>
16. IMB Piracy Reporting Centre [Electronic resource]. – Access mode : <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>
17. Kubiak K. Pryemoc na oceanach. Wspyfeyesne piractwo i terroryzm morski / K. Kubiak. – Warszawa : TRIO i Centrum Europejskie National, 2009. – 224 s.
18. Number of pirate attacks against ships worldwide from 2009 to 2016 [Electronic resource]. – Access mode : <https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>

19. Piracy off Somalia high on the agenda as IMO Maritime Safety Committee meets [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.imo.org>
20. Pirate attacks: down off Africa, up in Asian waters [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.ekantipur.com/2010/10/18/top-story/pirate-attacks-down-off-africa-up-in-asian-waters/323766.html>
21. Pirates take record 1, 181 hostages in 2010 [Electronic resource]. – Access mode : <http://news.yahoo.com/s/ap/piracy>
22. The top 10 places where you could be attacked by pirates [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.businessinsider.com/worst-pirate-attack-locations-esri-data-2016-8>

**Romaniuk Nataliya. Features of Fighting Against the Maritime Piracy as a Threat to International Security.** This article explores the problem of maritime piracy as a threat to international security, the factors that influence the emergence of the phenomenon analyzed existing international legal aspects of fighting against piracy. This article shows dynamics of pirate attacks and identified regions of the world for pirate attacks are most common. The main factors that influenced the decrease the number of pirate attacks in some regions. Given the assessment of the international community to combat this threat. Analyzed naval operation “Atalanta” and “Ocean Shield”. The main tasks of further combat against threat are identified.

**Key words:** maritime piracy, pirate attacks, Somalia, South-East Asia, International Maritime Organization.

**Романюк Наталія. Особенности борьбы с морским пиратством как угрозой международной безопасности.** В статье исследована проблема морского пиратства как угрозы международной безопасности, определены факторы, которые повлияли на возникновение этого явления, проанализированы действующие международно-правовые аспекты борьбы с пиратством. Показана динамика пиратских нападений и определены регионы мира, для которых пиратские нападения наиболее типичные. Определены основные факторы, которые повлияли на уменьшение количества пиратских нападений в отдельных регионах. Дана оценка деятельности мирового сообщества в борьбе с этой угрозой. Проанализированы военно-морские операции «Аталанта» и «Океанский щит». Определены основные задачи дальнейшей борьбы с этой угрозой.

**Ключевые слова:** морское пиратство, пиратские нападения, Сомали, Юго-Восточная Азия, Международная морская организация.

Стаття надійшла до редколегії  
14.03.2017 р.

УДК 327.001.361:061.1ЄС

Наталія Ротар

## Структура й динаміка європейської ідентичності в політичному просторі Європейського Союзу

У статті визначено структуру й особливості динаміки європейської ідентичності в політичному просторі Європейського Союзу. Дослідження структури європейської ідентичності здійснювалося на методологічних принципах конструктивізму, що дало змогу характеризувати її як сукупність ідентичностей нації-держави (громадянських ідентичностей національного рівня), ідентичностей держав-членів ЄС, політичних європейських ідентичностей (ідентифікація громадян національних держав з ЄС), основою яких є ідентичності соціокультурного ряду, що беруть свій початок від періоду античності. За допомогою використання аналітичного потенціалу дискурсивного інституціоналізму визначено роль інтерактивних дискурсивних практик національних еліт країн-членів ЄС у формуванні європейських ідентичностей. Доведено, що процес усвідомлення структури європейської ідентичності триває досі й емпірично фіксується в дискурсі політичних акторів усіх рівнів європейської політики, меншою мірою в комунікативній взаємодії національних еліт та громадян країн-членів ЄС. У тих національних державах-членах ЄС, де політичні еліти здійснюють інтерпретацію європейської ідентичності на принципах нормативного дискурсу ЄС як обмеженого цінностями об'єднання (Франція, Німеччина, Австрія, Бельгія, Нідерланди, Італія, Люксембург), відбувається формування достатньо стійкої смислової моделі європейської ідентичності, оскільки ціннісні маркери ідентифікації встановлюють чіткі межі ідентичності. Для нових держав-членів ЄС характерне розгортання інтерпретацій європейської ідентичності на стратегічному дискурсі ЄС як суб'єкта глобальної політики.

**Ключові слова:** політична ідентичність, європейська ідентичність, політичний простір, Європейський Союз.

---

© Ротар Н., 2017