

## РОЗДІЛ VII. АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНОГО ПРАВА ТА КРИМІНОЛОГІЇ; КРИМІНАЛЬНО-ВИКОНАВЧЕ ПРАВО

УДК 341.362.1 (477)

### УЧАСТЬ УКРАЇНИ В БОРОТБІ З МОРСЬКИМ ПІРАТСТВОМ: ЕТАПИ ФОРМУВАННЯ ПРАВОВОЇ БАЗИ

Допілка В.О., к.ю.н., доцент  
Нікольчева І.І., студентка

*Одеський національний морський університет, вул. Мечникова, 34, м. Одеса, Україна  
swirl0518777@gmail.com, inna.nikolcheva@gmail.com*

Практичні та теоретичні проблеми насильства у водах Світового океану зумовлюють об'єднання зусиль багатьох держав у боротьбі з цим явищем. Розбійні піратські напади посягають на людські життя, майно, устаткування судна, спричиняють значні матеріальні збитки судновласникам.

У статті розглядаються питання особливостей формування сучасного механізму у протидії піратству з боку України з урахуванням вироблених міжнародною спільнотою заходів у цьому напрямі.

*Ключові слова: піратство, насильство, розбій, протидія, безпека, співробітництво, тероризм.*

### УЧАСТИЕ УКРАИНЫ В БОРЬБЕ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ: ЭТАПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАВОВОЙ БАЗЫ

Допілка В.А., Нікольчева І.І.

*Одесский национальный морской университет, ул. Мечникова, 34, г. Одесса, Украина  
swirl0518777@gmail.com, inna.nikolcheva@gmail.com*

Практические и теоретические проблемы насилия в водах Мирового океана обуславливают объединение усилий многих государств в борьбе с этим явлением. Разбойные пиратские нападения посягают на человеческие жизни, имущество, оборудование судна, оказывают значительный материальный ущерб судовладельцам.

В статье рассматриваются вопросы особенностей формирования современного механизма в противодействии пиратству со стороны Украины с учетом предпринятых международным сообществом мер в этом направлении.

*Ключевые слова: пиратство, насилие, разбой, противодействие, безопасность, сотрудничество, терроризм.*

### PARTICIPATION OF UKRAINE IN COMBATING THE MARINE PIRATION: STAGES OF FORMATION OF THE LEGAL BASIS

Dopilka V.O., Nikolcheva I.I.

*Odesa National Maritime University, Mechnikov str., 34, Odesa, Ukraine  
swirl0518777@gmail.com, inna.nikolcheva@gmail.com*

Practical and theoretical problems of violence in the waters of the World Ocean cause the unification of efforts of many states to combat this phenomenon. Robbery pirate attacks encroach on human life, property, equipment of the ship, causing considerable material damage to shipowners.

The article considers issues of peculiarities of the formation of a modern mechanism to counteract piracy by Ukraine, taking into account measures taken by the international community in this direction.

Activities of the states in this area are a set of measures of a technical, organizational, social, and legal nature, and paramount among them are social and legal measures, namely: prevention of illegal acts directed against navigation (piracy and terrorism, maritime fraud and illegal drug trafficking, slave trade

and radio piracy). Particularly increased the need to combine the efforts of states to combat piracy following a prolonged series of pirate attacks that were committed during the 2007–2008 years.

Violations of the fundamental rights of sailors to life and health, decent material security, safety and social protection have gained mass and system character and have already forced the authorities to make responsible and effective decisions. Therefore, the issue of countering pirate attacks and protecting the rights of Ukrainian seamen took an important place among the important issues in the sphere of the national security, which require the attention of the state. Today, the Ministry of Infrastructure of Ukraine, in cooperation with executive authorities, carries out tasks for the protection of maritime shipping from illegal acts in the area of the state regulation, management, and control.

The role of states in international programs and actions in the field of the maritime law, the introduction of their own proposals and recommendations for combining efforts to improve legal forms of protection of seamen, the preparation of a legal basis for the implementation of international standards and norms, is important in the system of anti-piracy measures.

Recently, there is a tendency to increase the number of marine terrorism cases and one of the reasons is that the international legal framework for the fight against piracy and maritime terrorism is insufficient, not to mention the national one. Therefore, there is a need to adopt new documents that take into account the specifics of contemporary actions in the manifestation of maritime terrorism and piracy, improve their legal qualifications, as well as strengthen the criminal liability for the commission. The national legal framework for combating maritime piracy and terrorism also needs further improvement.

*Key words: piracy, violence, robbery, counteraction, security, cooperation, terrorism.*

Проблема дослідження питань морського піратства зумовлена перетворенням його у глобальну й найнебезпечнішу проблему, з якою людство вступило у ХХІ століття, проявляється вона на всіх рівнях – міжнародному, регіональному, державному, причому заподіює шкоду конкретному індивідуумові. Питання боротьби з незаконними актами проти міжнародного мореплавства на початку ХХІ століття здобувають усе більшу гостроту й актуальність. Незаконні дії проявляються у різних формах, але загальне в них одне – насильство, що призводить до загибелі людей і чималих матеріальних збитків. Відсутність належного механізму протидії морському тероризму, яким уже давно є піратство, не дає змоги сповна задіяти економічні, політичні, зокрема дипломатичні, можливості держави для гарантованого захисту життя співвітчизників.

Основною метою статті є визначення заходів протидії морському піратству, що застосовуються Україною у рамках участі у протидії цьому явищу.

Однією із форм такого насильства є піратство – найдавніший злочин проти безпеки мореплавства, а також тероризм як особливий різновид піратства. Людство, що вступило в третє тисячоріччя і нагромадило за свою довгу історію величезну суму різнобічних і корисних знань, на жаль, не змогло використати цей колосальний багаж проти такої погрози для світової цивілізації, як вказані злочини – феномен, що сьогодні набув значення глобальної проблеми.

Створення надійних національних систем боротьби з тероризмом і піратством на морі багато в чому залежить від визначення піратства й оцінки проблеми контролю над ним. Щодо цього слід зазначити таке. Піратство характеризується певними особливостями. Воно розглядається як кримінальний злочин міжнародного характеру, спрямований проти здійснення свободи судноплавства як складової частини відкритого моря [12, с. 43]. Головною метою піратських розбійних нападів є матеріальна нажива, воно відбувається поза юрисдикцією якої-небудь держави. Під нападом розуміється раптове насильницьке посягання, тому під час заволодіння майном таким шляхом має місце розбій, насильницький грабіж або вимагання майна. Огляд історії піратства, здійснений у колективній праці В. Демиденко, дозволяє зробити низку висновків:

- наявність піратів у тому або іншому регіоні свідчить про слабкість держав, морські торговельні флоти яких діють у цьому регіоні;
- історично розвиток піратської діяльності йшов за висхідною;

– одиничні піратські акції в окремих регіонах із розвитком цивілізації змінилися глобальним піратством [7, с. 21].

Міжнародно-правове визначення піратства надане в Конвенції ООН із морського права 1982 р. У ст. 101 Конвенції зазначено, що піратством визнається будь-який неправомірний акт насильства, затримання чи будь-яке пограбування, здійснене з метою, у відкритому морі, а також будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна (включаючи літальні апарати) для піратських дій чи підбурювання до таких дій [1]. Вони, таким чином, спрямовані проти іншого судна (чи літального апарата), а також проти осіб і майна, які перебувають на борту судна. Результатом піратських дій можуть бути вбивства, поранення, захоплення у полон людей, захоплення вантажу і цінностей, заподіяння шкоди судну чи його потоплення.

Необхідно відзначити, що як у російському, так і в українському текстах Конвенції ООН із морського права 1982 р. піратство визначається як морські пограбування, що, на наш погляд, пов'язано з неточним перекладом з англійської мови слова *robbery*, яке можна перекласти і як пограбування, і як розбій. Але розбій – це дія, поєднана з насильством або загрозою насильства, небезпечна для життя і здоров'я осіб, які піддалися нападу, тоді як пограбування – це дія, яка може здійснюватися без насильства чи з насильством, не небезпечним для життя і здоров'я. Виходячи з цього, треба визнати, що піратство є не морським пограбуванням, а морським розбоєм.

Діяльність держав у зазначеній сфері є сукупністю заходів технічного, організаційного, соціального й правового характеру, першочерговими серед них є міри соціально-правові, а саме: запобігання незаконним актам, спрямованим проти мореплавства (піратство та тероризм, морське шахрайство й незаконна торгівля наркотиками, работоргівля і радіопіратство) [8, с. 67]. Особливо зросла необхідність об'єднання зусиль держав у боротьбі з піратством після затяжної серії піратських нападів, що були вчинені впродовж 2007–2008 рр. Так, за даними Центру моніторингу піратства Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau – ІМВ), було зафіксовано «безпрецедентне зростання кількості захоплень суден і заручників»: сталося 293 піратських напади – на 11% більше, ніж у 2007 р., коли було зафіксовано 263 таких інциденти. 49 суден було захоплено, 889 моряків потрапили в заручники, ще 46 суден зазнали обстрілу. 32 моряки отримали поранення, 11 убито і 21 зник безвісти (ймовірно, теж загинув). Вогнепальну зброю пірати застосовували у 139 випадках, у 2007 р. подібне відбулося тільки 72 рази [14, с. 55]. Найбільшу небезпеку щодо морського піратства становить Сомалі, котра з 1991 р. як централізована держава фактично не існує, її територія поділена на зони впливу місцевих влад, скільки-небудь централізовані економіка і фінансова система відтоді не діють.

Українські моряки, які працюють на суднах під різними прапорами у складі інтернаціональних екіпажів, не є винятком – вони стають жертвами захоплення суден морськими піратами з метою отримання викупу. Усього у 2008-2011 рр. було вчинено напади на 42 судна із 196 громадянами України у складі екіпажів, із них у 2008-2010 рр. 31 іноземне судно із 155 громадянами України у складі екіпажів були захоплені у полон.

У 2008 р. 37 українських моряків із 9 суден потрапили у полон до піратів, зокрема четверо громадян України перебували на судні «Леманн Тімбер», а 17 – на судні «Фаїна». У 2009 р. пірати Сомалі захопили 14 морських суден, зокрема з 80 українськими моряками на борту, серед них «Аріана», «Hansa Stavanger», «Маран Центаурис», «Марафон», «Delvina». Судно «Аріана» перебувало в полоні понад 7 місяців. А найбільший викуп – 3,5 млн. доларів – був сплачений за судно «Delvina».

Під час піратських нападів у 2009 р. загинули двоє громадян України: електрозварник судна «Марафон» Сергій Вартенков і старший помічник капітана судна «Cancale Star» Олексій Фролін.

Посилення присутності міжнародних військових сил в Аденській затоці та поблизу сомалійського узбережжя Індійського океану (понад 40 кораблів військових угруповань НАТО, ЄС та інших держав) сприяло деякому зменшенню кількості захоплень суден з українськими моряками на борту.

Так, у 2010 р. піратами було захоплено 8 суден із 33 українськими моряками. У 2011 р. у полон потрапили 11 суден із 41 громадянином України, 36 з яких протягом цього ж року були звільнені й повернулися на Батьківщину [14, с. 55]. Українські судна у 2010-2011 рр. до рук піратів не потрапляли.

Така кількість жертв і постраждалих від піратських нападів спричинила ту обставину, що Україна, посідаючи п'яте місце у світі серед країн – постачальниць моряків, опинилася на другому, після Філіппін, місці за кількістю жертв піратських нападів. Кожен п'ятий член екіпажів, захоплених морськими терористами, – громадянин України.

Порушення фундаментальних прав моряків на життя і здоров'я, гідне матеріальне забезпечення, безпеку та соціальний захист набули масового та системного характеру і вже змусили владу приймати відповідальні та ефективні рішення. Тому питання протидії піратським нападам та захисту прав українських моряків посіли вагоме місце серед важливих проблем у сфері національної безпеки, що потребують пильної уваги держави.

Україна бере активну участь у сфері боротьби з піратством та морським тероризмом. Зокрема, це її участь у чинних міжнародно-правових актах:

- Конвенція ООН із морського права, 1982 р. (ратифікована Україною у 1999 р.);
- Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, Рим, 1988 р. (ратифікована Україною у 1993 р.);
- Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі;
- Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ), 2002 р.

Однак у сучасних умовах навіть цих міжнародних інструментів іноді буває недостатньо. Україна запропонувала свій внесок у боротьбу з такими злочинами. На розгляд Генеральної асамблеї ООН наприкінці жовтня 2010 р. від нашої держави було представлено проект Всеохоплюючої конвенції про боротьбу з актами піратства на морі. Проект містить понад 50 статей та низку норм щодо переслідування піратів, попередження «відмивання» доходів, отриманих піратським промислом, проведення спільних між країнами кримінальних розслідувань. Окрема увага приділена створенню Спеціального суду з розгляду справ про морське піратство, який має складатись із семи суддів, які призначаються Генеральною асамблеєю ООН. Пропонується також, що за рішенням суду злочинець відбудуватиме покарання у країні зі списку держав, які висловили Раді безпеки ООН готовність приймати таких осіб. Аналіз статей конвенції дозволяє зробити висновок, що певні її положення будуть підтримані міжнародною спільнотою, але не весь документ загалом. Окрім того, прийняття такого міжнародного документа та створення відповідно до нього спеціального суду розтягнеться на досить тривалий термін [6, с. 86].

Так, у кримінальне законодавство України в 2001 р. було введено ст. 446, яка визначає піратство як «використання збройного або неозброєного судна для захоплення іншого, морського або річкового судна, застосування насильства, грабежу або інших насильницьких дій стосовно екіпажа й пасажирів судна, що зазнали нападу» [2, с. 412].

Відповідно вже до ст. 62 Кодексу торговельного мореплавства України 1995 р. в разі піратських дій капітан судна має вжити всі необхідні і можливі заходи щодо рятування людей, які перебувають на судні, а також недопущення захоплення судна, документів, які містяться там, вантажу та іншого майна [3, ст. 349].

У 1992 р. на підставі пропозиції Державного департаменту морського транспорту України, погодженої із Міністерством внутрішніх справ, Міністерством оборони, Службою безпеки, Міністерством закордонних справ, Міністерством юстиції, Державним комітетом зі справ охорони державного кордону України, була створена Служба загальної безпеки (СЗБ). До компетенції цієї служби входили організація і здійснення заходів щодо підвищення безпеки мореплавства, охорона громадського порядку на суднах, попередження і припинення посягань на життя, здоров'я, честь, гідність і майно пасажирів і членів екіпажа. Сьогодні положення про цю службу втратило чинність [13]. Заходи щодо припинення незаконних актів здійснюються силами і засобами органів виконавчої влади у рамках контртерористичної операції.

У 2014 р. для забезпечення функціонування системи морської безпеки на морському і річковому транспорті України Наказом № 293 від 09.04.2004 р. Міністерства транспорту і зв'язку було створено державне підприємство «Агентство морської безпеки» (АМБ), яке здійснює комплекс заходів, спрямованих на боротьбу з морськими злочинами. Як ззначає С. Благодельський у своїй діяльності ДП «АМБ» проводить оперативний обмін інформацією щодо морської безпеки з:

- морськими адміністраціями інших держав (організаціями і структурами, відповідальними за морську безпеку);
- Міжнародною морською організацією (ІМО), Комітетом з безпеки на морі (КБМ), Секцією морської безпеки;
- Антитерористичним центром Служби безпеки України;
- оперативними черговими міністерств і відомств;
- регіональними представниками силових структур і відомств;
- службами морської безпеки морських, річкових торгових портів;
- судноплавними компаніями;
- ДП «Морком» [5, с. 35].

Сьогодні виконання завдань із захисту морського судноплавства від незаконних актів у частині державного регулювання, управління і контроль здійснює Міністерство інфраструктури України у взаємодії з органами виконавчої влади. Уповноваженим України з прав людини здійснюються усі можливі заходи для захисту насамперед права на життя не тільки громадян України, а й усіх членів інтернаціональних екіпажів, що стали заручниками піратів. Окремі провадження омбудсмана України отримували великий резонанс у суспільстві й становили прецедент. Із метою удосконалення системи міжвідомчої координації у галузі реагування на захоплення у піратський полон громадян України та здійснення заходів щодо їх звільнення, на підставі подання Уповноваженого з прав людини і відповідного доручення Президента України Кабінетові Міністрів України з листопада 2009 р. уже опрацьовувалося питання створення міжвідомчої робочої групи та розробки державної програми боротьби з піратством [14, с. 61].

Міністерство інфраструктури України, Міністерство соціальної політики України та Служба безпеки України підтримали пропозицію щодо розробки державної програми боротьби з піратством та створення постійно діючої міжвідомчої робочої групи у справах забезпечення прав моряків. Висловлювалася думка щодо доцільності створення згаданої робочої групи при Міністерстві інфраструктури України (Державній службі морського і річкового транспорту України) із залученням причетних міністерств та відомств. Водночас, на думку Міністерства оборони України, питання розроблення окремої державної програми боротьби з піратством на той час було передчасним, зокрема, у зв'язку з неможливістю здійснення повноцінного забезпечення проведення активних впливових заходів щодо боротьби з піратством через відсутність фінансових ресурсів. Передусім це пов'язано з неможливістю отримання



фінансування на залучення кораблів Збройних сил України до виконання тривалих дій для боротьби з піратством.

Також Кабінетом Міністрів України досі не вирішено питання створення Міжвідомчої координаційної ради з питань боротьби з піратством, визначення її складу і статусу. Все це у разі нових загострень ситуації із захопленням українських моряків заручниками може призвести до неефективних заходів щодо їх врятування [9, с. 154].

У системі заходів протидії піратству важлива роль відводиться участі держав у міжнародних програмах і акціях у сфері морського права, внесенню власних пропозицій та рекомендацій для об'єднання зусиль у вдосконаленні правових форм захисту моряків, підготовці правового плацдарму для впровадження міжнародних стандартів і норм [11, с. 136].

Так, зародження співпраці між НАТО й Києвом у протидії піратству відбулось у 2005 р. Тоді під час засідання комісії Україна – НАТО на рівні міністрів закордонних справ 21 квітня 2005 р. у м. Вільнюсі, Литовська Республіка, відбулось підписання Угоди (у формі обміну листами) щодо підтримки Україною антитерористичної операції НАТО в Середземномор'ї «Активні зусилля». Україна стала другою (після Російської Федерації) із країн – не членів НАТО, яка приєдналася до операції «Активні зусилля». Формою участі України в операції стало: 1) функціонування на базі штабу Військово-морських сил ЗС України Контактного пункту операції – елемента взаємного обміну інформацією у рамках операції; 2) направлення українського офіцера зв'язку до штабу операції (м. Неаполь, Італія); 3) залучення групи військового персоналу ЗС України для участі в огляді підозрілих суден; 4) направлення кораблів та підрозділів ВМС ЗС України до складу сил, визначених до участі в операції [6, с. 87]. У 2009-2010 рр. корвет «Тернопіль» брав участь в операції «Активні зусилля» та проводив численні патрулювання, опитування торговельних суден, здійснював оглядові операції. Уперше за участь в операції корветом було взято участь у пошуковій операції у складі постійно діючої морської групи НАТО № 1. У лютому 2010 р. радою НАТО було вирішено продовжити операцію до 2012 р., так як завдяки діяльності організації кількість піратських атак зменшилась на 40% станом на 2009 р. 19 березня 2012 р. країни – учасниці НАТО домовилися продовжити цю морську операцію ще на два роки, тобто до кінця 2014 р. Таке рішення організації наочно демонструє прихильність своїм зусиллям із захисту судноплавства і рішучість дій із протидії загрози піратства, підтверджує ключову роль операції у зусиллях міжнародного співтовариства протистояти піратству в Аденській затоці і поблизу берегів Сомалі.

На виконання резолюції РБ ООН № 1814 від 15 травня 2008 р. та за результатами засідання 10 листопада 2008 р. Ради міністрів ЄС започатковано першу в історії Євросоюзу військову морську операцію по боротьбі з піратством біля берегів Сомалі («Аталанта»). Військовий контроль покладається на Військовий комітет ЄС. Україну було офіційно визнано учасником операції Європейського Союзу по боротьбі з актами піратства «Аталанта» у листопаді 2010 р. Із 18 листопада 2010 р. до виконання службових обов'язків у складі штабу операції (м. Нортвуд, Великобританія) приступив офіцер Військово-морських сил ЗС України. Із 2012 р. до участі в операції українською стороною було надано військово-транспортний літак Ан-26, який може вести пошук надводних цілей і передавати інформацію у центр обробки інформації для висвітлення обстановки в регіоні [6, с. 87-88].

Таким чином, для ЗС України участь в операціях ЄС («Аталанта») й НАТО («Океанський щит») – це можливість практичного відпрацювання навичок, здобуття передового досвіду. Для держави Україна – це внесок у зміцнення безпеки судноплавства та громадян і глобальної безпеки. Активізація роботи міжнародних морських патрулів демонструє результативність такої співпраці.

Беручи до уваги тенденцію щодо збільшення фактів морського тероризму, важко не погодитись із думкою Г. Анцелевича, що міжнародна правова база боротьби з піратством та морським тероризмом недостатні, не кажучи вже про національну. Необхідно прийняти нові

документи, які б враховували специфіку сучасних акцій прояву морського тероризму та піратства, вдосконалювали б їх юридичну кваліфікацію, а також посилювали кримінально-правову відподальність за його вчинення. Національна правова база боротьби з морським піратством і тероризмом також потребує подальшого вдосконалення [4, с. 125].

Головним державним органом, на якого має покладатися вирішення вказаних проблем, має бути уряд України, науковці та органи виконавчої влади. Саме з огляду на зазначене проблема імплементації міжнародно-правових норм щодо піратства у національному законодавстві України становить значну теоретичну і практичну проблему. Під час формулювання і юридичного закріплення правових положень про піратство в національному законодавстві України слід було б узяти за основу наведені положення про піратство, закріплені в Конвенції ООН із морського права 1982 р., статті 100-107. У Конвенції ООН із морського права підкреслюється зобов'язання усіх держав щодо максимальної можливості співпрацювати в припиненні піратства у відкритому морі або в будь-якому іншому місці, яке перебуває поза юрисдикцією будь-якої із держав. Тому українське законодавство й надалі має розвиватись, уже давно прийшов час замислитися над прийняттям законів, що допоможуть у боротьбі проти таких злочинів, як піратство.

Отже, Україна, ратифікувавши Конвенцію ООН із морського права 1982 р., згодом прийняла низку правових актів, спрямованих на правовий захист безпеки мореплавства, життя, здоров'я, честі, гідності та майна пасажирів і членів екіпажів суден.

Важливим аспектом подолання піратства та зменшення загроз щодо захоплення людей, суден, майна є міжнародна співпраця України, в якій вагоме місце посідає проведення спільних військових операцій.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://consultant.parus.ua/?doc=00O5WDC64C>.
2. Кримінальний кодекс України станом на 01.01.2006 р. – К. : Парламентське вид-ня, 2016. – 443 с.
3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47–52. – Ст. 349.
4. Анцелевич Г.А. История развития международного морского права / Г.А. Анцелевич. – К. : Зовнішня торгівля, 2008. – 265 с.
5. Благодельський С. Аспекти практичної діяльності державного підприємства «Агентство морської безпеки» / С. Благодельський // Юридичний журнал. – 2006. – № 11. – С. 34-38.
6. Гладенко О.М. Правові аспекти участі України у боротьбі з морським піратством / О.М. Гладенко // Удосконалення міжнародних і національних правових механізмів боротьби з морським піратством : матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 квітня 2013 р.) / НУ «ОЮА». – Одеса : Фенікс, 2013. – С. 86-89.
7. Демиденко В.В. Піратство тероризм, мошенничество на море / В.В. Демиденко, В.М. Прусс, А.Н. Шемякин. – Одесса : АО Бахва, 1997. – 134 с.
8. Загороднюк С.О. Кримінально-правова боротьба з піратством та тероризмом на морі / С.О. Загороднюк // Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. – 2005. – № 4. – С. 66-71.
9. Панфілова Ю.М. Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах Світового океану / Ю.М. Панфілова. – Одеса : Фенікс, 2012. – 216 с.

10. Пашковський М.І. Боротьба з морським піратством та дотримання Європейської Конвенції про права людини / М.І. Пашковський // Удосконалення міжнародних і національних правових механізмів боротьби з морським піратством : матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 квітня 2013 р.) / НУ «ОЮА». – Одеса : Фенікс, 2013. – С. 66-72.
11. Пісов М.П. Піратство в сучасних умовах та проблеми боротьби з ним / М.П. Пісов // Удосконалення міжнародних і національних правових механізмів боротьби з морським піратством : матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 квітня 2013 р.) / НУ «ОЮА». – Одеса : Фенікс, 2013. – С. 135-138.
12. Покушный В. Піратство и терроризм на море / В. Покушный, Б. Совкром, Е. Ушаков // Судоходство. – 1998. – № 1-2. – С. 43-44.
13. Про заходи по забезпеченню безпеки мореплавства : Постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250 (втратила чинність) [Електронний ресурс] // Зібрання постанов Уряду України – 1992. – № 8. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250-92-%D0%BF>.
14. Стан дотримання та захисту прав моряків України : спеціальна доповідь уповноваженого Верховної Ради України. – К. : Уповноважений з прав людини, 2012. – С. 54-55.

#### REFERENCES

1. “United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982”, available at : <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C>.
2. (2016), “Criminal Code of Ukraine” : as of 01.01. 2006, Parlamntske vydannya, Kyiv, Ukraine.
3. (1995), “Merchant Shipping Code of Ukraine”, *Vidomosti Verkhovnoyi Rady Ukrayiny*, no. 47-52, art. 349.
4. Antselevich, H.A. (2008), *Istoriya razvitiya mezhdunarodnoho morskoho prava* [History of the development of international maritime law], Zovnishnya torhivlya, Kyiv, Ukraine.
5. Blahodelskyi, S. (2006), “Aspects of practical activities of the State Enterprise “Maritime Safety Agency of Ukraine”, *Yurydychnyi zhurnal*, no. 11, pp. 34-38.
6. Hladenko, O.M. (2013), “Legal aspects of participation of Ukraine in the fight against maritime piracy”, *Udoskonalennya mizhnarodnykh i natsionalnykh pravovykh mekhanizmv borotby z morskym piratstvom : mater. mizhnar. nauk.-prakt. konf.* [Improvement of international and national legal mechanisms for the fight against maritime piracy : materials of international research and practice conference], Odessa, NU “OYuA”, April 19, 2013, pp. 86-89.
7. Demidenko, V.V., Pruss, V.M. and Shemyakin, A.N. (1997), *Piratstvo terrorizm, moshennichestvo na more* [Maritime piracy, terrorism, fraud], AO Bakhva, Odessa, Ukraine.
8. Zahorodnyuk, S.O. (2005), “Criminal legal fight against maritime piracy and terrorism”, *Visnyk Odeskoho instytutu vnutrishnikh sprav*, no. 4, pp. 66-71.
9. Panfilova, Yu.M. (2012), *Mizhnarodno-pravovyi mekhanizm protydyi proyavam aktiv nasylstva u vodakh Svitovoho Okeanu* [The international legal mechanism for the counteraction to manifestations of acts of violence in waters of the World Ocean], Feniks, Odessa, Ukraine.
10. Pashkovskyi, M.I. (2013), “Fight against maritime piracy and observance of the European Convention on Human Rights”, *Udoskonalennya mizhnarodnykh i natsionalnykh pravovykh mekhanizmv borotby z morskym piratstvom : mater. mizhnar. nauk.-prakt. konf.*



[Improvement of international and national legal mechanisms for the fight against maritime piracy : materials of international research and practice conference], Odesa, NU "OYuA", April 19, 2013, pp. 66-72.

11. Pisov, M.P. (2013), "Piracy in modern conditions and problems of fighting it", *Udoskonalennya mizhnarodnykh i natsionalnykh pravovykh mekhanizmiv borotby z morskym piratstvom : mater. mizhnar. nauk.-prakt. konf.* [Improvement of international and national legal mechanisms for the fight against maritime piracy : materials of international research and practice conference], Odesa, NU "OYuA", April 19, 2013, pp. 135-138.
12. Pokushnyy, V., Sovkrov, B. and Ushakov, E. (1998), "Piracy and terrorism at sea", *Sudokhodstvo*, no. 1-2, pp. 43-44.
13. (1992), "On Measures to Ensure Safety of Navigation" : Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on 16.05.1992 (terminated), *Zibrannya postanov Uryadu Ukrayiny*, no. 8, available at : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250-92-%D0%BF>.
14. (2012), "The State of Observance and Protection of Rights of Seamen of Ukraine : Special Report of the Ombudsperson of the Verkhovna Rada of Ukraine", *Upovnovazhenyi z prav lyudyny*, Kyiv, pp. 54-55.