

УДК 343.3/7:341.222:656.61:339.9
DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2025.3.41>

Подобний О. О.,
доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
Міжнародного гуманітарного університету

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ЧИННИКИ ПІРАТСТВА І ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ПРОТИДІЇ

Анотація. У статті досліджено соціально-економічні чинники морського піратства та правові механізми його протидії в міжнародному і національному контексті. Піратство розглядається як складне багатовимірне явище, що поєднує економічні, соціальні, правові й безпекові фактори. Показано, що бідність, безробіття, нерівний доступ до ресурсів, деградація морських екосистем та «ресурсне прокляття» формують сприятливе середовище для криміналізації прибережних спільнот. Наголошено на зростанні ролі гібридних моделей піратства, що поєднують традиційні атаки з кіберінструментами, зокрема GPS-спуфінгом та маніпуляцією AIS. У правовому аспекті проаналізовано ключові міжнародні документи – Конвенцію ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS), Конвенцію SUA 1988 р., а також рекомендації Міжнародної морської організації (ІМО) і кращі морські практики (ВМР). Підкреслено проблеми юрисдикції та переслідування піратських злочинів, які ускладнюються колізіями національного законодавства і браком міжнародної координації. Особливу увагу приділено українському контексту, де головні загрози в Чорному морі мають військово-політичний характер, але глобальні тренди піратства істотно впливають на страхування, фрахтові ставки, кадрову політику судноплавних компаній та безпеку моряків. Запропоновано напрями вдосконалення державної політики: імплементація рекомендацій ІМО і ВМР у національні стандарти безпеки, посилення кримінально-процесуальних механізмів переслідування, проведення тренінгів для екіпажів і менеджерів безпеки, участь у міжнародних координаційних центрах, розвиток співпраці з зацікавленими міжнародними організаціями, а також підвищення кіберстійкості портової та суднової інфраструктури. Отримані результати доводять, що ефективна протидія піратству можлива лише за умови інтеграції соціально-економічних і правових стратегій.

Ключові слова: *піратство; соціально-економічні чинники; міжнародне морське право; правові механізми протидії; морська безпека.*

Podobnyi O. O. Socio-economic factors of piracy and legal mechanisms to counteraction

Abstract. The article examines the socio-economic factors of maritime piracy and the legal mechanisms for its prevention in both international and national contexts. Piracy is considered as a multidimensional phenomenon that combines economic, social, legal, and security aspects. It is shown that poverty, unemployment, unequal access to resources, degradation of marine ecosystems, and the “resource curse” create a favorable environment for the criminalization of coastal communities. The study highlights the growing importance of hybrid piracy models that combine traditional attacks with cyber tools, such as GPS spoofing and AIS manipulation. In the legal dimension, key international instruments are analyzed – the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the 1988 SUA Convention, as well as recommendations of the International Maritime Organization (IMO) and Best Management Practices (BMP). The article emphasizes the challenges of jurisdiction and prosecution of piracy-related crimes, which are complicated by inconsistencies in national legislation and insufficient international coordination. Special attention is paid to the Ukrainian context, where the main threats in the Black Sea are military-political in nature, but global piracy trends significantly affect insurance costs, freight rates, crew safety, and the personnel policy of shipping companies. The proposed directions of state policy include the implementation of IMO and BMP recommendations into national safety standards, strengthening procedural mechanisms of criminal prosecution, developing training programs for crews and maritime security managers, expanding participation in international monitoring and coordination centers, enhancing cooperation with relevant international organizations, and improving the cyber resilience of port and vessel infrastructure. The findings demonstrate that effective counter-piracy measures require the integration of socio-economic and legal strategies.

Key words: *piracy; socio-economic factors; international maritime law; legal countermeasures; maritime security.*

Постановка проблеми. Піратство вважається постійною загрозою для міжнародної торгівлі, безпеки на морі та глобальної стабільності. Попри досягнутий прогрес завдяки міжнародним конвенціям і скоординованим військово-морським операціям, це явище продовжує еволюціонувати, пристосовуючись до нових соціально-економічних реалій і технологічних змін. Останні інциденти доводять, що піратство вже не обмежується традиційними «гарячими точками», а може виникати в різних регіонах, часто у гібридних формах, які поєднують фізичні атаки з кіберзагрозами. Така динаміка підкреслює нагальну потребу перегляду чинних правових рамок і пошуку комплексних рішень, що охоплюють як першопричини, так і нові виклики морської злочинності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема піратства вже тривалий час перебуває у фокусі міжнародних та вітчизняних досліджень з права та економічних наук, проте її аналіз у контексті поєднання соціально-економічних детермінант та правових механізмів протидії все ще є недостатньо комплексним. У світовій науці переважають роботи, присвячені окремим аспектам – безпеці мореплавства (дослідження Міжнародної морської організації, UNODC, Міжнародного морського бюро), економічним витратам піратських нападів, проблемам юрисдикції та універсальної компетенції судів. В українській науковій літературі серед останніх досліджень феномену піратства увагу привертають праці М. М. Гуменюк, О. Кузьменко, К. В. Пурінової, К. В. Шкарупи [див.: 1-4]. Водночас комплексні дослідження соціально-економічних причин піратства та їх кореляції з міжнародно-правовими і національними механізмами протидії поодинокі. Це обумовлює актуальність подальшого вивчення теми з урахуванням сучасної регіональної динаміки та новітніх викликів.

Метою статті є визначення сучасних соціально-економічних чинників піратства і правових механізмів протидії цьому негативному соціальному явищу.

Виклад основного матеріалу. Сьогодні морське піратство становить серйозну небезпеку для світової торгівлі, безпеки та верховенства права на морських просторах.

Незважаючи на значні міжнародні зусилля, воно залишається стійким викликом, який посилюють соціально-економічна нерівність, слабке управління та політична нестабільність у певних прибережних регіонах [5]. Історично піратство трансформувалося від випадкових грабежів до складних, організованих злочинних мереж, що здатні використовувати прогалини у юрисдикції та правозастосуванні на морі [6].

Морське піратство традиційно розглядається як загроза міжнародній торгівлі, безпеці мореплавства та верховенству права на морі. Попри багаторічні міжнародні зусилля, явище періодично «мігрує» між регіонами та набуває нових форм. Останні роки позначилися комплексним впливом геополітичної нестабільності навколо Червоного моря, зміною маршрутів судноплавства, а також хвилеподібною активізацією злочинних мереж у Західній і Східній Африці та Південно-Східній Азії [7]. Відтак, аналіз соціально-економічних першопричин і сучасних правових інструментів протидії зберігає не лише наукове, а й прикладне значення для держав, судовласників і моряків.

У міжнародному праві піратство визначається ст.ст. 100-107 Конвенції ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS) як незаконні акти насильства, затримання або будь-які грабіжницькі дії, вчинені з приватною метою екіпажем чи пасажиром приватного судна або літального апарата в міжнародних водах проти іншого судна чи осіб/майна на ньому. На додачу, Конвенція про боротьбу з протиправними діями, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. [10] криміналізує незаконні акти проти безпеки морського судноплавства (підлив, захоплення, насильство щодо осіб на борту тощо), охоплюючи зони й ситуації, де формальні ознаки «піратства» за UNCLOS [8] не виконуються.

У науковій і практичній площині розрізняють: а) «класичне» піратство у відкритому морі; б) збройне пограбування суден у внутрішніх водах і територіальному морі; в) «гібридні» моделі із залученням кіберінструментів (маніпуляція AIS, фішинг екіпажу, підміна навігаційних даних), а також «oil

bunkering» і незаконні перекачки нафти в Гвінейській затоці [зокрема, див.: 9].

Складність сучасних морських злочинів потребує багатокомпонентної правової та політичної відповіді. Міжнародні конвенції, зокрема Конвенція ООН з морського права (UNCLOS, 1982) [8] та Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства (SUA, 1988) [10], забезпечують базові рамки для визначення піратства, встановлення юрисдикції та координації співпраці між державами. Крім того, регіональні й європейські правові інструменти, як-от Кримінальна конвенція Ради Європи про боротьбу з корупцією (2005) [11] та стратегія ЄС щодо протидії незаконній торгівлі стрілецькою та легкою зброєю (2013) [12], спрямовані на боротьбу з ширшими злочинними мережами та незаконним обігом зброї, які часто підтримують піратство.

Україна як приморська держава зі стратегічними інтересами в Чорному морі стикається з унікальними викликами щодо приведення національного кримінального законодавства у відповідність із міжнародними стандартами та подолання соціально-економічних вразливостей, що можуть сприяти діяльності, пов'язаній із піратством. У цьому зв'язку інтеграція соціальних, економічних і правових заходів уявляється необхідною умовою для запобігання морській злочинності, посилення морської безпеки та забезпечення дотримання міжнародного права. Тому подальша концентрація зусиль вчених повинна фокусуватися на аналізі соціальних і економічних чинників морського піратства, оцінці ефективності чинних правових рамок і виробленні комплексних стратегій для вдосконалення запобіжних та правозастосовних механізмів як на національному, так і на міжнародному рівнях.

Морське піратство широко досліджується в межах як кримінального, так і міжнародного права, що відображає складність його правових, соціально-економічних і безпекових вимірів. М. Сосноровські, Г. Петросян, Т. Нунфонг та Е. Піза підкреслюють, що сучасне піратство вже не зводиться до випадкових актів; воно часто включає організовані зло-

чинні мережі, які використовують слабкі місця в управлінні морською сферою та юрисдикції. Їхнє дослідження показує взаємозв'язок між соціально-економічними чинниками, включно з бідністю та безробіттям у прибережних регіонах, і поширеністю піратства, наголошуючи на необхідності інтегрованих правових і превентивних заходів [5].

Р. Орловський і В. Козак [6] зосереджуються на проблемах переслідування піратів у межах міжнародного права, відзначаючи, що непослідовність національного законодавства, прогалини в юрисдикції та різний рівень спроможності правоохоронних органів ускладнюють ефективне реагування. Вчені наголошують на необхідності посиленої співпраці держав, особливо шляхом дотримання міжнародних інструментів, таких як UNCLOS (1982) [8] і Конвенція SUA (1988) [10], що забезпечують правові рамки для визначення актів піратства та створюють механізми їх переслідування.

В українському контексті І. Гребенюк [14] досліджує перетин прав людини та кримінального права, пропонуючи бачення того, як внутрішні правові рамки можна узгодити з міжнародними нормами для ефективної протидії організованій морській злочинності. Подібно до цього, О. О. Михальський [15] аналізує адміністративні та регуляторні механізми запобігання порушенням морського права, вказуючи на важливість розбудови міцних національних рамок, які б доповнювали міжнародні зусилля. В. П. Пилипенко [16] розширює цю перспективу, досліджуючи військові та безпекові виміри й підкреслюючи значення інтеграції превентивних, правових і соціально-економічних стратегій для зменшення ризиків піратства та зміцнення морської безпеки.

Рекомендації, надані Міжнародною морською організацією [17], доповнюють наукові дослідження, пропонуючи практичні заходи для запобігання піратству та збройному розбою проти суден. У сукупності ці праці свідчать, що ефективна протидія морському піратству потребує багатовимірної підходу, який поєднує кримінальне правосуддя, соціально-економічні інтервенції та міжнародну правову співпрацю.

Щоб доповнити правовий аналіз об'єктивно необхідним є застосування соціально-економічного підходу для з'ясування середовищних та економічних факторів, що сприяють піратству. Це передбачає аналіз рівня бідності в регіонах, показників безробіття, проблем управління та поширення нелегальних мереж у прибережних районах. Тріангуляція правових, порівняльних і соціально-економічних даних забезпечить комплексне розуміння як причин, так і правових засобів подолання піратства.

Опрацювання зазначених та інших спеціальних джерел дозволив сформулювати наступні соціально-економічні детермінанти піратства.

По-перше, це бідність, безробіття та нерівність. У прибережних регіонах із низьким рівнем доходів та обмеженими можливостями зайнятості злочинні мережі легше вербують молодь для високо ризикових «морських» операцій. Нерівний доступ до освіти й соціальних послуг, слабка інфраструктура та високі транзакційні витрати формують «штовхальні» фактори до криміналізації морських спільнот [18; 19].

По-друге, деградація рибних запасів і екологічний тиск, коли перелов і незаконний, незареєстрований та нерегульований промисел знижують доходи традиційних рибальських громад, посилюючи їхню вразливість до рекрутингу у піратські групи. Екологічні шоки (штормові, кліматичні події) і конкуренція за ресурси підвищують конфліктність та кримінальні ризики у прибережних акваторіях.

По-третє, «ресурсне прокляття» та тіньова економіка. Вуглеводневі багатства Гвінейської затоки привертають організовані злочинні групи, що спеціалізуються на викраденні нафти, конденсату, викраденнях екіпажів за викуп і «бункеруванні». Корупція і слабкі правоохоронні спроможності підтримують «економіку насильства».

По-четверте, обмежена присутність держави у віддалених прибережних зонах, дефіцит берегової оборони, слабка координація між береговою охороною, митницею і портовими службами, а також низька спроможність слідства й судового переслідування знижують ймовірність покарання і підвищують привабливість піратського «бізнесу».

По-п'яте, шоки глобальних ланцюгів постачання: геополітичні ризики в районі Червоного моря та перенаправлення трафіку на довші маршрути (навколо Африки) зміщують «карти ризику» і збільшують «вікна можливостей» для нападників – особливо у Західній та Східній Африці [20-22].

По-шосте, технологічний та кіберфактор: дешеві БПЛА, GPS-спуфінг, параліч судових систем керування (через шкідливе програмне забезпечення або соціотехнічні атаки), а також «інсайдерські» витоки з портових/логістичних систем можуть підвищувати ефективність піратських угруповань і знижувати вартість їхніх операцій.

Щодо вітчизняного контексту слід зазначити, що Україна, як морська держава з виходом до Чорного та Азовського морів, об'єктивно зацікавлена у збереженні безпеки міжнародних морських шляхів та гарантуванні захисту своїх моряків і судновласників. У національному праві піратство визначається ст. 446 Кримінального кодексу України як тяжкий злочин проти безпеки мореплавства [23]. Важливим джерелом є також Кодекс торговельного мореплавства України [24], положення якого корелюють із міжнародними зобов'язаннями держави у сфері протидії морським злочинам. Нормативне підґрунтя української морської політики формується через участь у ключових міжнародних договорах, насамперед Конвенції ООН з морського права 1982 р. (UNCLOS) [8] та Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. (SUA) [10].

У сучасних умовах основні ризики для України в Чорному морі мають переважно військово-політичний характер, зумовлений блокуванням частини морських маршрутів. Водночас глобальні тренди піратства опосередковано впливають на національний сектор морської економіки через зростання страхових премій, підвищення фрахтових витрат, коригування маршрутів та специфіку кадрової політики судновласників. Особливої актуальності набувають питання захисту українських екіпажів, що працюють на міжнародних торговельних флотах, де ризики викрадення або збройних нападів залишаються реальними,

зокрема у Гвінейській затоці та Сінгапурській протоці.

Виходячи із зазначеного, у якості **ВИСНОВКІВ** можна запропонувати такі перспективні напрями державної та галузевої політики у сфері протидії піратству та пов'язаним кримінальним правопорушенням: подальша робота з імплементації актуальних рекомендацій ІМО та кращих морських практик у національні стандарти морської безпеки; створення системних програм тренінгів для

екіпажів та менеджерів безпеки судноплавних компаній із врахуванням кіберзагроз та гібридних форм морської злочинності; розширення участі України у міжнародних операціях, центрах моніторингу та координації, а також розвиток співпраці із зацікавленими міжнародними організаціями; формування цілісної політики кіберстійкості портової, навігаційної та суднової інфраструктури, з урахуванням ризиків GPS-спуфінгу та інших новітніх викликів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Пурінова К.В. Морське піратство: до визначення поняття. Вісник ОНУ ім. І.І. Мечникова. Правознавство. 2015. Т. 20, вип. 2(27). С. 129-134.
2. Гуменюк М. М. Кримінально-правові особливості протидії піратству в Україні. *Часопис Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Право». 2011. № 1(3). С. 1-12.
3. Шкарупа К.В. Сучасний стан міжнародно-правового регулювання боротьби з міжнародним піратством. *Юридична наука*. 2020. № 1(103). С. 368-373. DOI: 10.32844/2222-5374-2020-103-1.45.
4. Кузьменко О. Міжнародно-правові проблеми боротьби з піратством (у світлі загострення ситуації у Гвінейській затоці). *Підприємництво, господарство і право*. 2020. № 11. DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2020.11.50>
5. Sosnowski M., Petrossian G., Nunphong T., Piza E. Exploring the nexus of maritime crimes across global EEZs. *Marine Policy*, 2024, Vol. 166, Article 106161. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X24001593>
6. Орловський Р., Козак В. Кримінальна відповідальність за торгівлю людьми в умовах війни в Україні: виклики та наслідки. *Forensic Science International: Synergy*, 2024, т. 9. DOI: 10.1016/j.fsisyn.2024.100558
7. ICC Commercial Crime Services (IMB). Maritime piracy dropped in 2024, but crew safety remains at risk. 14.01.2025. URL: <https://icc-ccs.org/>
8. United Nations. United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). New York, 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
9. Androjna, A., Puisa, R., Montewka, J., & Goerlandt, F. (2023). AIS Data Manipulation in the Illicit Global Oil Trade. *Journal of Marine Science and Engineering*, 12(1), 6. DOI: <https://doi.org/10.3390/jmse12010006>
10. United Nations. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation (SUA). New York, 1988. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XVIII-11&chapter=18
11. Council of Europe. Criminal Law Convention on Corruption. Strasbourg, 2005. URL: <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/173>
12. The European Union. EU Strategy to Combat the Illicit Trade in Small Arms and Light Weapons. Brussels, 2013. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52012IE1794>
13. Sosnowski M., Petrossian G., Nunphong T., Piza E. Exploring the nexus of maritime crimes across global EEZs. *Marine Policy*, 2024, Vol. 166, Article 106161. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X24001593>
14. Гребенюк І. Права людини з точки зору порівняльного кримінального права: дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2021. 235 с.
15. Михальський О.О. Адміністративно-правова протидія правопорушенням у сфері інтелектуальної власності в Україні: дис. ... канд. юрид. наук. Суми, 2017. 189 с.
16. Пилипенко В. П. Воєнні злочини за Римським статутим Міжнародного кримінального суду: питання теорії та практики: дис. ... докт. юрид. наук. Одеса, 2024. 280 с.
17. International Maritime Organization. Guidelines for the Prevention of Piracy and Armed Robbery against Ships. London, 2011. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy.aspx>
18. United Nations Office on Drugs and Crime. (2024). *Maritime Crime Programme: Briefing Package 2024*. Vienna : UNODC. URL: https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/briefing_package_2024_en_web_version.pdf

19. United Nations Office on Drugs and Crime. (2023-2024). *Indian Ocean – Piracy (огляд діяльності 2023-2024)*. Vienna : UNODC. URL: https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/resources_Template.html
20. International Maritime Organization. (2025, 17 квітня). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships: Annual 2024 (MSC.4/Circ.269)*. London : IMO. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MSC.4-Circ.269_Annual%202024.pdf
21. ICC Commercial Crime Services / IMB. (2025, 9 липня). *Spike in armed robbery incidents raises concerns for vital Singapore Strait trade route*. London : ICC. URL: <https://iccwbo.org/news-publications/news/spike-in-armed-robbery-incidents-raises-concerns-for-vital-singapore-strait-trade-route/>
22. Atlantic Council. (2025, 21 липня). *Atlantic piracy, current threats, and maritime governance in the Gulf of Guinea*. Washington, D.C. : Atlantic Council. URL: <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/atlantic-piracy-current-threats-and-maritime-governance-in-the-gulf-of-guinea/>
23. Кримінальний кодекс України : Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III. Відомості Верховної Ради України. 2001. № 25-26. Ст. 131.
24. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47. Ст. 349.

Дата першого надходження рукопису до видання: 24.09.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 21.10.2025

Дата публікації: 28.11.2025